

■ Convocados por el Senado, los concesionarios amagaron con recurrir a la Suprema Corte

Chocan empresarios y representantes del gobierno por la reforma ferroviaria

**VÍCTOR BALLINAS Y
ANDREA BECERRIL**

Las visiones de los empresarios que tienen concesionado el transporte por ferrocarril y de representantes del gobierno federal se confrontaron en torno a la reforma del servicio **ferroviario**. Durante un foro organizado por las comisiones del

Senado que dictaminan esa minuta,

los propietarios de las empresas ferroviarias descalificaron la reforma y advirtieron que hay resoluciones de la Suprema Corte de Justicia de la Nación que impiden modificar unilateralmente las concesiones.

El subsecretario de Comunicaciones y Transportes, Carlos Almada, sostuvo que el propósito fundamental de la reforma es que el sistema **ferroviario** opere como un todo, "sin costuras".

Abundó ante los empresarios que "nuestra convicción es que el sistema **ferroviario** debe verse como una unidad, que conviva, aprove-

che, compita con otros modos de transporte y que con una visión de largo lazo prevea un gran impulso a la interconexión y la multimodalidad para aprovechar las ventajas geográficas que tenemos como país y reducir sosteniblemente el costo logístico en el mediano plazo".

Almada enlistó algunos elementos que, dijo, podrían considerarse una posible mejora en el sistema: "se requiere asegurar la interconexión, derecho de paso y arrastre, entre concesionarios, para lo que conviene revisar el marco de las atribuciones de la autoridad; publicar los rangos de tarifas y sus reglas de operación y señalar cruces a nivel con participación de gasto público e inversión privada, entre otros".

Ignacio Navarro, de la Comisión de Competencia Económica, pidió a los legisladores ir adelante con la reforma, ya que fortalece el esquema de competencia, contiene las herramientas para prevenir abusos de mercado y mejorará el desempeño del sector.

Ahí, frente a los concesionarios, sostuvo: "la historia es clara en el sentido de que el contexto regulatorio ha resultado difícil de aplicar y que los problemas han tenido consecuencias negativas sobre la competencia".

Esteban Romero, de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, refirió que el sistema hoy presenta ciertas problemáticas: que de la red concesionada sólo 3 por ciento dispone de doble vía; que la

red no permite operar trenes de doble estiba en algunos tramos muy relevantes; la falta de libramientos en zonas urbanas provoca que la velocidad promedio se reduzca a la mitad y que sea 30 kilómetros

por hora". Vicente Corta, ex vocal ejecutivo del Instituto para la Protección al Ahorro Bancario y ahora asesor legal de los empresarios, insistió en que las concesiones no se pueden modificar unilateralmente.

