

La reforma ferroviaria propone que la **SCT** fije tarifas

Promueven modelo que fracasó en EU

En los 70, cerraron dos líneas nacionales y siete regionales en la Unión Americana

ALAN MIRANDA

La reforma ferroviaria mexicana propone medidas parecidas a las que provocaron una crisis financiera en los ferrocarriles estadounidenses en los años 70, advirtió la Asociación Estadounidense de Ferrocarriles (AAR, por sus siglas en inglés).

La situación llevó a que desaparecieran dos compañías de alcance nacional y a la nacionalización de otras siete regionales, precisó John Gray, su vicepresidente para Políticas y Economía del organismo.

Explicó que antes de 1980, las ferroviarias de carga estadounidenses no eran libres de fijar sus propias tarifas de interconexión, pues esa decisión dependía de la Comisión Interestatal de Comercio.

Cuando las compañías proponían un aumento de tarifa,

los usuarios podían objetarlas y los procesos se extendían hasta por 5 años y, en la mayoría de los casos, los incrementos no prosperaban.

Esto provocó que las compañías concesionarias que poseían una cuarta parte de la red nacional estuvieran en bancarrota y algunas de ellas hasta desaparecieron.

Las dos más grandes que dejaron de existir fueron Chicago, Rock Island and Pacific Railroad, y Chicago, Milwaukee, Saint Paul and Pacific Railroad, que se sumaron a otras siete regionales, que fueron requisadas por el Gobierno ante su mala situación financiera.

En México, el dictamen de reforma ferroviaria propone que cuando las compañías no logren ponerse de acuerdo sobre las tarifas de interconexión, será la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** la que se encargue de fijarlas.

Asimismo, las compañías estarán obligadas a publicar la totalidad de sus tarifas y no sólo las más altas, que, de acuer-

do con la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), sólo se usan como referencia.

El directivo sostuvo que el control de precios derivó en una rentabilidad de entre 2 y 3 por ciento, que apenas permitía reponer a los gastos operativos y detuvo la inversión. Esto, a su vez, produjo un declive en la calidad del servicio.

Sin embargo, las reglas cambiaron en octubre de 1980, se liberalizaron las tarifas y se les permitió a las compañías deci-

dir qué rutas deseaban operar.

De acuerdo con Gray, esto abrió el camino a la recuperación, que tardó varios años más.

En la AAR participan Kansas City Southern Railway Company, dueña de Kansas City Southern de México, y Union Pacific Railroad, accionista de Ferromex y Ferrosur.

Gray dijo que, hasta el momento, sus socios no le han solicitado que fije una postura oficial sobre el caso mexicano.



