Forbes MÉXICO

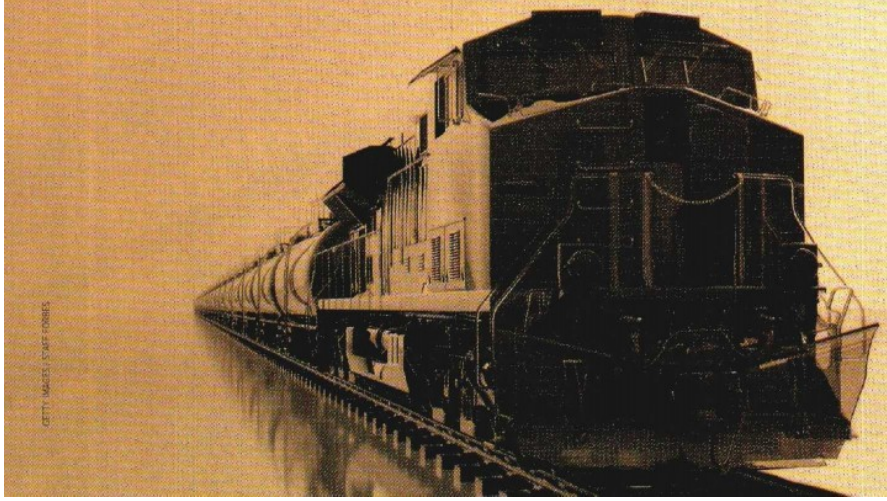
Fecha	Sección	Página
17.01.2019	Revista	89-95

FERROCARRIL

TERMINÓ LA ESPERA
VIENE EL TREN

LOS PLANES DEL NUEVO GOBIERNO, DE ABRIR DOS RUTAS EN EL SUR Y SURESTE, REAVIVAN LA DISCUSIÓN EN TORNO DEL FERROCARRIL MEXICANO, DE LO CORTO QUE SE QUEDA EN UN PAÍS MANUFACTURERO Y DEL NEGOCIO QUE DEJA A LA VERA DEL CAMINO

POR ZACARÍAS RAMÍREZ Y URIEL NAUM



Continúa en siguiente hoja

Forbes MÉXICO

Fecha	Sección	Página
17.01.2019	Revista	89-95

HAY NEGOCIO QUE NO SUBE AL TREN

Continúa en siguiente hoja

Hasta hace dos años, las empresas distribuidoras de gas LP no utilizaban el ferrocarril: transportaban casi todo el gas por carretera y, un poco, por ductos. La reforma energética trajo para ellos la opción de importar gas directamente, así que fijaron puntos de entrega distintos a los de Pemex, lo que las obligó a recurrir a los ferrocarriles, sobre todo a los que van al centro del país desde el norte, las costas del Golfo y el Pacífico.

A diferencia de las industrias harinera, cementera, minera o acerera que, en conjunto, aportan 30% de la carga transportada por ferrocarril y que tienen casi un siglo usando el tren, los gaseros se subieron a los vagones sin imaginar las dificultades que enfrentarían. "Nos percatamos de tres situaciones. La primera es operativa: las vías no llegan a muchas regiones del país, por lo que, frecuentemente, hay que trasvasar el gas LP a semirremolques", cuenta Víctor Figueroa, presidente de Adigas. La segunda es el trato discriminatorio: debido al reducido número de empresas ferroviarias (son básicamente dos: Ferromex-Ferrosur y Kansas City Southern, KCS), se presentan condiciones poco óptimas (preferencia en el envío, otorgamiento de tarifa preferencial, etcétera). Y un último punto es la integración vertical: transporte ferroviario-almacenamiento-comercialización, que se traduce en control. En el mercado de petrolíferos esto frena el desarrollo de los concurrentes".

SPECTUSAERIAL/GETTY IMAGES

Las críticas a los concesionarios no son nuevas, pero hoy, como hace seis años, los planes de un gobierno que comienza las ha reavivado. Por encima del aeropuerto de la Ciudad de México, el proyecto de infraestructura que más interesa al presidente Andrés Manuel López Obrador son los trenes: pretende trazar un corredor económico que conecte al Océano Pacífico con el Atlántico a través del Istmo de Tehuantepec y construir una vía férrea que una los destinos turísticos de Quintana Roo, Yucatán y el extremo oriente de Chiapas, y que abastezca de insumos a la amplia plataforma hotelera de Cancún y la Riviera Maya.

No es el primer gobierno que quiere iniciar su gestión con sendos proyectos ferroviarios; lo novedoso es que los sume al plan de llevar desarrollo a la región más rezagada del país. En los sucesivos gobiernos del PRI, los trenes de pasajeros se dejaron en el olvido y los de carga se privatizaron bajo la lógica exportadora del TLCAN. Después, con el PAN, se retomó el tren de pasajeros para dar un respiro a la congestionada Ciudad de México, de lo que resultó una ruta en funcionamiento desde hace más de 10 años y otra a medio construir, iniciada por el expresidente Enrique Peña Nieto.

Falta ver si el nuevo gobierno podrá materializar sus planes y, a la vez, cambiar la dinámica en el mercado ferroviario de carga, el servicio de transporte que más ha crecido desde que se privatizaron los trenes en la segunda mitad de la década de 1990 y un negocio que deja muy buenos dividendos para los concesionarios, pero que se queda corto frente a las necesidades: moviliza menos de 26% del volumen de carga en el país, en detrimento de la competitividad. La relación de kilómetros de vía por kilómetro cuadrado de territorio es baja en México, en comparación con otros países.

Las nuevas autoridades quieren elevar el porcentaje a 45% y reforzar la integración intermodal. Los medios de transporte han estado desvinculados: los puertos van por una ruta, los aeropuertos por otra, las carreteras por la suya y los ferrocarriles por una distinta, dice Javier Jiménez Espriú, titular de Comunicaciones y Transportes (SCT), quien agrega que buscará que los transportes se intercomuniquen para mejorar la eficiencia.

Los críticos del sistema ferroviario argumentan que México, por su carácter manufacturero, podría tener una red de trenes más extensa, eficiente y mejor regulada. El diagnóstico más severo es el de los usuarios del tren. Los concesionarios de los ferrocarriles no dan servicio de última milla, dan preferencia a los clientes con los que tienen los mayores contratos, hay cargos desmedidos por combustible, escasez de carros y demoras para dar el servicio de carga en los patios, dice a FORBES MÉXICO la Canacero, por medio de un comunicado institucional.

"El ferrocarril es el único proveedor que regula su propia operación y, por tanto, es el usuario el que se tiene que adaptar a los concesionarios, lo cual es atípico en cualquier industria", señala Jesús López, director de Relaciones Institucionales de Caintra, organismo empresarial de Nuevo León.

El foco se centra también en una regulación falli-

Continúa en siguiente hoja

da. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF, creada en 2016 con autonomía técnica y operativa, pero sin personalidad jurídica ni patrimonio propio, por lo que depende financiera y legalmente de la SCT), no recibe de los dos grandes concesionarios información confiable y detallada de sus operaciones (como sí la proveen en Estados Unidos, donde también operan, bajo el formato R-1 y copias electrónicas de las guías de embarque, por ejemplo), indica un análisis regulatorio del transporte en México hecho por la OCDE el año pasado.

Pero antes que hablar de hacer cambios regulatorios, el nuevo gobierno hace invitaciones abiertas a invertir en sus proyectos de trenes en el sur-sureste. El costo de ambos proyectos ronda los 150,000 millones de pesos (MDP), pero el gobierno sólo dispone de 6,000 MDP, sin aclarar si los destinará a obras o a hacer estudios y proyectos ejecutivos. "El gobierno de López Obrador impulsa el tema ferroviario, pero podría estar perdiendo de vista que lo importante es que no estamos compitiendo con México, sino con el mundo", dice Francisco Espinosa, director general de DAQUA Strategic Intelligence. Ése es el detalle para redefinir un plan para este medio de transporte".

EL FINAL DE LA VÍA

Hasta ahora, las tentativas de ampliar el servicio se han descarrilado. Para Ferromex y KCS, las medidas para mejorar al servicio y aumentar el volumen de carga que se mueve por tren tienen que descartar cualquier cambio a sus concesiones, que les da derecho de exclusividad en la explotación de las vías concesionadas.

Aunque la red de KCS es menor que la de Ferromex, opera la ruta más corta entre ciudades del país y Estados Unidos, y llega a los principales centros industriales de México y a los puertos.

Manejar por tren 45% de la carga total se ve muy difícil, pero está muy bien que las autoridades quieran hacerlo, porque tal vez puede llegar a 35%, dice Alfredo Casar Pérez, presidente ejecutivo de la División Transporte de Grupo México, la controladora de Ferromex, la ferroviaria con la red más grande del país y con una cuota en el mercado de carga de 65%.

Para los dos grandes concesionarios, lo que se necesita es ganar eficiencia con mejoras en puntos específicos, con inversiones compartidas entre autoridades y concesionarios. Proponen empezar por aumentar la velocidad promedio a la que se mueven los trenes de carga en el país, de 30 km a 42 km por hora, para ganar eficiencia y porque, de ese modo, se emplean menos vagones; pero, para ello, se necesita combatir los frecuentes robos y mejorar la señalización en los cruces, dice Casar. "Cuando hay un robo, el ferrocarril se detiene y no deja pasar a un número significativo de trenes y, por otro lado, queremos que nos ayuden en los cruces a nivel porque hay muchos accidentes".

Para atacar el problema de los cruces peligrosos, de los que hay identificados 50, la industria tiene la propuesta, desde el sexenio pasado, de hacer un gasto a partes iguales entre gobiernos locales, empresas y gobierno federal para mejorar la señalización. También sugieren hacer libramientos para rodear centros urbanos complejos; uno es Monterrey y otro Celaya: esta última obra cuesta 3,500 MDP y ya está en proceso con cargo a Ferromex y KCS, a cambio de un alargamiento de dos años de sus concesiones. Otro libramiento que consideran necesario es en Zacatecas, pues hay riesgo de descarrilamiento sobre zonas pobladas y ahorraría la hora y media que tardan los trenes en cruzar la ciudad, señala Casar.

También proponen retomar proyectos de acortamiento de rutas. En la década de 1960, se inició una vía directa de 250 km de Guadalajara a Aguascalientes, que evitaba la ruta actual, que pasa por Irapuato, pero se dejó incompleta. "Tenemos otros acortamientos importantes que también ahorran distancia", indica el directivo de Ferromex.

¿ENTRAR EN NUEVOS TRENES? DEPENDE

Los concesionarios no son dueños de las vías que usan, de modo que al final de la concesión se devuelven al Estado, pero, en tanto, tienen la obligación de invertir en su mantenimiento. Ferromex invertirá 224 MDD, de un total de 450 MDD este año, en mantenimiento y rehabilitación, afirma Casar: 66 MDD serán para patios de maniobra en distintos puntos de su red, y 24 MDD, para la compra de locomotoras.

Ferromex ha invertido 6,250 MDD desde que recibió la concesión, agrega el directivo, mucho de lo cual

ha ido al mantenimiento de las vías y una parte, el 2.5% de sus ventas o 50 MDD, al combate de la inseguridad. "Tenemos 2,000 guardias de seguridad".

Tanto Ferromex como KCS se dicen dispuestos a invertir en más libramientos y acortamiento de rutas si el gobierno asume parte del costo o alarga sus concesiones, y a entrarle a los proyectos del sureste si les parece que las reglas de la oferta pública son propicias.

Entrar en el proyecto de Tren Trasnsísmico de AMLO daría a Feromex beneficios por partida triple: conectaría con su vía en Coatzacoalcos, Veracruz, aumentaría la carga procedente del sur y sería el socio que aporta los ferrocarriles, dice Casar. Pero aquí también hay condiciones: necesitan ver cómo estarán estructuradas las licitaciones, si se pondrá énfasis al servicio de carga o de pasajeros, si la vía estará confinada o no, y si el gobierno dará incentivos para que se asiente industria en la zona que se vuelva usuaria del tren. "Lo que necesitamos es que haya muchas más industrias para que el ferrocarril sirva para mover lo que produzcan", indica.

Lo que haga o deje de hacer el gobierno también es determinante en la decisión de Ferromex de participar en el proyecto del Tren Maya. Es la única empresa con trenes turísticos en México, dice Casar, pero hasta ahora se desconocen los datos sobre la cantidad de pasajeros potenciales que tendría el Maya. "En cuanto salga la licitación, haremos un estudio y, si es viable, participaremos con mucho entusiasmo", afirma.

Hasta el cierre de esta edición, el presidente López Obrador había hablado de dar incentivos a las empresas que participen en el proyecto.

Ferromex es dueña del tren turístico Chihuahua-Pacífico, y recibe un incentivo cercano a 8 MDP anuales para vender a los pasajeros los boletos con un subsidio.

A lo que no están abiertos los concesionarios es a que se admita que terceros operadores circulen sobre las vías que tienen concesionadas (como reclaman quienes piden más competencia en el sistema ferroviario). El último intento por cambiar la ley para abrir la puerta a otros operadores, surgido en el Senado, terminó en una negociación y la creación de la ARF. "Lo que no se puede es que llegue un ferrocarril que tiene 50 millas y quiera usar 1,500 millas", dice Casar.

NEGOCIO QUE NO SUBE AL TREN

Pero de afuera del tren se ve una historia distinta: los concesionarios, dicen especialistas, sólo invierten en los tramos del tendido ferroviario que les da mayor rentabilidad. "Hacen mantenimiento donde a ellos les conviene para bajar el costo unitario por kilómetro y tonelada, pero hay una red en condiciones no tan buenas", dice Francisco Espinosa, director general de DAQUA Strategic Intelligence.

También son selectivos con los clientes, agrega Espinosa. "Se mueven las autopartes que están comprometidas con el clúster automotriz, las exportaciones y los graneleros, pero se quedan fuera otros sectores, pues la densidad de carga aumentó 80% en los últimos 15 años y, por cierto, las tarifas 50%. El ferroviario es un sistema colapsado, afirma. "El tren está prácticamente bloqueado, ahogado".

Los concesionarios tienen en Caintra a uno de sus mayores críticos. No es cualquier cosa: los cerca de 4,000 agremiados de este organismo mueven, en conjunto, 34 millones de toneladas, cerca de 28% de la carga nacional.

Según el organismo regiomontano, por lo menos 1 millón de toneladas al mes no se mueven por ferrocarril debido a la falta de capacidad de los concesionarios, así que no les queda de otra que contratar camiones a precios más altos; el tren significa ahorros de hasta 42% contra el autotransporte, según el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

El florecimiento de Baja California Railroad (BCR), en la frontera norte, es un ejemplo de que hay negocio que el sistema ferroviario mexicano deja a la vera del camino. Este ferrocarril, que hasta hoy tiene vía de sólo 71 km, dos cruces fronterizos y conecta con el puerto de Ensenada, trae materias primas al parque de maquiladoras del lado mexicano y regresa a Estados Unidos con producto terminado. Pero BCR está a punto de dar el gran salto: está construyendo 98 km de vía para conectar con Tecate al puerto de El Sauzal, en el que invierte el gobierno del estado para atraer carga de los saturados puertos de

Continúa en siguiente hoja

Ensenada y Long Beach, California; el complemento es la compra reciente de su matriz estadounidense, en 250 MDD, de la concesión para operar una vía de 112 km en el desierto de la región este de Estados Unidos, además de construir 34 km de vía en Mexicali, para hacer intercambios con el otro lado, lo que convertirá una vía de 71 km en una de 315 km. "Todo esto ya conforma el Proyecto Ferroviario Baja California", dice Roberto Normandía, director general de BCR, que podría atraer de 15 a 20% de la carga de Long Beach.

El secretario Jiménez Espriú da un ejemplo más local de oportunidades perdidas. Lo que Cancún consume, desde consumibles en los hoteles hasta combustible para la generación eléctrica o turbosina para los aviones, prácticamente todo se lleva por carretera. "Sería muy importante utilizar el ferrocarril", dice el funcionario.

Los propios operadores de camiones reconocen que sus competidores, los trenes, podrían hacer más. "El problema es que los concesionarios están limitados por la infraestructura. Van de un punto A a un punto B. No pueden crecer más. En todo caso, deberíamos tener servicios complementarios. La última milla también la puede hacer al autotransporte, porque, donde no hay vías férreas, las empresas tienen que trasladar su producto de alguna forma", dice Leonardo Gómez, director general de la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP).

La última milla es, precisamente, un dolor de cabeza para los usuarios de los ferrocarriles. Ya sea por la falta de infraestructura logística para mover sus mercancías o por la carencia de normativas claras para el intercambio de equipo entre concesionarias, derechos de arrastre y conexión.

"La falta de reglas y de infraestructura de interconexión ocasiona retrasos muy importantes. Entre agosto, septiembre y octubre de 2018, vimos con todos los sectores que el tiempo de tráfico se había incrementado. Fue una problemática muy preocupante para las industrias que aglutina Caintra, entre las que destacan automotriz, construcción, cemento, granos y manufactura, entre otras", asegura López, de Caintra.

Los acereros coinciden en señalar que los derechos de paso entre los concesionarios son inoperantes. "Existen asuntos como el cobro desmedido de *fuel surcharge* [cargo por combustible], escasez de carros y demora de carga en patios que afectan a las empresas", dijo a FORBES MÉXICO la Canacero, por medio de un comunicado institucional. Los socios de este organismo mueven por tren entre 40 y 50% del acero que producen.

Señalan también que no existe una política clara en las tarifas de interconexión para los usuarios. "Las estadísticas dicen que son hasta 60% más caras cuando dos concesionarios tienen participación en una misma ruta", señala el directivo de Caintra. "Al pasar por la vía de un concesionario distinto al que lleva la carga, se cobra más".

Los usuarios del tren piden a las autoridades gestionar las tarifas interlineales de forma independiente con cada ferrocarril o tener la posibilidad de elegir el ferrocarril de origen o el de destino. "Es el único proveedor que tengo, de cientos o miles que me marca las reglas; afecta mi cadena de suministro al grado que me dice cuándo recibiré mi producto", dice el vocero de Caintra.

Los empresarios confían en que la ARTF, creada en 2016, es un primer paso para mejorar los servicios de los concesionarios y mediar en los conflictos con los usuarios. "La ARTF tendría que tomar ese papel [de vigilante] para buscar esa parte intermedia que garantice que no se darán abusos por parte de ningún concesionario en contra de un usuario que a lo mejor no es tan atractivo por el volumen de producto que maneja y el que le da un mejor costo-beneficio", señala el directivo de la ANTP.

Por ejemplo, mientras a un usuario se le penaliza por tardarse mas tiempo del establecido en descargar su mercancía, haciéndosele un "cobro por funciones", no sucede lo mismo con un concesionario que se retrasa horas o hasta días en entre-

gar un envío.

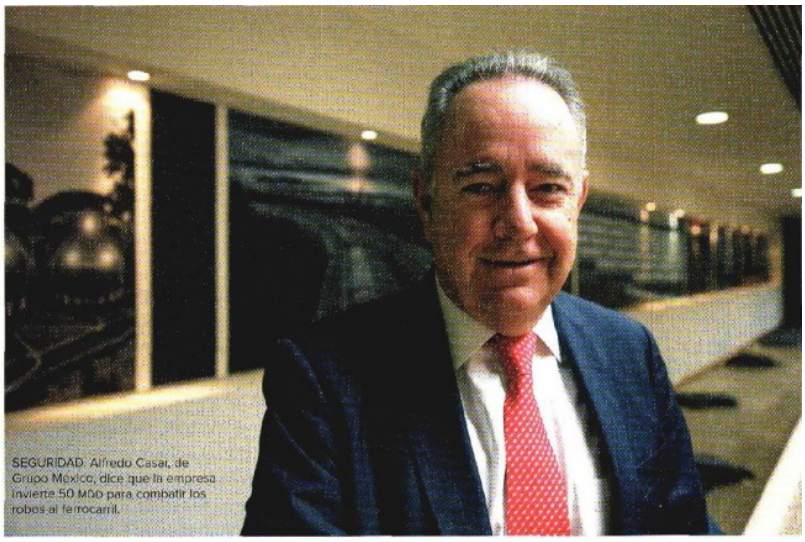
En este mismo sentido, otro ejemplo es cuando un usuario pierde su mercancía por un acto de robo al ferrocarril. La ley no establece que el concesionario se haga responsable por dicho robo ante un cliente. Por lo regular, es el usuario quien se ve obligado a contratar un seguro, ante la falta de sanción al ferrocarril.

El otro reto para la ARTF se refiere a la generación de indicadores que hoy, a diferencia de otros medios de trasporte, como el aéreo o el carretero, no se tienen. "No contamos con las cifras de salida de trenes de carga a tiempo, tiempos promedios de recorridos por corredor, trenes cancelados, edad promedio de rutas ferroviarias, porcentaje de uso de vagones, saturación de patios de ferrocarril, tipos de delitos, etcétera. Al menos hay 20 indicadores que podrían incluso beneficiar a los concesionarios para hacer mantenimientos predictivos y, a los usuarios, hacer una planeación logística que los haga más competitivos", señala López, de Caintra.

Pero todo eso toma tiempo, para beneficio de los transportistas carreteros; en tanto, sólo 10% del gas LP de Adigas va al tren; el resto fluye hacia sus pipas. F

"EL FERROCARRIL ES EL ÚNICO PROVEEDOR QUE REGULA SU PROPIA OPERACIÓN Y, POR TANTO, ES EL USUARIO EL QUE SE TIENE QUE ADAPTAR A LOS CONCESIONARIOS".

- JESÚS LÓPEZ, CAINTRA



ANGÉLICA ESCOBAR / FORBES MÉXICO

SEGURIDAD. Alfredo Casar, de Grupo México, dice que la empresa invierte 50 MDD para combatir los robos al ferrocarril.

CONCESIONES Y/O ASIGNACIONES OTORGADAS POR LA SCT EN EL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

CONCESIONARIO O ASIGNATARIO	VÍA CONCESIONADA Y/O ASIGNADA	SERVICIO	KMS.	FECHA	MONTO (MDP)	PLAZO (AÑOS)
CONCESIONARIOS						
TFM, S.A. de C.V.	Ferrocarril del Noreste	Carga	4,283	2-dic-1996	11,071.9 (1)	50
Ferrocarril y Terminal del Valle de México, S.A. de C.V.	Terminal Ferroviaria del Valle de México	Carga	297	2-dic-1996	(2)	50
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Ferrocarril Pacífico-Norte	Carga	7,164	22-jun-1997	3,940.9	50
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Línea Ojinaga-Topolobampo	Carga y pasajeros	943	22-jun-1997	255.8	50
Línea Coahuila Durango, S.A. de C.V.	Línea Coahuila Durango	Carga	974	14-nov-1997	180.0	30
Ferrosur, S.A. de C.V.	Ferrocarril del Sureste	Carga	1,479	29-jun-1998	2,898.0	50
Compañía de Ferrocarril Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.	Unidad Ferroviaria Chiapas-Mayab	Carga	1,550	26-ago-1999	141.0	30
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V.	Vía Corta Nacozari	Carga	320	27-ago-1999	20.5	30
ASIGNATARIOS						
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	Construcción, operación y explotación (3)	207	23-dic-1999	-.-	50
Gobierno del Estado de Baja California	Vía Corta Tijuana-Tecate	Carga	71	1-abr-2000	-.-	50
Gobierno del Estado de Baja California	Vía Corta Tijuana-Tecate	Pasajeros	71	31-oct-2001	-.-	30
Gobierno del Estado de Aguascalientes	Tramo Adames-Peñuelas de la Vía Férrea Pacífico Norte	Pasajeros	78	20-dic-2001	-.-	30

1) LA OFERTA CORRESPONDE AL VALOR POR EL 80% DE LAS ACCIONES DE ESTA EMPRESA. EN LOS DEMÁS CASOS, LA OFERTA PRESENTADA ES POR EL 100% DE LAS ACCIONES.
2) EL 75% DE LAS ACCIONES DE LA TFVM SON COMPARTIDAS EQUIVALENTEMENTE POR LOS FERROCARRILES TRONCALES, TFM, FERROMEX Y FERROSUR. EL GOBIERNO FEDERAL CONSERVA ACTUALMENTE EL 25%.
3) SE REFIERE AL TRAMO MEDIAS AGUAS-SALINA CRUZ.