

BOSAI NEWS

Tokio Marine Compañía de Seguros, S.A. de C.V.

CONTENIDO:

- Transporte ferroviario
- Historia del transporte ferroviario
- Soluciones principales
- Qué ofrece TMX



TOKIO MARINE®

Ingeniería

Ernesto Méndez.

Tel. 52 78 21 34

ernesto_mendez@tokiomarine.com.mx

Rafael Posada.

Tel. 52 78 26 95

rafael_posada@tokiomarine.com.mx

José Martínez.

Tel. 52 78 2126

jose_martinez@tokiomarine.com.mx

Amado Angulo.

Tel. 52 78 21 89

amado_angulo@tokiomarine.com.mx

TRANSPORTE FERROVIARIO

HISTORIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Actualmente la red ferroviaria abarca la mayor parte de las regiones de importancia económica de México, uniendo al país al norte con la frontera de los Estados Unidos, al sur con la frontera de Guatemala, y de este a oeste al Golfo de México con el Pacífico. Esto ha sido el resultado de un largo proceso de construcción, basada en una gran diversidad de concesiones y formas jurídicas de propiedad, con el fin de incrementar el tendido de líneas con características técnicas variadas.

Durante muchos años el ferrocarril fue un medio estratégico controlado por el gobierno del Estado Mexicano, pero en 1995 el tren había dejado de ser estratégico y se volvió menos prioritario. Poco después comenzó su privatización y en menos de tres años el gobierno concesionó 75% de las vías férreas (por lo que el 95% de la carga es transportada por este medio). Al día de hoy el 85.9% de las vías ha sido concesionada.

En la actualidad la red ferroviaria se encuentra bajo la siguiente estructura:

Longitud de troncales y ramales concesionados en México: Empresa concesionaria	Vía Concesionada	Kilómetros	%
Ferromex	Pacífico-Norte	7,164	34.60
KCSM	Noreste	4,282.6	20.70
Ferrosur	Sureste	1,954.27	9.40
Ferrocarriles Chiapas - Mayab	Chiapas - Mayab	1,549.80	7.50
Línea Coahuila-Durango	Coahuila-Durango	973.80	4.70
Ferrovialle	Valle de México	296.80	1.40
FTT	Istmo de Tehuantepec	222.38	1.10
Ferrocarril Tijuana-Tecate	Vía Corta Tijuana-Tecate	71.4	0.3
Subtotal vías concesionadas		17,778.83	85.9
Subtotal vías no concesionadas		2,923.555	14.1

FUENTE: Anuario Estadístico 2007, SCT. Los datos se actualizaron con información de las propias empresas a 2007.

La red ferroviaria en México está compuesta por 1,400 locomotoras y 35,000 carros y mueve cerca del 12% del total de carga transportada en todas sus modalidades, conforme la siguiente información.

Jerarquías	2003	2004	2005	2006	2007 ^P
Total	245.8	250.1	258.7	264.2 ^e	274.7
Transporte aéreo	0.1 ^e	0.1 ^e	0.1 ^e	0.1 ^e	0.1 ^e
Transporte por agua	22.4 ^e	22.5 ^e	24.7 ^e	23.9 ^e	22.2 ^e
Transporte ferroviario	28.1 ^e	27.7 ^e	29.7 ^e	30.8 ^{e,f}	30.0 ^e
Transporte carretero	195.2	199.8	204.2	209.4	222.4

Miles de toneladas

Debido a las condiciones que prevalecen en el país, las compañías ferroviaria se han convertido en el blanco de la delincuencia organizada, ya que se han presentado casos de robos tanto de mercancías que viajan a granel como de contenedores.

Las compañías ferroviaria han hecho su mejor esfuerzo para reducir este tipo de casos pero el territorio a cubrir es muy amplio, situación que dificulta y complica la obtención de resultados satisfactorios.

Los factores que intervienen para que ocurran este tipo de ilícitos pueden ser:

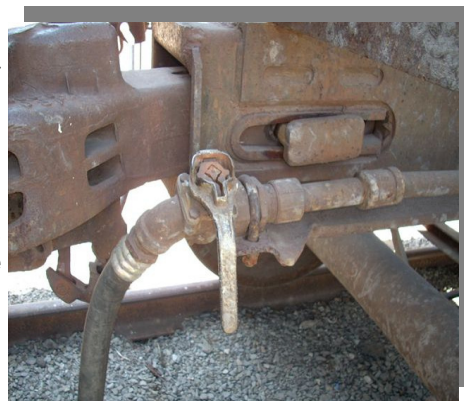
1.- El sistema de frenado de los carros del ferrocarril es muy vulnerable, sobretodo cuando pasa por poblados, ya que tiene que hacerlo a baja velocidad. Las válvulas de frenado para detener el ferrocarril no cuentan con algún tipo de cinchillos de sujeción o cadenas, lo que las hace más fáciles de manipular.

2.- El uso de plataformas planas que no cuentan con ninguna medida de seguridad y protección, dejando al descubierto el contenedor para su fácil manipulación.

3.- Las plataformas tipo góndolas, cuando se colocan contenedores más pequeños que ellas, permiten la intromisión de asaltantes en los huecos o espacios. Esto facilita la apertura de puertas de los contenedores, previa violación de las barras.

4.- La escasa o nula iluminación en la ruta del ferrocarril, así como la falta medidas de seguridad al cruzar por zonas pobladas.

5.- No obstante la utilización de guías protectoras (tubos) e incluso califas (candados metálicos), éstas son materiales vulnerables al corte por segueta, lo cual facilita su apertura.



Válvula de frenado sin cinchillos de sujeción o cadenas.

SOLUCIONES PRINCIPALES

A continuación se enlistan algunas posibles soluciones que la experiencia de Tokio Marine propone para disminuir los ilícitos más frecuentes.

1.- Colocar cinchillos o seguros en las válvulas de frenado de los carros del ferrocarril para dificultar el paro del tren.

2.- Evitar la utilización de plataformas planas y en su lugar incrementar el uso de plataformas tipo góndola.

3.- Utilizar góndolas de tamaño adecuado para colocar los contenedores de modo que no sea factible la apertura de las puertas durante la transportación de la mercancía.

4.- Solicitar el apoyo de las autoridades locales, estatales y federales para vigilar las rutas ferroviarias y mejorar la iluminación en ellas.

5.- Colocar pernos en las puertas de los contenedores y furgones para dificultar su apertura.

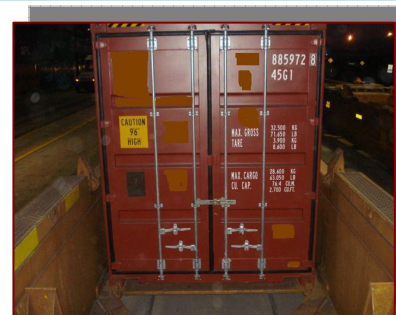


Guías protectoras rotas

QUÉ OFRECE TOKIO MARINE

Tokio Marine Compañía de Seguros ha asignado permanentemente a una persona en la Terminal Intermodal de Pantaco, que da seguimiento a las condiciones en que llegan los contenedores y realiza otras actividades, como las siguientes:

- **Visita a terminales de contenedores.**
- **Revisión de equipo que utiliza el transporte ferroviario.**
- **Evaluación del proceso logístico.**
- **Asesoría en Seguridad.**
- **Promoción de acciones preventivas entre las áreas involucradas.**



Los espacios libres entre contenedores y góndolas facilitan la apertura de puertas