

| | | |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------|
| Fecha 06.03.2014 | Sección Negocios | Página 2-23 |
|----------------------------|----------------------------|-----------------------|

Regulación. La reforma **ferroviaria** debe dotar de mayores atribuciones a la SCT para regular elementos como la interconexión.

PROPUESTAS. Luego de que el Senado recibió las modificaciones a la ley **ferroviaria**, se abrió un amplio debate en donde participó el subsecretario Carlos Almada, quien señaló la urgente necesidad de darle a la autoridad atribuciones para regular interconexión, derecho de paso y arrastre; sin embargo, estuvo en contra de fijar las tarifas, porque "ésas dependen de la libre oferta del mercado".

Debe la reforma **ferroviaria** dar más dientes a SCT

[ADRIÁN ARIAS]

La reforma **ferroviaria** debe dotar de mayores atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para regular elementos como la interconexión y los derechos de paso entre los ferrocarriles, a fin de promover una mayor competitividad en este sector, aunado a que la dependencia pueda regular las tarifas que cobran los concesionarios solamente en casos excepcionales en donde se necesite fomentar la competencia en el sector.

"En la SCT nosotros estamos a favor de que se le den más atribuciones a la autoridad, que pueda resolver en materia de interconexión, derechos de paso y derechos de arrastre", afirmó Carlos Almada, subsecretario de Transporte de la SCT, durante el foro que realizó el Senado de la República sobre la propuesta de modificaciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

De esta forma, la SCT contaría con atribuciones para resolver los diferendos que existan entre las empresas cuando no lleguen a un acuerdo sobre los precios y las condiciones que se aplicarán para el servicio de interconexión y los derechos de arrastre entre las redes ferroviarias. No obstante, la reforma deberá

ser cuidadosa con la regulación de las tarifas que aplican los concesionarios a sus clientes finales, ya que estos precios se rigen bajo las leyes de libre mercado: "En México hay libertad para fijar las tarifas. La intervención de las autoridades debe ser por excepción cuando exista una relación asimétrica en el mercado que afecte a la industria o a la economía del país", indicó Almada.

Por otro lado, el funcionario comentó que la reforma debe promover la competencia en el sector de manera multimodal e intramodal, es decir, establecer condiciones para que las empresas compitan entre ellas de forma individual y al mismo tiempo que exista competencia al interior del sistema ferroviario como conjunto: "El propósito fundamental es que el sistema ferroviario funcione como un todo, sin costuras, esto es, requiere de un enfoque integral tanto del propio sistema como de **transporte de carga** en su conjunto", destacó.

Almada destacó que la reforma debe brindar condiciones de certeza y equidad en la industria, a fin de operar con eficiencia este sistema logístico y reducir sus costos de operación e impulsar su competitividad. Destacó que entre 1996 y 2012, el sector ferro-

viario incrementó en 90 por ciento el volumen de la carga total transportada, aunado a que los concesionarios han invertido más de 60 mil millones de dólares desde la privatización de los ferrocarriles a la fecha.

A su vez, José Zozaya, presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), afirmó que la reforma implica varios riesgos para la industria, pues las medidas que se plantean en el texto generarían la saturación en las redes ferroviarias, lo cual reducirá la velocidad de los trenes y generará mayores posibilidades de que existan accidentes.

Vicente Corta, asesor legal de la AMF, dijo que la reforma se elaboró con base en un diagnóstico equivocado, ya que no existen condiciones monopólicas en el sector ferroviario, pues las empresas compiten en condiciones de igualdad. Añadió que las obligaciones que impone la reforma atentan contra los derechos que se les otorgaron a las empresas dentro de sus títulos de concesión, lo cual también afecta los derechos de los inversionistas sin que exista la posibilidad de indemnizarlos, por los daños que generará la posible aprobación de la iniciativa bajo sus actuales condiciones.



