

Nota Informativa

Sistema Nacional Ferroviario de Pasajeros Situación Actual

Presentación

El 5 de febrero, se presentó la Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforma y adiciona el artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con el objetivo aumentar la importancia y presencia del servicio de transporte ferroviario de pasajeros. Para lo anterior, se pretende impulsar la construcción de infraestructura ferroviaria, principalmente en las zonas sur-sureste y el centro del país.

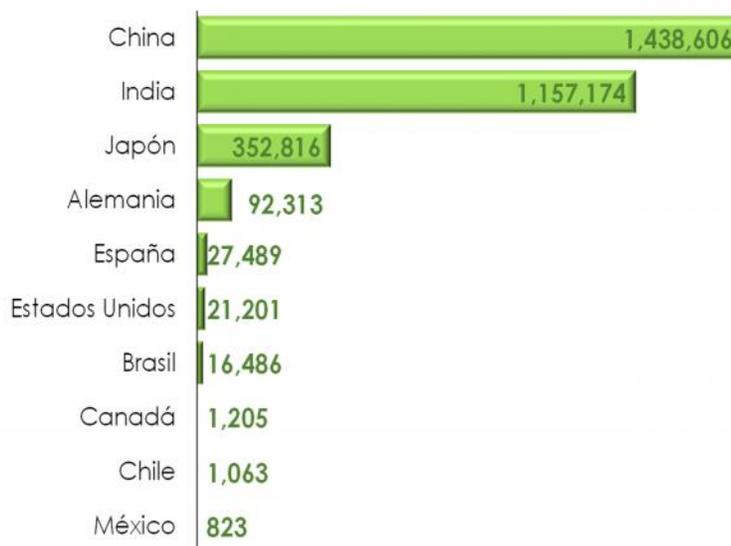
La iniciativa contempla otorgar la facultad al Poder Ejecutivo para realizar asignaciones a empresas privadas o concesiones a particulares para operar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros. Se propone que participen los particulares que ya tengan concesiones para el servicio de transporte ferroviario de carga, y que otorguen preferencia al transporte de pasajeros.

Con base en lo anterior, la presente nota tiene como propósito describir la situación actual del Sistema Nacional Ferroviario (SNF) de pasajeros y su evolución operativa reciente.

Panorama global del transporte ferroviario de pasajeros

A nivel mundial, existen marcadas diferencias en cuanto a la capacidad de movilización de pasajeros por tren. Una métrica internacional utilizada para realizar comparaciones entre países es la

Comparación Internacional de Pasajeros-Kilómetro, 2022¹
(millones de pasajeros-kilómetro)



1/ Para Brasil y Chile son cifras al 2019.

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario para 2022 y del Banco Mundial para 2019.

de pasajeros-kilómetro, que se refiere a la cantidad de pasajeros transportados por ferrocarril por los kilómetros recorridos.

Durante 2022, a nivel mundial, **China** fue el país con la mayor relación de pasajeros-kilómetro (1,438,606 millones), seguido por la **India** (1,157,174 millones) y, en tercer, sitio **Japón** (352,816 millones).

En el contexto de América del Norte, **Estados Unidos** movilizó 21 mil 201 millones de pasajeros-kilómetro en 2022, 18 veces más que **Canadá** (1,205 millones) y 26 veces más que **México** (823 millones).

En América Latina, y con cifras al 2019, **Brasil** tuvo una relación de 16 mil 486 millones de pasajeros-kilómetro, mientras que **Chile** se ubicó en un mil 063 millones.

Panorama nacional del transporte de pasajeros

En México, la participación del sistema ferroviario en el tráfico doméstico de pasajeros ha sido muy baja y con un dinamismo moderado si se compara con otros medios de transporte. Entre 2010 y 2022, el **tráfico total** pasó de tres mil 230 millones de pasajeros (mp) a tres mil 465 mp, lo que significó una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 0.6 por ciento.

En ese mismo lapso, los pasajeros trasladados a través de **carretera** ascendieron de tres mil 160 a tres mil 367 mp con una TMCA de 0.5 por ciento, y representaron el 97.2 por ciento del movimiento total de pasajeros; los movilizados a través del **sistema ferroviario** subieron de 40 a 41 mp, una TMCA de 0.1 por ciento y una participación de 1.2 por ciento.

Tráfico Doméstico de Pasajeros por Modo de Transporte, 2010-2022

(millones de pasajeros, variación % anual, participación % y TMCA¹)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2010-2022 TMCA
Millones de pasajeros														
Carretero	3,160.0	3,264.0	3,363.0	3,391.0	3,459.0	3,558.0	3,623.0	3,701.0	3,773.0	3,749.0	2,277.0	3,147.0	3,366.9	0.5
Ferrovial	40.4	41.9	43.8	45.3	47.9	53.6	56.5	56.7	57.8	57.5	29.7	30.4	41.0	0.1
Marítimo	5.1	5.2	5.5	5.6	6.4	7.8	8.8	10.1	10.8	11.0	0.6	7.4	7.9	3.7
Aeronáutico	24.5	25.5	28.1	30.5	32.9	37.1	41.8	45.2	49.5	53.5	28.2	44.4	49.5	6.0
Total	3,230.0	3,336.6	3,440.4	3,472.4	3,546.2	3,656.5	3,730.1	3,813.0	3,891.1	3,871.0	2,335.5	3,229.2	3,465.3	0.6
Variación % anual														
Carretero		3.3	3.0	0.8	2.0	2.9	1.8	2.2	1.9	-0.6	-39.3	38.2	7.0	
Ferrovial		3.7	4.5	3.4	5.7	11.9	5.4	0.4	1.8	-0.4	-48.4	2.4	35.1	
Marítimo		2.0	5.8	1.8	14.3	21.9	12.8	14.8	6.9	1.9	-94.5	1,133.3	6.8	
Aeronáutico		4.1	10.2	8.5	7.9	12.8	12.7	8.1	9.5	8.1	-47.3	57.4	11.5	
Total		3.3	3.1	0.9	2.1	3.1	2.0	2.2	2.0	-0.5	-39.7	38.3	7.3	
Participación %														
Carretero	97.8%	97.8%	97.8%	97.7%	97.5%	97.3%	97.1%	97.1%	97.0%	96.8%	97.5%	97.5%	97.2%	
Ferrovial	1.3%	1.3%	1.3%	1.3%	1.4%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.5%	1.3%	0.9%	1.2%	
Marítimo	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	0.0%	0.2%	0.2%	
Aeronáutico	4.4%	4.5%	4.8%	5.1%	5.4%	5.9%	6.5%	6.8%	7.3%	7.9%	6.9%	7.8%	8.1%	
Total	100.0%													

1/ TMCA: Tasa media de crecimiento anual.

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de Instituto Mexicano del Transporte.

Lo anterior contrasta con la evolución de otros medios de transporte: en el periodo referido, el **marítimo** avanzó desde 5.1 hasta 7.9 mp (TMCA de 3.7%), en tanto que los movilizados por **vía aérea** se duplicaron al pasar de 25 a 50 mp (TMCA de 6.0%).

Sistema Nacional Ferroviario

El **Sistema Nacional Ferroviario** (SNF) se integra con seis servicios de pasajeros; bajo el esquema de asignación se encuentran: el **Tren Turístico Puebla-Cholula**, en Puebla; el **Tren Tequila Express**, en Jalisco; y, el **Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate**, en Baja California. Mientras que en el concepto de concesión están: el **Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México**, a Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C. V.; y, el **Ferrocarril Chihuahua-Pacífico**, a Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.

El 22 de diciembre de 2023, se inauguró la **Línea Z** del **Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec**, que va de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca. Aunado a lo anterior, el tren del Istmo integrará dos rutas: la **Línea FA**, que irá de El Chapo, en Veracruz, a Palenque, en Chiapas, y a Roberto Ayala, Tabasco, y se prevé que entrará en operaciones en marzo de 2024; la **Línea K** recorrerá desde Ixtepec, en Oaxaca, a Ciudad Hidalgo, Chiapas, en los límites con Guatemala. La administración del Tren Interoceánico está a cargo del **Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.**

Adicionalmente, se cuentan con otros dos servicios en construcción: el **Tren Maya**, con asignación a FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.; y, el **Tren interurbano México – Toluca**, con asignación al Fondo Nacional de Infraestructura.

Modalidades del Transporte Ferroviario de Pasajeros en el Servicios Ferroviario Mexicano, 2023

Servicio de pasajeros	Concesionario/Asignatario	Modalidad
Tren Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México	Ferrocarriles Suburbanos S. A. de C. V.	Regular Suburbano
Tren Turístico Puebla-Cholula	Estado de Puebla	Especial Turístico
Ferrocarril Chihuahua-Pacífico	Ferrocarril Mexicano, S. A. de C. V.	Interurbano/Especial Turístico
Tren Tequila Express	Estado de Jalisco	Especial Turístico
Tren de la Vía Corta Tijuana-Tecate	Estado de Baja California	Especial Turístico
Tren Maya ¹	FONATUR Tren Maya S.A. de C.V.	Interurbano/Especial Turístico
Tren Interurbano México-Toluca ¹	Fondo Nacional de Infraestructura	Regular Interurbano
Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.	Pasajeros

1/ En construcción.

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario; Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Evolución Reciente del Transporte Ferroviario de Pasajeros

En 2023, el sistema ferroviario transportó 45.8 mp, un incremento anual de 11.8 por ciento, y a pesar de que fue el monto más elevado en los últimos cuatro años, es inferior a los 58 mp movilizados antes de la pandemia (2019).

A su vez, conforme lo estipula el Artículo 58 del Reglamento de Servicio Ferroviario, el transporte ferroviario de pasajeros se clasifica en la modalidad de Regular: Urbano, Suburbano o Interurbano; y, la modalidad de Especial: Turístico o Particular.

En este sentido, durante 2023, el transporte ferroviario **suburbano** movilizó a 45.67 mp de pasajeros, un avance anual de 11.8 por ciento, aunque aún no logra retornar a los niveles observados antes de la pandemia (57.1 mp en 2019). En ese año, esta modalidad de servicio movilizó 99.6 por ciento de los pasajeros del sistema ferroviario.

Pasajeros Transportados en el Servicio Ferroviario Mexicano, 2016-2023

(millones de pasajeros, variación % anual, participación %)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Millones de pasajeros								
Otras modalidades ¹	0.9	0.3	0.3	0.4	0.2	0.2	0.2	0.2
Suburbano	55.6	56.4	57.5	57.1	29.5	30.1	40.9	45.7
Total	56.5	56.7	57.8	57.5	29.7	30.4	41.0	45.8
Variación % anual								
Otras modalidades ¹		-66.7	0.0	23.3	-51.4	27.8	-30.4	6.3
Suburbano		1.5	1.8	-0.5	-48.4	2.2	35.6	11.8
Total		0.4	1.8	-0.4	-48.4	2.4	35.1	11.8
Participación %								
Otras modalidades ¹	1.6%	0.5%	0.5%	0.6%	0.6%	0.8%	0.4%	0.4%
Suburbano	98.4%	99.5%	99.5%	99.4%	99.4%	99.2%	99.6%	99.6%
Total	100.0%							

^{1/} Se integra por el servicio especial turístico y el regular interurbano.

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

Por su parte, en el servicio de **otras modalidades**, se desplazaron 0.17 mp, un crecimiento de 6.3 por ciento; sin embargo, ese monto es menos de la mitad de los movilizados previo a la pandemia (0.37 mp). Este segmento transportó 0.4 por ciento del total de pasajeros que viajaron por tren.

Dentro del segmento de otras modalidades, en el 2023, la ruta **Chihuahua-Pacífico** (interurbano/turístico) transportó 171 mil 384 pasajeros, su cifra más elevada desde 2020, pero menor a los 196 mil 286 movilizados en 2019. En 2022, la ruta **Tijuana-Tecate** no transportó pasajeros; mientras que, en 2023, trasladó a 545 pasajeros.

Pasajeros Transportados por Otras Modalidades Ferroviarias, 2018-2023

Ruta	Modalidad	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Puebla-Cholula	(Especial turístico)	90,393	161,377	74,550	100,404	0	0
Chihuahua-Pacífico	(Interurbano/Especial turístico)	198,045	196,286	102,008	129,461	163,197	171,384
Tequila Express	(Especial turístico)	11,923	16,874	3,671	0	0	0
Tijuana-Tecate	(Especial turístico)	2,092	440	1,323	200	0	545
Total		302,453	374,977	181,552	230,065	163,197	171,929

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

En este sentido, es preciso señalar que, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, desde abril de 2020, las rutas **Tequila-Express** y **Tijuana-Tecate** suspendieron sus servicios de manera temporal, aunque ésta última las retomó en enero de 2023. Por su parte, la ruta **Puebla-Cholula** suspendió actividades a partir del 1° de enero de 2022 debido a problemas de rentabilidad.

Con respecto al equipo del sistema ferroviario nacional, en 2022 se tenían registrados 146 **coches** para el transporte de pasajeros, uno menos que la cifra observada en los cuatro años previos. Para tener una referencia de magnitud, en 2021, el transporte ferroviario de carga tenía un mil 199 locomotoras y 30 mil 019 carros.

Composición de la Flota de Coches para Pasajeros, 2018-2022

(Unidades)

Coche	2018	2019	2020	2021	2022
Primera Exprés	34	34	34	34	34
Clase económica	16	16	16	16	15
Coches bar y comedor	12	12	12	12	12
Coches privados	5	5	5	5	5
Suburbano	80	80	80	80	80
Total	147	147	147	147	146

Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario.

Del total de los coches para transporte de pasajeros de 2023, 80 pertenecen al **sistema suburbano**, 34 son de la modalidad **primera exprés**, 15 de la **clase económica**, 12 son **coches bar y comedor** y 5 **privados**.

Consideraciones finales

A nivel global, ante el avance demográfico y el crecimiento de las ciudades, aumentan las necesidades de transportes eficientes, a bajo costo y que sean amigables con el medio ambiente. En este contexto, el transporte ferroviario de pasajeros ha sido una opción, principalmente en los países desarrollados que cuentan con sistemas ferroviarios que se sustentan en tecnologías avanzadas y de bajo impacto ambiental.

Según el análisis de BBVA "Trenes: el futuro sostenible sobre rieles", la red mundial de ferrocarriles asciende a 1.3 millones de kilómetros (km), de los cuales 375 mil km están electrificados, es decir, poco menos de una tercera parte; por lo que los desafíos aún son considerables para avanzar hacia un sistema ferroviario sustentable, seguro y eficiente.

Fuentes de información:

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Pulso del Sistema Ferroviario Mexicano, diciembre 2023. Disponible en Internet: <https://www.gob.mx/artf/documentos/pulso-operativo-diciembre-2023> [Consulta: 8 de febrero de 2024].

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Anuario Estadístico Ferroviario, 2022. Disponible en Internet: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/845220/Anuario_Estad_stico_2022_VF.pdf [Consulta: 8 de febrero de 2024].

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, Sistema Nacional de Indicadores Ferroviarios, 2023. Disponible en Internet: <https://www.gob.mx/artf/documentos/sistema-nacional-de-indicadores-ferroviarios-2023> [Consulta: 8 de febrero de 2024].

Banco Mundial, DataBank, Departamento de Transporte, Agua y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, División de Transporte. Disponible en Internet: <https://datos.bancomundial.org/indicador/IS.RRS.PASG.KM> [Consulta: 8 de febrero de 2024].

BBVA, "Trenes: el futuro sostenible sobre rieles", Disponible en Internet: <https://www.bbvaopenmind.com/tecnologia/futuro/trenes-el-futuro-sobre-railes/> [Consulta: 12 de febrero de 2024].

Cámara de Diputados, Gaceta Parlamentaria, lunes 5 de febrero, Disponible en Internet: <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2024/feb/20240205-13.pdf#page=2>, [Consulta: 8 de febrero de 2024].



www.cefp.gob.mx



[@CEFP_diputados](https://www.facebook.com/CEFP_diputados)



[@CEFP_diputados](https://twitter.com/CEFP_diputados)