

Comienza la disputa

En México y en el mundo existen compañías de excelencia que operan trenes de carga y de pasajeros, posibles postoras para el sureste.

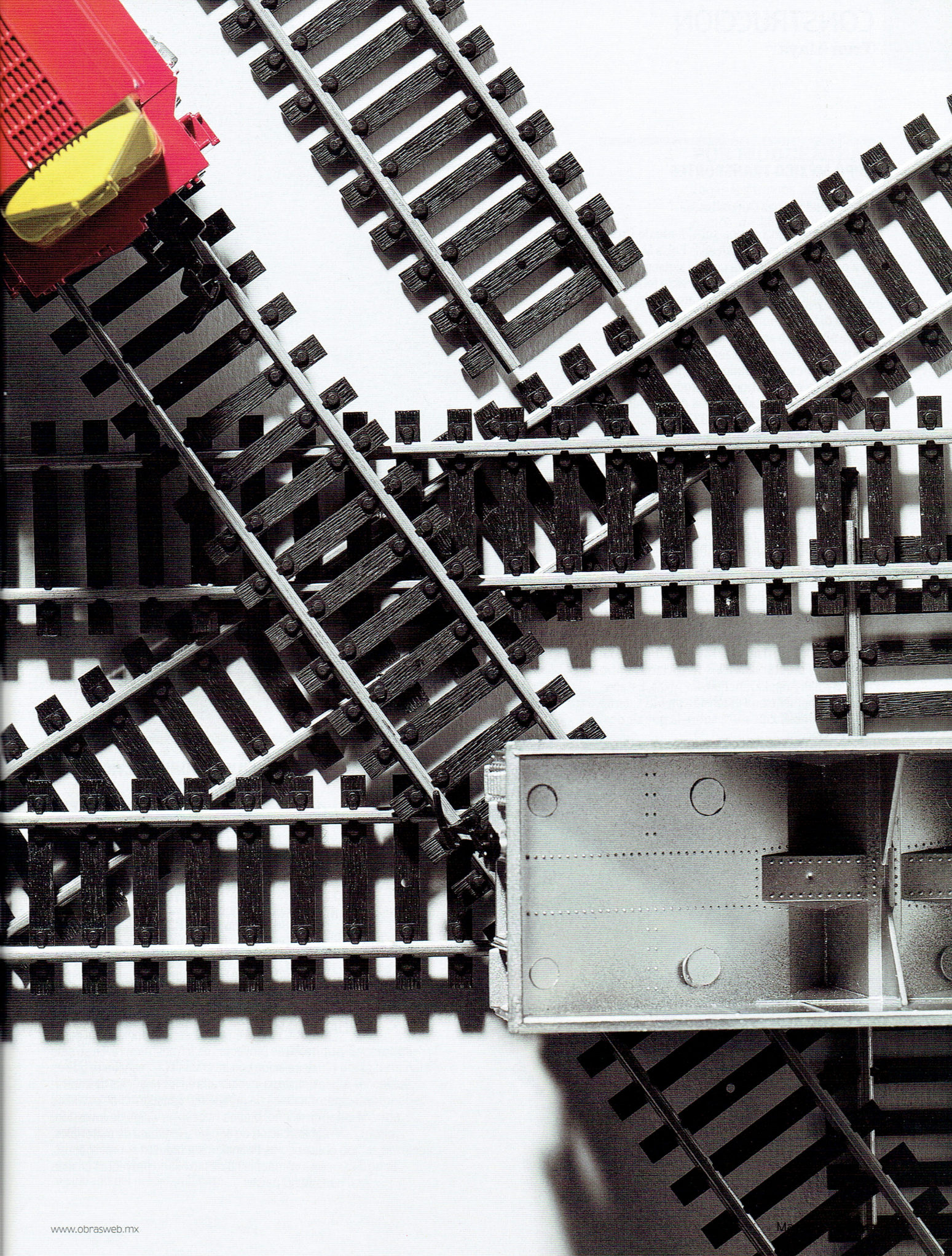
POR DAVID AGUILAR

El murmullo del deslizamiento de las ruedas metálicas sobre los rieles de acero tendidos en el suelo del sureste mexicano se ven opacados por otro tipo de rumor: ¿Quién construirá el Tren Maya y cómo será la operación una vez concluido?

En México y el mundo existen firmas que operan trenes de carga y de pasajeros que pudieran ser parte del tropel de postores. También se sabe de constructoras como ICA, Coconal, GMD, entre otros gigantes internacionales de la construcción

civil, y del interés de grandes bancos de Europa (Deutsche Bank, uno de ellos) y Asia, que se han acercado a ofrecer el financiamiento total, que podría rondar los 150,000 millones de pesos.

Una fuente cercana al proyecto explicó a *Obras* que éste se licitará en siete tramos distintos y se espera que haya posturas a través de consorcios conformados por entidades financieras, constructoras y operadoras de trenes. Aquí algunas de las empresas ferroviarias de alto perfil, cuyos nombres podrían sonar en los próximos meses.



GRUPO MÉXICO TRANSPORTES

CEO: Fernando López Guerra Larrea

Esta firma mexicana es una subsidiaria de Grupo México. En 2017 hizo su debut en la Bolsa Mexicana de Valores (GMXT). Cuenta con las siguientes subsidiarias dedicadas a prestar el servicio ferroviario de carga, multimodal y servicios auxiliares:

» **Ferromex:** es el operador más grande de México con una cobertura en casi todo el territorio nacional, con 10,000 kilómetros de vías férreas. Su flota está compuesta por 631 locomotoras y 24,165 carros de diversos tipos.

» **Ferrosur:** cuenta con las concesiones para operar la Vía Troncal del Sureste y la Vía corta Oaxaca-Sur, que, en su conjunto, equivalen a 1,824 kilómetros de vías. Su flota es de 191 locomotoras y 4,856 carros de varios tipos.

» **Florida East Coast Railway:** ofrece los servicios de trenes a lo largo de Florida, Estados Unidos. Tiene 565 kilómetros de vías férreas y provee servicios a los puertos de Miami, Everglades y Palm Beach. Tiene 73 locomotoras, 6,833 carros, 470 tractores y 1,656 tráileres.

» **Texas Pacific Transportation:** su principal actividad es prestar servicios ferroviarios entre Presidio y San Angelo Junction, en Texas, Estados Unidos. La vía tiene una extensión de 616 kilómetros entre ambas ciudades, sobre la que se desplazan 26 locomotoras.

» **Intermodal México:** provee servicios complementarios como servicios intermodales, *cross dock*, transbordo, mantenimiento de carros e intercambios.


CHINA RAILWAY CONSTRUCTION CORPORATION (CRCC)

CEO: Chen Fenjian

Fundada en Pekín en 1948 por el gobierno de China, que sigue siendo el propietario. Tiene su sede en esa capital desde 2007.

Cotiza en las bolsas de valores de Shanghai (A 601186) y Hong Kong (H 1186). Aun cuando le fue cancelado el proyecto del Tren de Alta Velocidad México-Querétaro en el sexenio pasado, autoridades de Fonatur de la actual administración señalan que la firma del gigante asiático está interesada en el Tren Maya.

CRCC es una empresa estatal dedicada al desarrollo de proyectos de infraestructura. En su sitio de relación con inversionistas manifiesta que es una firma involucrada en los negocios de contrataciones de ingeniería, consultoría de estudios y diseño, bienes raíces, servicios de inversión, fabricación de equipos, logística de materiales, servicios financieros e industrias emergentes. La compañía ha desarrollado proyectos en más de 60 países.



ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO

120,000
a 150,000

MILLONES DE PESOS
DE INVERSIÓN.



1,525

KILÓMETROS,
EL RECORRIDO TOTAL.

• **15 estaciones:** Palenque, Tenosique, Escárcega, Calakmul, Bacalar, Felipe Carrillo Puerto, Tulum, Playa del Carmen, Puerto Morelos, Cancún, Valladolid, Chichén Itzá, Izamal, Mérida y Campeche, para, finalmente, completar el circuito hasta Escárcega.

• DIVISIÓN DEL PROYECTO:

1. **Tramo Selva**, de 426 kilómetros.
2. **Tramo Caribe**, de 446 kilómetros.
3. **Tramo Golfo**, de 653 kilómetros.

• **VELOCIDAD:** 160 kilómetros por hora.

• **REQUISITOS PREVISTOS:** Locomotoras biodiésel tipo híbrido para los carros motrices. Cumplir la normatividad ambiental de California, EU, que suele tener las regulaciones más estrictas en eficiencia energética y cuidado del medioambiente.

• TRAMOS QUE SE CONSTRUIRÁN DESDE CERO:

- Valladolid-Cancún.
- Cancún-Bacalar.
- Bacalar-Escárcega.

• TRAMOS QUE DEBEN SER MODERNIZADOS EN SU TOTALIDAD

- Palenque-Escárcega, pasando por la terminal intermedia Tenosique.
- Escárcega-Campeche.
- Campeche-Mérida.
- Mérida-Valladolid, pasando por las terminales intermedias Izamal y Chichén Itzá.

POR MODERNIZAR

Todos los tramos que deben ser modernizados estuvieron en manos de la iniciativa privada de agosto de 1999 a agosto de 2007 mediante una concesión a la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab. Esta última era filial de la firma canadiense Genesee & Wyoming, que renunció a la concesión tras los daños que sufrió la infraestructura férrea en varios de sus tramos, sobre todo, en Chiapas, luego del paso del huracán Stan, que azotó la zona en 2005.

En 2016 se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el rescate por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de la concesión.

En la actualidad, la operación está en manos de Ferrocarril del Istmo, y en su programa anual de adquisiciones, arrendamientos y servicios (PAAAS) de 2019 destaca que destinará 126.7 millones de pesos a la compra de rieles y 106.5 mdp para durmientes de concreto.

Ahora se están ejecutando los trabajos de adecuación y rehabilitación de la infraestructura existente, y se prevé que las convocatorias para la realización de ingenierías básicas, proyecto ejecutivo y estudios de prefactibilidad se den a conocer al inicio del segundo trimestre de 2019.

GENESEE & WYOMING

CEO: Jack Hellmann

¿Volvería a México? Esta empresa tuvo la concesión de las vías ferroviarias Chiapas Mayab de 1999 a 2007, las que conectan Chiapas con Veracruz y también circulan por Tabasco, atraviesan Campeche y llegan a la capital de Yucatán. En su perfil para inversionistas, la compañía sostiene que opera 122 líneas de ferrocarril de carga organizadas en nueve regiones distribuidas en Canadá, Estados Unidos, Australia, Reino Unido, Francia y otros países del norte de Europa. Cuenta con más de 8,000 empleados alrededor del mundo y una cartera de más de 3,000 clientes, a quienes brinda servicio de carga.

NETWORK RAIL

CEO: Andrew Haines

La compañía inglesa es el mayor operador de trenes de pasajeros y de carga en Gran Bretaña. Presta miles de servicios al día y administra cientos de estaciones a lo largo de nueve rutas. A través de más de 32,000 kilómetros de vías férreas, también realiza operaciones con trenes de carga. En sus reportes a inversionistas, la empresa señala que moviliza 12% de la carga de esa nación.

CAF

CEO: Andrés Arizkorreta García

La firma española es una de las que mayor experiencia acumula en la administración de trenes de pasajeros. De hecho, desde 2010 tiene la concesión del Tren Suburbano que corre de Buenavista, en la Ciudad de México, a Cuautitlán, Estado de México. La empresa señala que cuenta con soluciones ferroviarias globales y completas, que, además del suministro de trenes, incluyen estudios de viabilidad, obra civil, electrificación, señalización, mantenimiento y operación del sistema, en algunos casos. Además, ofrece la construcción de los carros de ferrocarril, así como los trenes motrices, ya sean eléctricos o a diésel. La empresa tiene operaciones en Reino Unido, Colombia, Irlanda e Italia, entre otros países.

KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO

PRESIDENTE: José Guillermo Zozaya Délano

La firma es una filial de la estadounidense Kansas City Southern, y opera en México desde 1997, luego de obtener la concesión de Transportación Ferroviaria Mexicana. El enfoque de su negocio es netamente el traslado de carga desde el puerto de Lázaro Cárdenas hasta la frontera con Estados Unidos, atravesando diversos puntos industriales del centro de México y del Bajío en su recorrido. La compañía también tiene operaciones en Panamá. Al igual que sus competidores en el país, su enfoque es la administración, gestión y logística en el transporte de carga.

