

JAUQUE MATE
SERGIO SARMIENTO
@SergioSarmiento



Al aprobarse la nueva Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario se abren muchas dudas. Es tiempo de escuchar a los expertos.

Nos lleva el tren

"La competencia es el filo cortante de los negocios, siempre recortando costos".

Henry Ford

De arriba llegó la orden y los diputados obedecieron aprobando la nueva Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario el 4 de febrero. La iniciativa tiene un pecado de origen porque cambia las reglas del negocio cuando aún faltan muchos años para que venzan las exclusividades por las que pagaron los concesionarios. Es un cambio retroactivo de las condiciones, sin que Hacienda devuelva una parte del dinero que recibió, lo que manda la señal a los inversionistas de que el gobierno mexicano no cumple con sus compromisos de largo plazo.

Aun si la iniciativa viola el principio de certidumbre jurídica, sus impulsores afirman que aumenta la competencia en un ineficiente sistema ferroviario. El preámbulo de la ley afirma que está creando "un mercado abierto con distintos prestadores de servicio" para generar más competencia. La Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero (Canacero) dice que la reforma "aumenta la competitividad del sector, al introducir competencia a los monopolios ferroviarios regionales, lo que deberá generar mejores tarifas efectivas, dado que han venido aumentado muy por arriba de la inflación". El diputado Ricardo Monreal ha declarado que los cambios en la ley demuestran que la privatización de Ferrocarriles Mexicanos ha sido "un fracaso". Pero ¿es cierto todo esto?

Un estudio del International Transport Forum de la OCDE ofrece una vi-

sión distinta. La estructura de la industria ferroviaria mexicana, dice, "se ajusta a principios sólidos de política por su orientación comercial y privada, las libertades de tarifas, la competencia de mercado modal, la competencia entre concesiones y la integración vertical de la infraestructura y las operaciones ferroviarias".

"El desempeño de la industria ha mostrado mejoras continuas desde 1995... El tráfico se ha duplicado... mientras que el PIB ha aumentado 56 por ciento... Los ferrocarriles mexicanos ahora transportan más carga que cualquier país de la Unión Europea con excepción de Alemania: más que Francia, España, Italia y Austria juntas... El desempeño... se compara favorablemente con muchos de los sistemas ferroviarios de mayor actividad en el mundo".

La carga manejada por ferrocarril en México ha aumentado de 19 por ciento del transporte carretero a 25 por ciento "en marcado contraste con los ferrocarriles de Europa, China, India y Rusia, donde el porcentaje del transporte ferroviario ha caído". Las tarifas mexicanas se acercan a las de los ferrocarriles más eficientes del mundo, los estadounidenses y los canadienses. Una vez que se ajustan por tipo de carga, "son casi idénticas a las de Clase 1 de Estados Unidos".

"Las tarifas han aumentado en los últimos tres años, pero también en Estados Unidos y Canadá. La mayor parte del incremento es producto de las alzas en los combustibles, las cuales han sido más pronunciadas en México por la gradual desaparición de los subsidios a los energéticos. Los precios del transporte carretero también han aumentado".

Continúa en siguiente hoja



Fecha 06.03.2014	Sección Primera - Opinión	Página 12
---------------------	------------------------------	--------------

Quizá más importante es que el sistema ferroviario mexicano ha dejado de depender de subsidios para ser “financieramente sustentable”. “El modelo adoptado utiliza una combinación de concesiones exclusivas para preservar los incentivos para la inversión con competencia para promover la eficiencia y proteger a los usuarios de abusos potenciales por poder de mercado”.

El sistema no necesita los cambios de la nueva ley, que por el contrario representan un retroceso. Los diputados no se molestaron en estudiar el tema, pero la comisión de Transporte del

Senado está realizando foros y consultas. Esperemos que tomen en cuenta la opinión de los expertos.

• EXCLUSIVIDADES

Al licitar sus concesiones, Kansas City Southern, Ferromex y Ferrosur obtuvieron exclusividades de 30 años que vencen en 2028. Peñoles y Grupo Acerero del Norte (GAN) sólo obtuvieron una exclusividad de 18 años, que concluye en 2016, por su ferrocarril Coahuila-Durango. ¿Será ésta la razón por la que Canacero busca ahora recortar la exclusividad de los otros concesionarios?