

# ASOCIACION MEXICANA DE FERROCARRILES

## Operadores ferroviarios piden evitar sobrerregulación

Los concesionarios, encabezados por José Zozaya, se manifestaron dispuestos a colaborar con la autoridad en la definición de modificaciones a la ley reglamentaria del sector

Alejandro de la Rosa

EL ECONOMISTA

EL PRESIDENTE de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), José Zozaya, insistió ayer en la necesidad de hacer mejoras en la ley del sector, aunque éstas no deben llevar implícita una sobrerregulación que haga a las empresas “menos eficientes y menos competitivas”.

En conferencia de prensa, dijo que sus asociados están dispuestos a colaborar con la autoridad para hacer más eficiente el servicio en beneficio de todos los involucrados.

El miércoles el subsecretario de Transporte, Carlos Almada, afirmó que es necesario que el Poder Legislativo les dote de mayores atribuciones respecto a los temas de interconexión, derechos de cruce y derechos de arrastre, lo que contempla la minuta que modifica algunos artículos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que fue aprobada por la Cámara de Diputados y ahora está en el Senado.

“Nosotros no estamos en con-

### Ferromex y Ternium, aún sin acuerdo

ALFREDO CASAR, presidente ejecutivo de Ferromex, aseguró ayer que no tiene ningún tipo de conflicto con la empresa Ternium y que si no se ha firmado un nuevo contrato con ellos para mover su carga se debe a que ésta modificó los términos acordados el pasado 28 de febrero.

“A pesar de que les habíamos dado unas tarifas muy competitivas, empezaron con toda esta situación para tratar de obtener beneficios extras”, comentó. En rueda de prensa, Casar

tra de que se le den mayores facultades a la autoridad. Estamos acostumbrados a vivir en un sector que está ya muy regulado”, dijo el también presidente de la empresa KCSM.

El director de Operaciones de Ferromex, Lorenzo Reyes Retana, reiteró que tienen buena relación con la **SCFI** y periódicamente entregan informes pormenorizados sobre sus actividades.

“La autoridad tienen facultad para pedirnos cuentas y lo hace, incluso nos podría pedir más, excepto lo que es confidencial entre los clientes y nosotros”, agregó.

Ayer, en el Senado de la República se realizó la segunda y última sesión del “Foro de análisis sobre el proyecto de reforma y adiciones a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario”, con la participación de académicos y especialistas.

En su ponencia, la directora del Centro de Investigación para el Desarrollo (Cidac), Verónica Baz, se manifestó por otorgar mayores facultades a la **SCFI** como autoridad en la industria ferroviaria, pero ex-

ternó dudas sobre el dictamen.

“Se debe hacer cambios al status quo, porque se requiere mejor regulación, pero de eso a un modelo nuevo, con la figura de permisionarios, hay una gran distancia. No tenemos las dimensiones de lo que pasará”, comentó.

### DOBLE FILO

Desde la perspectiva de su institución, afirmó que el documento en revisión podría traer beneficios en el corto plazo, con tarifas bajas artificialmente, pero en el futuro se corre el riesgo de quitar incentivos para que los concesionarios continúen invirtiendo en mejorar la infraestructura, e incluso cabría la posibilidad de que se deba subsidiar el servicio.

Además, refirió que no le queda claro cómo la **SCFI** deberá garantizar la interconexión, como se plantea en el dictamen, que aunque es necesaria se deben ofrecer más detalles. En los próximos días el Cidac hará público un estudio relativo a las modificaciones propuestas.

alejandra.delarosa@eleconomista.mx

explicó que el director de la firma, Rogelio Vélez, estuvo en las oficinas de Ternium y ahí se acordaron las nuevas condiciones de un contrato cuya vigencia terminó hace seis meses. El pacto fue sellado con un apretón de manos. Pese a las diferencias, el directivo dejó en claro que la carga no ha dejado de movilizarse en sus carros de tren.

La polémica entre las firmas surgió una semana después de que Ferromex infor-

mó que había logrado un nuevo acuerdo de largo plazo con Ternium y que para ello asignaría una flota de 1,300 góndolas de alta capacidad, que representan una inversión cercana a los 1,600 millones de pesos, así como también se invertirán otros 300 millones de pesos en la mejora de infraestructura de acceso, carga y descarga en plantas de la acerera.

Esta semana, la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero desmintió tal ver-

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>07.03.2014</b>	Sección <b>Empresas y Negocios</b>	Página <b>21</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

sión. No obstante, Casar confió que en breve se pueda firmar ya el contrato, sobre todo por la importancia que tiene esta industria en la economía del país.  
*(Alejandro de la Rosa)*



“Nosotros no estamos en contra de que se le den mayores facultades a la autoridad. Estamos acostumbrados a vivir en un sector que está ya muy regulado”.

**José Zozaya**  
presidente de la  
AMF.

FOTO ARCHIVO EE