

Dos compañías controlan la red mexicana Luchan por acabar con poder ferrocarrilero

Ferromex y
KCSM se oponen
a reforma,
que daría
concesiones
para usar vías

Zacarías Ramírez Tamayo
cartera@eluniversdal.com.mx

Entre carros, joyas y casas vendidos durante 2013 por el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), están unos furgones en desuso que pertenecieron a Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), la empresa estatal desaparecida a finales de los años 90 y aún en proceso de liquidación.

Son casi 17 años desde que el gobierno mexicano, agobiado por los préstamos que recibió para sobrevivir a la crisis de 1995, decidió vender los ferrocarriles a empresas privadas; sin embargo, el expediente aún no está cerrado.

El gobierno no ha terminado de saldar los pasivos laborales de FNM por 37,202 millones de pesos, una cuenta de la que liberó a los nuevos concesionarios y cargó al presupuesto, y ahora trata de corregir un modelo de concesión que al paso de los años concentró el negocio de la carga ferroviaria en únicamente dos compañías.

Pese a haber sido un emblema de la Revolución Mexicana, los ferrocarriles no recibieron atención de los gobiernos revolucionarios en las décadas siguientes, hasta que des-

pués de que entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) fueron privatizados y en el presente se benefician del derrumbe de las barreras comerciales en la región.

En octubre pasado, el valor del comercio en la zona llegó a 103,100 millones de dólares, cifra récord para un solo mes, según la Oficina de Estadísticas de Transporte de Estados Unidos (BTS, por sus siglas en inglés).

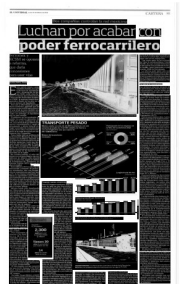
Entre México y EU no sólo hay un intercambio constante de productos terminados, sino una integración de manufacturas que hace que 40% de los bienes terminados en México y exportados a EU contengan materiales que se originaron en ese país y el valor de esta mercancía que cruza de ida y vuelta por la frontera haya alcanzado ya un valor de mil millones de dólares diarios, según el Centro Wilson.

México había sido desplazado por China como el mayor socio comercial de EU en la década pasada, pero el aumento de los salarios en el país asiático y los costos de transporte para llegar al mercado estadounidense, combinado con mejoras en la productividad en México y salarios estancados, hacen que el país esté hoy de regreso.

Las ferroviarias están entre los más favorecidos por ese auge. En los doce meses previos a octubre pasado, el transporte de superficie trasladó mercancía en Norteamérica con un valor de 85,400 mdd y de eso, las líneas de tren se hicieron cargo de 15,800 mdd.

El aumento más alto lo tuvieron los ferrocarriles mexicana-

Continúa en siguiente hoja



Fecha 24.02.2014	Sección Cartera	Página 5
----------------------------	---------------------------	--------------------

nos, con 10.9%, según el BTS.

Para **Ferromex** y Kansas City Southern México (KCSM), que controlan el mercado de carga en México, eso ha significado ingresos que entre ambas suman 2,539 mdd.

La instalación de nuevas plantas de automóviles, el despegue de la industria **aeronáutica** y la apertura de la industria petrolera elevan la temperatura en un mercado ya en ebullición, y eso es algo que no puede pasar desapercibido.

El año pasado corrían rumores de que en EU Kansas City Southern, matriz de KCSM, podría en algún momento recibir una oferta de compra.

En tanto, Grupo México, consorcio al que pertenece Ferromex, tenía planes de escindir a esta ferroviaria con el fin de que emita acciones en la bolsa de valores —**Ferromex** está valuada en 2,000 mdd—.

Proponen nuevas concesiones

Para el Congreso mexicano, llegó la hora de que las dos ferroviarias compartan beneficios. Apoyados en un viejo argumento, como es la falta de competencia en el sector, los diputados aprobaron en enero una iniciativa que propone dar nuevas concesiones ferroviarias y crear la figura de permisionario para que compañías distintas a KCSM y a Ferromex puedan usar las vías concesionadas a éstas para trasladar carga y pasajeros, previo pago al concesionario, en locomotoras propias o rentadas.

Hay 27,000 km de vías, pero solo se usan 22,000 km, dice Fernando Maldonado, uno de los diputados del PRI que presentó la iniciativa en diciembre del año pasado. Maldonado fue secretario de Transporte y de Trabajo de Peña Nieto cuando éste gobernó el Esta-

do de México.

Se trata de que haya más competencia y con ello se amplíe la red ferroviaria, llevar el servicio donde hoy no existe y que bajen las tarifas, agrega el legislador.

La reforma supone cambiar los títulos de concesión de Ferromex y KCSM, que les dio 30 años de exclusividad en la explotación de las vías, de

los que quedan 14, y en los que no se establece al concesionario la obligación de desarrollar, ni construir nuevas rutas, ni de tener puntos de interconexión con otros operadores ferroviarios. En total, ambas compañías pagaron 2,300 mdd por las concesiones.

Pero los concesionarios lograron detener la discusión legislativa en el senado y convencer a esta Cámara de organizar un debate para hacerse oír. Puede haber concesionarios en las rutas existentes que no usan los

concesionarios o construir nuevas vías, y entregar su carga a los concesionarios, pero no enganchar sus carros ni usar las vías concesionadas, dice José Zozaya, director general de KCS. “No nos oponemos a una reforma, nos oponemos a esta reforma”, dice.

Empresarios interesados

Detrás de los trenes están dos de los empresarios más poderosos. En la mexicana **Ferromex** es acclonista mayoritario Germán Larrea Velasco, número 40 en la lista de los mayores millonarios del mundo en

2013 de la revista Forbes, y tiene como socio a Carlos Slim, todavía número uno en esa misma lista.

Una cuarta parte de las acciones las tiene la estadounidense Union Pacific, de cuyo consejo formó parte años atrás el ex presidente Ernesto Zedillo, quien gobernaba el país cuando FNM fue privatizada.

La reforma pudo haber sido uno de los temas abordados por los presidentes Barack Obama y Peña Nieto en la reunión del miércoles pasado en Toluca, Estado de México, especuló el diario estadounidense *The*

Wall Street Journal.

La ruta de la concentración

Las primeras disputas después de la privatización fueron entre los concesionarios, por las tarifas que se imponían entre ellos por utilizar las vías del otro.

Es urgente definir tarifas y condiciones de acceso entre las compañías, así como impulsar la competencia intermodal, alertaba en 2005 la Organización para el Desarrollo Económico (OCDE) a través del estudio Reforma estructural de la industria ferroviaria. La OCDE también recomendaba la creación de un regulador fuerte e independiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Pero en esos mismos años, Larrea y Slim negociaban la fusión de **Ferromex** y **Ferrosur**, lo que lograron hasta 2011, después de seis años de litigios debido a la oposición de la entonces Comisión Federal de Competencia.

Hoy México no tiene una red ferroviaria, sino dos rutas para conectar con EU, operadas por dos empresas que no han necesitado extender sus vías para ampliar su mercado. A través de Texas, KCSM trae de EU materiales como rollos de acero que se utiliza en las fábricas de autos y electrodomésticos en México, y muchos de los cuales regresan a Estados Unidos como productos terminados. Un punto estratégico para KCSM es Lázaro Cárdenas, un puerto de llegada y salida de buques con contenedores con destino o procedencia de Asia.

Para Ferromex, la ruta dorada une los puertos de Manzanillo y Tampico y la Ciudad de México con las ciudades texanas de Eagle Pass y El Paso. Jack Koraleski, CEO de Union Pacific, dijo a *Expansión* el año pasado que negociaba con sus socios de **Ferromex** un plan de inversiones para crear un negocio intermodal para las autopartes que se trasladan entre EU y México.

Pero en el camino las ferroviarias también han dejado grandes inconformidades. Se acusa a las compañías de comportarse como monopolios regionales, con tarifas altas que invierten menos y restringen el servicio. El mayor problema es que en los últimos doce años las tarifas se han incrementado entre cuatro y

Continúa en siguiente hoja

ocho veces, mientras que la inflación en ese lapso ha sido de 61%, dice la iniciativa.

Las ferroviarias discriminan y desincentivan a través de sus tarifas y eso fuerza a industriales de materias primas y a empresas medianas y pequeñas a usar rutas menos eficientes que les hacen perder competitividad, menciona la Cámara de Industriales de la Transformación (Caintra), de Nuevo León. Los concesionarios quieren llevar solo vagones llenos, añade Maldonado.

Al concentrarse en las rutas más lucrativas, las ferroviarias han saturado estas vías y eso vuelve el servicio lento y costoso para los usuarios, agrega Caintra, que identifica más de una docena de rutas sin operación en el país, en especial en el sur. Un ejemplo de desaprovechamiento son los tramos de Perote-Jalapa-Veracruz, que tiene vías adecuadas para **trenes de carga** y están en desuso, y muestra lo que se puede hacer con los libramientos en torno de ciudades importantes, destaca Maldonado. "El ferrocarril cambia el dinamismo de la industria nacional para enfocarse en tráfico internacional (ejemplo: automotriz)", dice Caintra.

El objetivo es que se exploten al 100% las vías, expone enfático, pues las altas tarifas y la baja cobertura de los trenes ha hecho que proliferen en las carreteras mexicanas los camiones de doble remolque, con consecuencias en accidentes y deterioro del asfalto, declara Maldonado.

En vista de que las ferroviarias están dispuestas a rebatir cada una de estas afirmaciones, ya asoma la posibilidad de que acudan a los tribunales si las discusiones del Senado no conducen a un acuerdo.

No habrá más remedio que emprender acciones legales para defender derechos, dice Vicente Corta, un exfuncionario y hoy vocero de la industria.

CONTRATO

Ferromex y KCSM pagaron

2,300

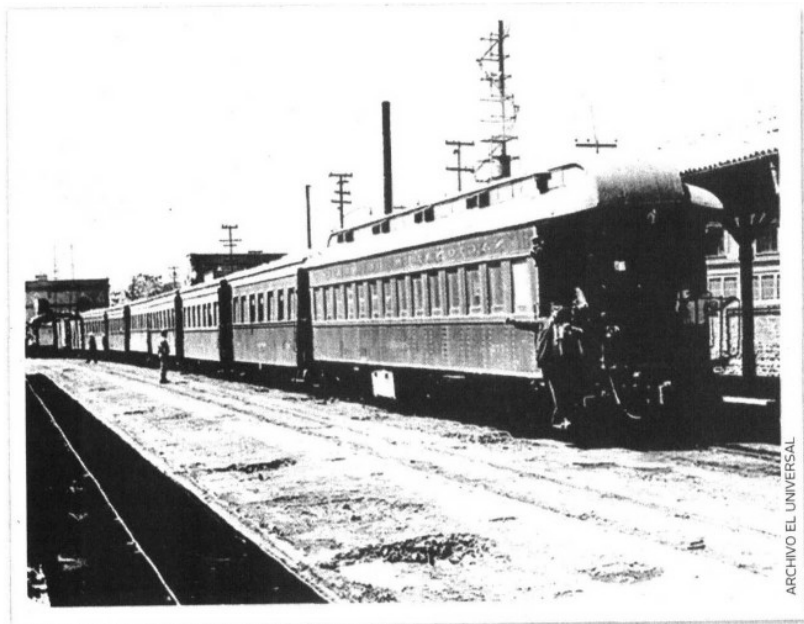
mdd para usar la red ferroviaria en México

Tienen 30

años de exclusividad para explotar las vías

14

años han pasado desde entonces

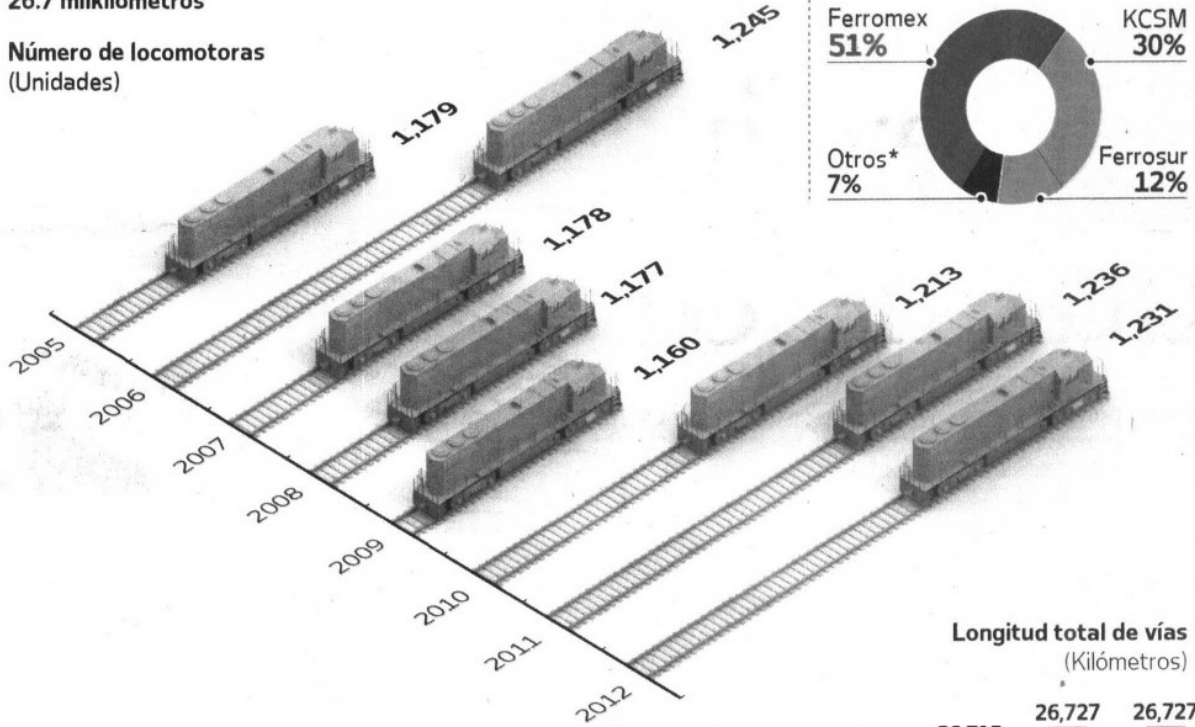


ABANDONADOS. Los ferrocarriles, que fueron símbolo de la Revolución Mexicana, no recibieron atención hasta que entró en vigor el TLCAN

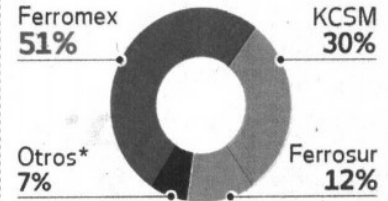
TRANSPORTE PESADO

México cuenta con más de mil 200 locomotoras con una potencia promedio de 3 mil 360 caballos de fuerza y con una longitud de vías que supera los 26.7 milkilómetros

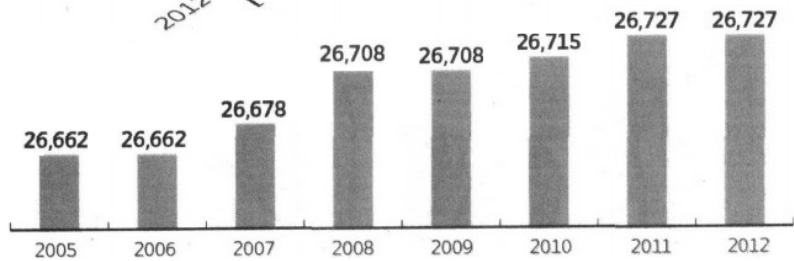
Número de locomotoras
(Unidades)



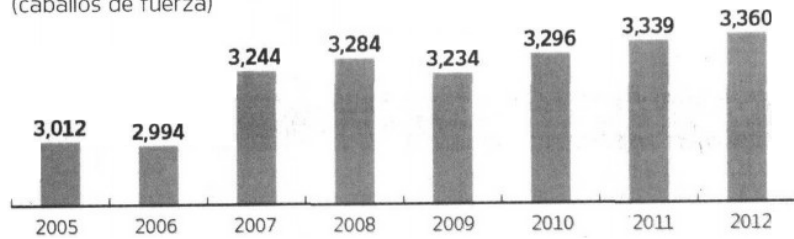
Participación de las empresas en la flota de locomotoras 2012 (porcentajes)



Longitud total de vías
(Kilómetros)



Potencia promedio por locomotora
(caballos de fuerza)



*Coahuila-Durango: 2%, TFVM: 3%, Chiapas-Mayab: 2%, ADMICARGA: 0%.
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

INFOGRAFÍA: LUIS CALDERÓN / EL UNIVERSAL

Fecha 24.02.2014	Sección Cartera	Página 5
----------------------------	---------------------------	--------------------



ARCHIVO EL UNIVERSAL

OBSTRUCCIÓN. Empresas concesionarias de las vías de ferrocarriles frenaron una propuesta para dar nuevas concesiones