

#negocios

Muchos trenes, pocas vías

La reforma ferrocarrilera ha desatado una confrontación abierta para definir el futuro del sistema ferroviario mexicano, por la amenaza que representa para los concesionarios actuales

POR RODRIGO CARBAJAL
@RodrigoCarbajal

El gobierno ha hecho clara su intención de modernizar el sistema ferroviario, no únicamente en la dimensión operativa, también en la jurídica.

En febrero, la Cámara de Diputados aprobó de manera unánime un dictamen que reforma la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario.

La iniciativa de ley pretende aumentar la competencia en el sector a través de la libre interconexión de nuevos agentes en el mercado, además de que otorga nuevas facultades tarifarias y de regulación a la **SCF**.

La reforma ferroviaria ha encontrado una fuerte resistencia en los dos grandes operadores del país. Ferromex y Kansas City Southern México han realizado un extenso trabajo de cabildeo, tanto en el Congreso como en la opinión pública.

A ambas firmas les otorgaron en 1997 con-

cesiones por 50 años, de los cuales pueden operar los primeros 30 años en exclusiva.

La Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), dirigida por el director ejecutivo de Kansas City Southern México, José Zozaya, presentó en un desplegado un pronunciamiento frente a la aprobación del dictamen en la Cámara de Diputados.

La AMF expresa su preocupación por el riesgo que corre el "exitoso proceso de privatización que inició en 1997".

En primera instancia advierte el peligro que enfrenta el principio certidumbre jurídica del país, ya que argumenta que la aprobación de la ley sería una violación a las condiciones de concesión establecidas.

El desplegado desestima los reclamos hechos por el bajo crecimiento de la red ferroviaria. La AMF declara que esa tarea es una facultad que le corresponde únicamente a la **SCF**, sin embargo, plantea que se han invertido más de 7 mil 500 millones de dólares desde 1998.



Fecha 21.03.2014	Sección Indigonomics	Página 32-33
----------------------------	--------------------------------	------------------------

Compartir o no

La iniciativa de ley plantea un modelo similar a las condiciones impuestas a los agentes económicos preponderantes del sector de telecomunicaciones.

El gobierno pretende obligar a los concesionarios ferroviarios a que compartan sus vías y permitan la libre interconexión de permisionarios.

En este respecto, la AMF considera que sus vías están saturadas, por lo que el libre acceso a permisionarios provocaría efectos adversos en la operatividad, eficiencia y competitividad del servicio de trenes de carga.

La figura de permisionarios que contempla la ley surgió a raíz de las constantes denuncias de la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero (Canacero), en relación a las tarifas impuestas por los concesionarios de ferrovías.

Dicho concepto permite la entrada de los actuales clientes de los concesionarios como competidores.

La AMF teme que el aumento del tráfico y de los costos de gestión de logística disminuirán la velocidad de los trenes y aumentarán las tarifas, a pesar de la creciente competencia.

El Centro de Investigación para el Desarrollo A.C. (CIDAC) realizó un estudio acerca de la reforma al sistema ferroviario en México y coincide con la AFM en cuanto a las implicaciones que significan la entrada de nuevos competidores en las vías existentes.

Según el estudio, la experiencia demuestra que la desregulación del sector ha sido un éxito, afirmación respaldada por un estudio de la International Transport Forum de la OCDE.

El organismo resalta los avances que el sistema ferroviario ha tenido desde 1995 en términos de productividad y transporte de carga absoluto.

Sin embargo, la reforma de ley, propuesta por los diputados Abel Guerra y Fernando Maldonado, tiene una visión diferente. Se cuestiona la arbitrariedad de la imposición de tarifas, así como la falta de inversión en el desarrollo y mantenimiento de vías y señala que el mercado del sistema ferroviario es un duopolio dominado por Kansas City Southern México y Ferromex.

Esta última, propiedad de Grupo México, se fusionó con Ferrosur en 2011,

después de pelear más de seis años en tribunales contra la Comisión Federal de Competencia, entonces dirigida por Eduardo Pérez Motta.

Complicado panorama

El Subsecretario de Comunicaciones y Transportes, Carlos Almada, anunció el mes pasado que el ejecutivo federal tiene contemplada la realización de nueve proyectos ferroviarios: cinco de pasajeros y cuatro de carga.

Explicó que las iniciativas de trenes de pasajeros incluyen las rutas México-Toluca, México-Querétaro y la Transpeninsular, promesa de campaña de Enrique Peña Nieto. La **Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)** estima una inversión de 95 mil millones de dólares para estos programas.

Al respecto, Rogelio Vélez, director de Ferromex, señaló que los trenes de pasajeros no pueden correr sobre las vías de trenes de carga, pues los trenes deben desarrollar velocidades de 250 kilómetros por hora para ser eficientes, lo cual es casi imposible dentro de las condiciones de tráfico y operatividad actuales.

Vélez dijo que la nueva ruta de pasajeros México-Toluca es imposible de realizarse en las vías actuales, mientras que la ruta México-Querétaro requerirá de coordinación operativa, tanto con Kansas City Southern México como con Ferromex.

Ferromex no está interesado en entrar al negocio de trenes de pasajeros. Vélez considera ese mercado como un negocio difícil cuya tendencia mundial está a la baja. Ejemplificó el caso de Estados Unidos, donde el gobierno aporta subsidios de casi 40 dólares por pasajero.

50
Años

es el plazo por el que las concesiones actuales de las vías ferroviarias se otorgaron a las empresas de particulares

30
Años

es el periodo de exclusividad que se les otorgó a Ferromex

y Kansas City Southern México a cambio de dar mantenimiento al sistema ferroviario

7,500

Millones de dólares

es lo que los concesionarios alegan haber invertido en las vías durante los primeros 17 años de la exclusividad



(La iniciativa) aumenta la competitividad del sector al introducir competencia a los monopolios ferroviarios regionales, lo que deberá generar mejores tarifas efectivas, dado que han venido aumentando muy por arriba de la inflación”

Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero

Queremos dejar claro que los concesionarios estamos abiertos a discutir cualquier reforma que busque perfeccionar el sector... sin embargo, lo único que va a lograr esta reforma es poner en gran riesgo lo logrado a lo largo de dos décadas”

Asociación Mexicana de Ferrocarriles



Historia de los ferrocarriles

Descubre qué hay detrás de la iniciativa a la ley ferroviaria y cuál es la situación hoy en día de las vías en México. Video

<http://indiga.cc/Trenes475>



Filosofía Financiera

“La única manera de estar seguro de tomar un tren es perder el anterior”

Gilbert K. Chesterton
Escritor británico



Fecha 21.03.2014	Sección Indigonomics	Página 32-33
---------------------	-------------------------	-----------------

