

Jaque al duopolio de
Ferromex y KC Southern

LUIS MIGUEL GONZÁLEZ

Caja fuerte

LUIS MIGUEL GONZÁLEZ

Jaque al duopolio de
Ferromex y KC Southern

Vendrán tiempos interesantes para los ferrocarriles en México. ¿Podremos, ahora sí, trascender la red que nos dejó Porfirio Díaz? Hagan sus apuestas.

Las luces de alerta se han encendido para **Ferromex** y Kansas City Southern, las empresas que controlan el ferrocarril de carga en México. El cabildeo no les sirvió para frenar la promulgación de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario. Esta ley viene dura. Si se cumple, nos encontramos con el principio del fin de un duopolio que nació en el sexenio de Ernesto Zedillo, producto de una pésima privatización.

Kansas City Southern pagó 1,400 millones de dólares en 1997 por quedarse con el control del ferrocarril en el centro y noreste de México. Fueron 3,960 kilómetros de vías y las rutas más jugosas, entre ellas las que comunican al valle de México con Laredo Texas, además de los puertos de Lázaro Cárdenas y Tampico. KCS es dirigida en México por José Zozaya, opera 40% de la carga que se transporta por ferrocarril en México y alrededor de 60% de la que viene de Estados Unidos.

Ferromex tiene la otra mitad del sistema ferroviario. Dirigida por Isaac Franklin, su accionista mayoritario es Germán Larrea, el rey del cobre. Opera las rutas de la zona Pacífico-Norte y las del Sureste, luego de la adquisición de Ferrosur a Carlos Slim, en una operación impugnada por la Comisión de Competencia Económica. Entre el 2011 y el 2012 facturó 34,000 millones de pesos y ganó un poco más de 6,200 millones de pesos, de acuerdo con los informes entregados a la BMV.

Estas dos empresas ostentan una concesión que dura 50 años y terminará en el 2047. No compiten entre sí, ni tampoco colaboran para mejorar la eficiencia y conectividad del sistema ferroviario. Han podido incrementar los precios de sus servicios entre cuatro y ocho veces en los últimos 12 años, a pesar

de que la inflación acumulada en ese periodo es apenas de 61.8%; sus ganancias no se han traducido en una expansión de la red ferroviaria. Mide un poco más de 27,000 kilómetros. Creció sólo 0.02% entre el 2005 y el 2011, de acuerdo con el documento que presentaron los diputados priistas Alfredo Maldonado y Abel Guerra, y la panista Esther Quintana, autores de la iniciativa de reforma a la ley ferroviaria. El *statu quo* tiene los días contados. La ley que ayer fue aprobada pretende incrementar la competencia, favoreciendo la entrada de nuevos jugadores al mercado y establece la posibilidad de revocar la concesión a **Ferromex** y Kansas City Southern, en caso de que impidan la interconexión o no mantengan las vías férreas concesionadas en los estándares que definan las normas oficiales.

No es casual que la industria de los ferrocarriles haya estado enfocada en el cabildeo para mitigar los alcances de la nueva legislación. Ésta abre la puerta para que otras empresas puedan competir en servicios de carga, utilizando las vías concesionadas a Kansas City Southern y **Ferromex** o construyendo nuevos tramos. Obliga a la autoridad a asumir un papel más activo en el ordenamiento de los intercambios de tránsito entre las líneas ferroviarias, para prevenir que un acuerdo entre el duopolio pueda impedir la entrada de otros jugadores.

Vendrán tiempos interesantes para los ferrocarriles en México. A estos cambios, que aspiran a redefinir el sistema de carga, habrá que sumar proyectos del transporte de pasajeros: los trenes de México a Toluca y Querétaro, y la ruta transpeninsular en Yucatán. ¿Podremos, ahora sí, trascender la red que nos dejó Porfirio Díaz? Hagan sus apuestas.

lmgonzalez@eleconomista.com.mx

