

## Reforma al servicio ferroviario en México

Consideraciones para mejorar su regulación e incrementar su eficiencia

El Centro de Investigación para el Desarrollo A.C. (CIDAC) presenta un [diagnóstico completo sobre el modelo ferroviario](#) y su actual reforma. Este estudio surge en el contexto de una clara desinformación en la discusión pública respecto a una serie de aspectos del sector ferroviario mexicano. En primer lugar, existe un error en la concepción de la estructura de costos e ingresos de una empresa en el sector, además de que hay una omisión de las características básicas de la organización sectorial en México y el mundo.

En segundo lugar, hay una confusión entre las características y necesidades del modelo ferroviario de transporte de carga y transporte de pasajeros. Dentro de los distintos modelos de carga la propuesta plantea un modelo de organización industrial cuyos resultados podrían no ser los esperados dadas las características del sistema ferroviario mexicano. La modificación de Ley impulsa la interconexión y el acceso libre a los derechos de paso y arrastre, pero adolece de una fuerte y enfocada regulación, particularmente en el tema tarifario y sobre bienes cautivos.

En tercer lugar, hay una serie de conceptos erróneos que permearon la exposición de motivos y la propuesta de Ley que, de no aclararse, podrían (1) disminuir la calidad de la discusión pública y (2) generar una serie de cambios que, pese a la buena voluntad reformadora, podrían incrementar la ineficiencia económica en el sector. La siguiente tabla resume algunos de los mitos observados en la discusión hasta el momento:

### Mitos y realidades de la discusión pública de reforma al servicio ferroviario en México

Mito	Realidad	Impacto en eficiencia del sector
Las empresas que atienden el sistema ferroviario en México se comportan como monopolios.	Las empresas que atienden el sistema ferroviario en México son empresas multiproducto. Por lo tanto, de ser necesaria su regulación, no debe ser la misma que exigen los monopolios.	Regular a las empresas del sistema ferroviario en México como se haría con monopolios disminuye la eficiencia económica del sector al no generar incentivos para la expansión de la red y sí para su congestión.
El número bajo de concesionarios en el sistema ferroviario mexicano es un indicador de la falta de competencia en el mismo.	Los sectores con empresas multiproducto pueden ser eficientes económicamente y servir al interés público aún con un número bajo de empresas.	Forzar la entrada de empresas al sector con tarifas artificialmente competitivas eventualmente restringirá la cantidad de servicios ofertados en el sector.
La baja expansión de la red de infraestructura ferroviaria en	La baja expansión de la red de infraestructura ferroviaria del	Si aumenta el tráfico en la red ferroviaria y no se generan

<p>México está asociada a prácticas monopólicas por parte de los concesionarios.</p>	<p>país no necesariamente está asociada a una baja competitividad en el sector. También puede estar asociada a que los concesionarios no cubren sus costos del capital –necesario en su inversión inicial– en el largo plazo. En particular, en el caso mexicano la expansión de la red no se ha dado por la falta de licitaciones por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.</p>	<p>incentivos para el desarrollo de infraestructura de la red, aumentará el congestionamiento y, por tanto, los costos para las empresas transportistas por una caída en la velocidad promedio, un aumento en los costos laborales, un aumento en el consumo de energéticos, etc.</p>
<p>Las tarifas del sistema ferroviario mexicano son anticompetitivas.</p>	<p>Las tarifas no pueden ni deben ser artificialmente competitivas para todos y cada uno de los servicios en el sector. La eficiencia económica exige tarifas competitivas sólo para aquellos servicios en los que exista competencia intermodal y tarifas reguladas (pero mayores a las competitivas) para los bienes cautivos.</p>	<p>Juzgar la competitividad de todos los servicios del sector ferroviario con el mismo rasero no es eficiente. Imponer tarifas artificialmente competitivas es ineficiente y conduce a la desaparición de los concesionarios de la red en el largo plazo debido a su incapacidad de obtener ingresos que les permita recuperar el costo del capital.</p>
<p>La regulación del sector debe garantizar tarifas competitivas, sobre todo cuando no exista acuerdo entre los concesionarios.</p>	<p>Se requiere regulación fuerte pero focalizada. Especialmente, se requiere regulación en los servicios en los que no exista competencia intermodal (v.gr. bienes cautivos). Pero incluso en estos casos, la tarifa no puede ser tan baja como en el caso de un mercado altamente competitivo.</p>	<p>Una sobrerregulación de las tarifas en el servicio ferroviario mexicano puede ocasionar los siguientes escenarios: a) imponer costos excesivos sobre los concesionarios que, en el corto plazo, los orillen a restringir la provisión de servicios que demandan (y valoran) los consumidores del sector y, en el largo plazo, condenar a los concesionarios a su desaparición; o b) utilizar recursos públicos (subsídios) para subsanar las pérdidas de corto y largo plazo que las tarifas artificialmente competitivas imponen a los concesionarios, mismos que podrían ser utilizados en otro tipo de actividades productivas.</p>

A continuación se enlistan los principales efectos económicos tanto negativos como positivos esperados del Proyecto de Decreto.

### **Negativos:**

- El modelo no maximiza la existencia de tarifas bajas.
- Se privilegiará el desarrollo de vías largas con altos volúmenes de carga.
- Caída en la economía de densidad (mayor congestión) de la red al introducir nuevos jugadores en la operación de carga.
- Caída en las economías de alcance, pues con mayores competidores será más difícil para todos los jugadores diversificar la composición de su carga.
- Caída en los incentivos de expansión y mantenimiento de la red ferroviaria.
- Se elevará el costo de la regulación por el incremento de la complejidad del sistema ferroviario y el congestionamiento de la capacidad de la autoridad reguladora.
- En el corto plazo, mientras SCT adquiere mayor capacidad para regular el complejo sistema, habrán fuertes distorsiones tarifarias, de contraprestaciones en el pago de derechos de piso, arrastre e interconexión, y otros pagos.
- Incremento en la probabilidad de accidentes ferroviarios en el corto plazo, por la diferencia en las tecnologías de los trenes, visto particularmente con la reforma al sistema británico.
- Existirán casos de competencia desigual entre los diferentes jugadores.
- Introducción de mayor incertidumbre al sector.
- Introducción de incertidumbre a la economía mexicana.
- La competencia de largo plazo del sector no aumentará, ya que está dada por otros factores independientes al número de empresas en el mismo.

### **Positivos:**

- Se limitará el favoritismo o acceso discriminatorio a la red, al favorecer la interconexión y el acceso libre a los derechos de paso y arrastre.
- Se incrementará el tráfico interlineal en el corto plazo, y se reducirá la existencia de litigios prolongados administrativos que tenían el efecto de combatir las resoluciones de la autoridad en relación con la determinación de las condiciones y términos para la prestación de servicios, así como de derechos de paso y arrastre.
- Se reducirá la probabilidad de tarifas anticompetitivas con la entrada de nuevos transportistas (permisionarios más los concesionarios actuales), sobre todo a bienes cautivos, sí y sólo sí la autoridad reguladora establece un correcto mecanismo de resolución de conflictos de negociación tarifaria.
- Se reducirá la transferencia excesiva de costos a los clientes con la entrada de nuevos transportistas, sí y sólo sí la autoridad reguladora establece un correcto mecanismo de resolución de conflictos de negociación tarifaria.

**Acerca de CIDAC**

El Centro de Investigación para el Desarrollo A.C. es un think tank independiente, sin fines de lucro, dedicado al estudio e interpretación de la realidad mexicana y a la presentación de propuestas viables para el desarrollo de México en el mediano y largo plazos. Elabora propuestas: que contribuyan al fortalecimiento del Estado de Derecho y a la creación de condiciones que propicien el Desarrollo Económico y Social de México; que enriquezcan la opinión pública; y que aporten elementos de juicio aprovechables en los procesos de toma de decisión de la sociedad.

**Contacto de prensa:**

Lorena Segura T: (55) 59851010 Ext 130, C: 5516491801,

[Lorena.segura@cidac.org](mailto:Lorena.segura@cidac.org)

Twitter: @CIDAC

Facebook: cidac.org

YouTube: CIDAC1