

## TRANSPORTE

## TRENES



# EL TICKET DE LA DISCORDIA

Mientras una nueva ley ferroviaria pro competencia está atorada en el Senado, los usuarios lidian con las altas tarifas de carga y la competitividad se mantiene estacionada.

POR ENRIQUE TORRES ROJAS

**N**O SIEMPRE LAS DISTANCIAS MARCAN diferencias. Aunque todo depende del cristal con el que se mire. Un caso: traer a la Ciudad de México desde Kansas City una tonelada de trigo por ferrocarril, a lo largo de 2,500 kilómetros, tiene un costo promedio de 4,680 pesos. Pero si la misma cantidad de grano viaja a Guadalajara, Jalisco, el costo

aumenta 204 pesos.

En apariencia, la diferencia no es mucha, pero si el envío implica miles de toneladas pone en desventaja a un molinero que tiene que reflejar ese sobrecosto en el precio de sus galletas, el pan u otro producto hecho con trigo. Y el impacto aumenta si se toma en cuenta que México es el décimo octavo mayor consumidor de trigo en el mundo. Que el

Continúa en siguiente hoja



consumo per cápita es de 52 kilogramos, sólo debajo del maíz, y que dos terceras partes de los 7.5 millones de toneladas consumidas en el país son importadas.

Las importaciones de trigo llegan sobre todo de Estados Unidos y un poco de Canadá, pero lo hacen por barco, a un costo promedio de 20 dólares la tonelada, ya que hacerlo por tren cuesta diez dólares más; en consecuencia, hoy sólo tres de cada diez toneladas llegan por tren (la mitad de lo que se transportaba diez años atrás).

Vale la pena un poco de contexto: los ferrocarriles mexicanos están en manos privadas desde mediados de la década de 1990. El gobierno mexicano dividió la red y definió tres rutas: la Noreste —de casi 4,000 kilómetros— quedó en control del consorcio formado por la estadounidense Kansas City Southern México (KCSM) y la mexicana Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), que pagó 1,000 millones de dólares (MDD) por derechos de operación; la Pacífico-Norte —de 6,200 kilómetros— que está bajo el control de Ferromex (una empresa de Grupo México) y la estadounidense Union Pacific, que desembolsaron 400 MDD; y la Sureste —de 2,200 kilómetros— a cargo de Tribasa, que pagó 290 MDD.

Pero, tras una serie de transacciones, Union Pacific vendió su participación a su socia Ferromex, y TFM a Kansas City Southern (KCS); en tanto que Tribasa vendió la ruta del sureste a Ferrosur, de Carlos Slim, que luego se fusionó con Ferromex. Con ello, los ferrocarriles quedaron bajo control de dos compañías, que en conjunto concentran 85% de la carga ferroviaria.

CCP

En ese entorno, mover otros productos dentro de territorio nacional no es distinto a lo que ocurre con el trigo de Kansas City. Por ejemplo, los industriales del acero se quejan de que las tarifas que pagan en México son 57% más altas que en Estados Unidos.

Eso frena la competitividad del país. Por eso, el costo tarifario es una de las razones del intento, hasta ahora infructuoso, de los legisladores de cambiar la ley sobre la materia. Los diputados llegaron a la conclusión de que transportar carga por tren en México es caro debido a la falta de competencia.

En febrero pasado, el Congreso de la Unión aprobó una reforma que pretende abrir esta actividad que hoy concentran dos

concesionarias: Ferromex y KCSM. La nueva ley trata de obligarlas a que compartan sus vías con nuevos jugadores y le otorga facultades a las autoridades para reglamentar las tarifas, pero la iniciativa hoy está detenida en el Senado.

Ahí ocurre una lucha de vencidas.

### RUTA, CON OBSTÁCULOS

México es puerto de llegada para el comercio proveniente de Asia con destino a Estados Unidos, y el tren juega un papel clave. En la costa del Pacífico, en el michoacano puerto de Lázaro Cárdenas, todos los días se movilizan cientos de contenedores que llegan de Asia en grandes buques.

El ferrocarril mexicano transporta más de 132 millones de toneladas anuales y eso constituye 45.5% del comercio internacional de carga del país, según el último anuario del sistema ferroviario hecho por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

De los más de 632,000 contenedores que forman parte del comercio internacional de México, 60% es transportado en trenes de KCSM, cuya ruta toca dos puntos fronterizos con Estados Unidos: Laredo y Matamoros, en Tamaulipas. Ahí la carga se conecta con vías que recorren la Costa Este de Estados Unidos, región que conforma uno de los mercados con más demanda de productos en el mundo.

Las propias empresas indican que en los 15 años que los ferrocarriles han estado bajo su operación, el volumen de carga se ha duplicado. “¿Iría en aumento el uso del ferrocarril si no fuera rentable para los usuarios?”, pregunta José Zozaya, presidente de KCSM, en respuesta a las quejas sobre las tarifas ferroviarias.

En el dictamen enviado al Senado, los diputados indican que el problema más notable tiene que ver con el aumento a las tarifas —que se han disparado hasta ocho veces más, en los últimos 12 meses—, muy por encima del 61.6% que ha acumulado la inflación en el mismo lapso. En los últimos siete años, las tarifas han subido 57% y la inflación 29%, dice el director de la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero (Canacero), Salvador Quesada Salinas. El sector acerero moviliza la mitad de sus productos por tren y representa 25% de la carga para este transporte.

“Tan sólo en el último año, el aumento tarifario ha sido de dos dígitos”, señala Leo Torres, director de Abastecimiento de Ford Motor Company.

“Producir en México es 21% más barato que en Estados Unidos, pero el diferencial se pierde porque los costos logísticos son 33% más altos en México”, complementa Jesús Francisco López Molina, integrante de la Comisión de Transporte de la Cámara de la Industria de Transformación de Nuevo León (Caintra). Los industriales agrupados en este organismo usan el tren para transportar más de 30 millones de toneladas al año.

Sí, los cambios tarifarios dificultan la planeación de clientes clave, como las automotrices. En las proyecciones anuales de Ford México hechas con base en la inflación, las tarifas

del tren es el único índice que no se ajusta a los estimados de la empresa. “No es una situación normal, aunque cada compañía tiene su política de precios, y el ferrocarril aprovecha el momento histórico”, dice Leo Torres.

En 2013, el sector automotriz representó 27% de la carga ferroviaria, al sumar 79,333 millones de toneladas/kilómetro (ton/km); más que la carga por tren que se mueve en conjunto en Francia, España e Italia.

El mayor aumento de tarifas se registra en las rutas interlineales, esto es, en las que participan las dos ferroviarias, señala una investigación hecha por Caintra entre sus agremiados. Por ejemplo, contratar el servicio en la ruta operada por Ferromex que va de Mazatlán a Zacatecas para transportar una tonelada, tiene un costo promedio de 0.38 dólares por kilómetro. Mientras que en la ruta Guadalajara-Tampico, en la que también participa KCSM, el costo por kilómetro es de 0.59 dólares. “Las tarifas interlineales son 57% más altas en promedio que las tarifas donde participa un sólo concesionario”, cita el documento.

Para evitar el sobrecosto de las interconexiones, hay usuarios que en lugar de optar por una ruta interlineal de 300 kilómetros, operada por las dos empresas, prefieren que su carga haga recorridos hasta de 1,000 kilómetros, con tres a cinco días más de tránsito, pero operada por una sola compañía, dice la Canacero.

La ruta cuyo costo más afecta a Ford es la Tlaxiaco-Termosillo-Nogales, por la que la infla-

Página 2

4

de

Continúa en siguiente hoja

triz envía entre 85 y 90% de sus vehículos de exportación a Estados Unidos. "Es una ruta única en la que el tren pone su tarifa. Son situaciones de mercado, igual seguramente pasaría si somos los únicos en vender *pick-ups* en un lugar", dice Torres.

Ford no tiene mucho hacia dónde moverse. La carretera no es opción para movilizar la cantidad de autos Fusion que salen de su planta en Tlaxiaco con destino al mercado de exportación, pues no hay camiones (madriñas) suficientes y eso eleva los costos.

### LA OTRA VÍA

Hay quien no desaprueba la política de precios de las ferroviarias. Las tarifas del tren en México son las más competitivas en América Latina y se acercan a las estadounidenses y canadienses, dice el estudio *Desarrollo del Ferrocarril de Carga en México*, de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Los ferrocarriles mexicanos tienen en algunos casos tarifas más bajas que en Estados Unidos, aún cuando hay diferencias orográficas entre un país y otro, y a la inseguridad en México, añade José Zozaya. "Las dos ferroviarias invierten en conjunto 500 MDD anuales en seguridad y, en el caso de KCS, hay 1,300 trabajadores dedicados a estos asuntos, adicionales a los 3,000 de la plantilla", informa.

En una rueda de prensa en febrero de este año, Rogelio Vélez, director general de Ferro-

mex, dijo que los primeros 11 meses del año pasado la compañía tuvo pérdidas atribuidas a la inseguridad por 420 MDD, lo que ha repercutido en la tarifa del cliente.

Con precios promedio entre tres y 3.8 centavos de dólar por ton/km, Ferromex y KCSM son las que cobran el precio más bajo entre 18 empresas de la región, como Ferroviaria Tereza Cristiana de Brasil, ubicada como la de mayor costo con 16.2 centavos de dólar por ton/km, dice la OCDE. "Los ferrocarriles estadounidenses y canadienses siguen teniendo una tarifa promedio inferior a tres centavos por ton/km", señala el estudio.

México no es el único país en la zona en el que han aumentado las tarifas ferroviarias últimamente, agrega la OCDE. También lo han hecho Estados Unidos y Canadá, y hay una explicación: "La mayor parte del incremento es producto de las alzas en los combustibles, que han sido más pronunciadas en México por la desaparición gradual de los subsidios a los energéticos", dice el organismo, que complementa su tesis con el alza en los precios del transporte carretero. "Entre marzo de 2006 y agosto de 2013, el precio del diesel se incrementó 600%".

Pero Caintra dice que ni los propios energéticos suben tanto como el tren. Según el organismo, las tarifas ferroviarias han aumentado 2.5 veces en comparación al *fuel surcharge* o FSC (indicador vinculado al precio del diesel a partir del 1 de enero de 2008, cuando dio

inicio el aumento semanal programado de este combustible).

La reforma a la ley ferroviaria que se atoró en el Senado propone que las ferroviarias transparenten el manejo tarifario ante la SCR (hoy, las compañías reportan la tarifa más alta y sirve como base para, desde ahí, negociar con cada cliente en función del volumen de carga que contrata).

Para fomentar la competencia, la nueva ley pretende autorizar a empresas nuevas en el sector para que construyan sus propias vías férreas y las conecten con las ya existentes y operen carros y vagones de ferrocarril propios. Pero estos cambios son de los que más preocupan a KCS y Ferromex pues, a su juicio, eso equivale a modificar los términos de sus concesiones.

La lucha de vencidas, al cierre de esta edición, continúa. Pero, por lo pronto, una tonelada de trigo, para algunos empresarios mexicanos, es un factor que puede implicar un fracaso. F

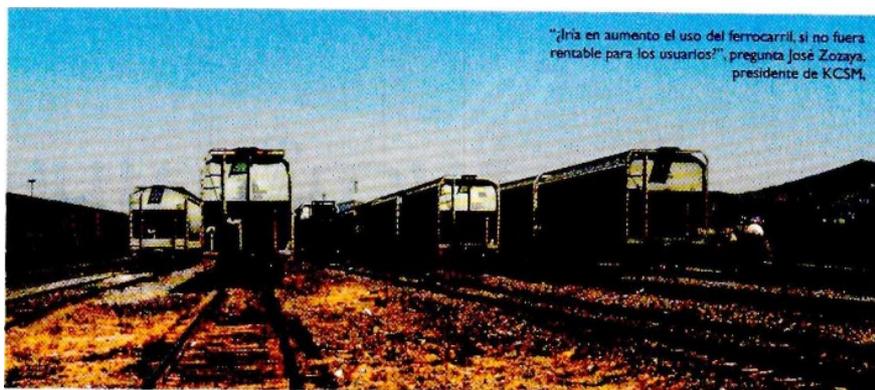
### ¿QUIÉN SE ENCARRECIÓ MÁS?

(Las cifras contemplan el periodo 1999-2013)

INDICADOR	AUMENTO (%)
FSC* de tarifas de tren	628
Diesel	247
INPC	105

\* Indicador vinculado al precio del diesel a partir de 1 de enero de 2008, cuando dio inicio el aumento semanal programado del combustible.

Fuente: CAINTRA NUEVO LEÓN



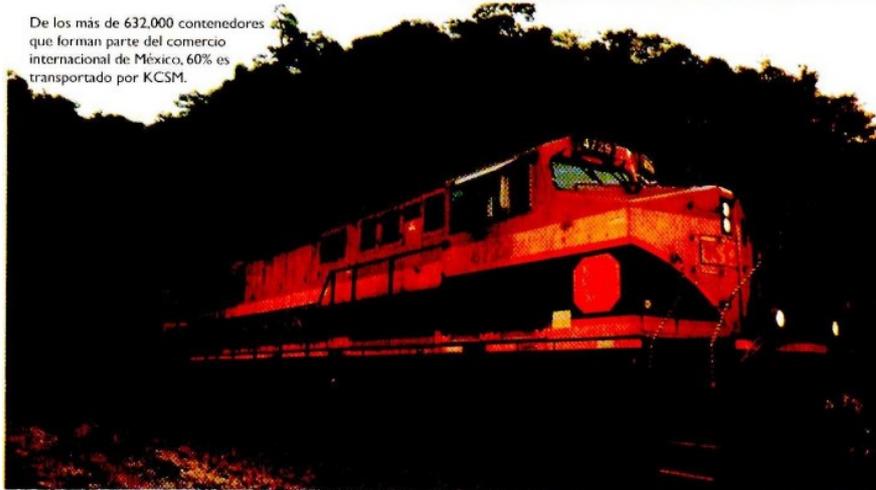
"Iría en aumento el uso del ferrocarril, si no fuera rentable para los usuarios", pregunta José Zozaya, presidente de KCSM.

DANIEL RAMÍREZ PARA FORBES MÉXICO

abrir esta actividad que hoy concentran dos grandes buques.



De los más de 632.000 contenedores que forman parte del comercio internacional de México, 60% es transportado por KCSM.



KCSM Y DESARROLLO MARITIMO PARA CHIHUAHUA, MEXICO

**EN FEBRERO, EL CONGRESO APROBÓ UNA REFORMA CON EL FIN DE ABRIR LA ACTIVIDAD FERROVIARIA, CONCENTRADA EN DOS COMPAÑÍAS: FERROMEX Y KCSM.**