



# Ferrocarriles o fulles: Realidad de costos Nafta

■ *Mientras en la región Nafta el comercio exterior alcanza 500 mil millones de dólares anuales, el transporte sin costura sigue siendo obsoleto y caro.*

**E**l 16 de febrero, en una semana, se realizará la Cumbre Nafta en Toluca, y en México es muy probable que legisladores del PRI, con los del PAN, se reúnan para acordar el tránsito legislativo en la Cámara Alta que preside el senador **Raúl Cervantes** del PRI, de la minuta de reforma a la Ley de Servicio **Ferroviario**.

¿Por qué traemos esto a colación? Porque mientras en la región Nafta el comercio exterior alcanza los 500 mil millones de dólares anuales, equivalente a una tercera parte del PIB de México, los sistemas de transporte sin costura siguen siendo obsoletos, caros y contaminantes a lo largo de la frontera. ¿Usted cree que es “disputable” la exclusividad de una concesión ineficiente y obsoleta en Nafta, la región que requiere mover su productividad para recuperar 20% del comercio mundial (hoy tiene 13%)?

No creo que el presidente **Enrique Peña Nieto** y su equipo cercano estén ajenos a las razones y acuerdos empresariales que están detrás de la reforma legislativa.

¿Quiénes han impulsado la minuta? La respuesta es fácil. Quienes saben que del costo to-

tal de desplazar su mercancía en México destinan poco más de 60% de su costo comparable de transporte en Estados Unidos a cubrir la ineficiencia en nuestro país. Los harineros de Sonora, los maiceros de Sinaloa y Jalisco, las automotrices asentadas en el centro y noroeste del país. Los integrantes de la ANTP, que preside **Xavier Altamirano**, Pemex, la CFE, los exportadores de lavadoras, televisores, etcétera.

En Estados Unidos, de acuerdo con el Departamento del Transporte, se mueven por el sistema de ferrocarriles de carga, aproximadamente 43% de los bienes que se producen y consumen en la primera economía del mundo.

En México, según el anuario de 2012 de la Dirección de Transporte **Ferroviario** y Multimodal que lleva **Pablo Suárez Coello**, representa 18.3% y, de los 26 mil 622 kilómetros que operaban en 1996, año de la privatización, hoy en día hay 26 mil 727 kilómetros y, de ese total, dos mil 923 están fuera de operación.

**Ferromex**, de Grupo México, que dirige **Isaac Franklin** y que sumó las operaciones de Ferrosur en su filial ITF, administra

poco más de diez mil kilómetros y KSCM, que lleva el también presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, **José Zozaya**. Ambos trenes operan 90% de la carga con 95% de las utilidades.

El Kansas tiene en México 368 locomotoras y **Ferromex** unas 800, y en la que aspira a ser la décima economía del mundo y la tercera productora de automóviles, y transportan poco más de 73 mil toneladas

por kilómetro, 30 mil más que cuando se privatizó el **ferrocarril**, pero el consumo por tonelada transportada es de 109 litros de diésel por kilómetro. Aquí ni siquiera se vislumbra la posibilidad de usar locomotoras como las que se han sustituido en las 200 compañías de Canadá y, bueno, ni hablar de compararla con Estados Unidos.

En Estados Unidos, los siete grupos ferrocarrileros de Clase I (en total hay 560 compañías y 346 de ellas se interconectan por la vía del KCS en Estados Unidos), mueven 68% de la carga por milla, contratan a 89% de los empleados y generan 93% de los ingresos.

Se ha propuesto, por la eficiencia en la movilidad, costo y ahorro de energía, aumentar de 43% a 51% esa movilización de



Fecha <b>10.02.2014</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

carga y, como se usan las mismas vías para pasaje y carga, el gran proyecto de inversión de **Obama** en el que se involucra gasto público y privado, supone ampliar patios y zonas de convivencia por poco más de 27 mil millones de dólares.

Lo hacen con poco más de 43 mil locomotoras que integran a todo el sistema, que son renovadas de acuerdo con los parámetros de seguridad, eficiencia de movilidad y emisiones que le fija la Federal Railroad Administration, que administra **Joseph C. Szabo**.

Con evidencia probada por la FRA, los **trenes de carga** son cuatro veces más eficientes que

los *fulles*, al mover 406 kilómetros por litro de combustible y, en consecuencia, reduce en 75% la emisión de gases de efecto invernadero.

Un **tren de carga** completo equivale a remover aproximadamente 280 camiones de transporte de mercancías o mil 100 vehículos automotores de las carreteras, lo que implica menor congestión de tráfico, menor emisión (12 millones de toneladas de gas efecto invernadero) y mayor seguridad, pues el número de accidentes se reduce en 43 por ciento.

Los trenes en USA mueven la mercancía a velocidades que van de 95 kilómetros a 156 kilómetros por hora y el sistema opera de tal forma que a las ciudades de más

de 15 mil habitantes se ingresa por *trucks*, que a su vez movilizan carga directo a bodegas por la noche.

La última: la AMF argumenta: “La iniciativa (reforma en discusión en el Senado mexicano) implica una privación de ciertos derechos adquiridos por los concesionarios bajo los procedimientos de licitación, al aumentar las causas por las cuales la SCT puede proceder a la revocación de las concesiones.

“Así, con una eventual entrada en vigor de la iniciativa, se estarían aplicando disposiciones de manera retroactiva en perjuicio de los concesionarios. Con esto se disminuiría el valor de las concesiones existentes y se podría desincentivar la inversión y el crecimiento.

“La iniciativa atenta contra el Estado de Derecho en términos de las inversiones realizadas y los derechos previamente adquiridos por los concesionarios bajo los procedimientos de licitación.

“Las modificaciones que impactan en la creación de nuevos esquemas deficientemente regulados, la inclusión de causas para revocar las concesiones y la obligación de registrar previamente las tarifas pudiera resultar en desincentivar la inversión extranjera en la infraestructura ferroviaria y deja en un estado de incertidumbre a los actuales participantes del sector.”

En algún renglón, ¿usted leyó un compromiso de modernización real del sector, o sólo la defensa del statu quo?

Con evidencia probada de la FRA, los trenes son cuatro veces más eficientes que los *fulles*.