

# SISTEMA FERROVIARIO DE CARGA MEXICANO: UNA MIRADA A SU HISTORIA Y REGULACIÓN

Por Delfina Schmitter: [delfi424@hotmail.com](mailto:delfi424@hotmail.com) y Federico Meyer: [meyer.f@outlook.es](mailto:meyer.f@outlook.es)

Trabajo de investigación enmarcado en el programa de Finanzas y Regulación - Licenciatura en Economía, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional del Litoral - Santa Fe, Argentina.

FCE

UNL

## INTRODUCCIÓN

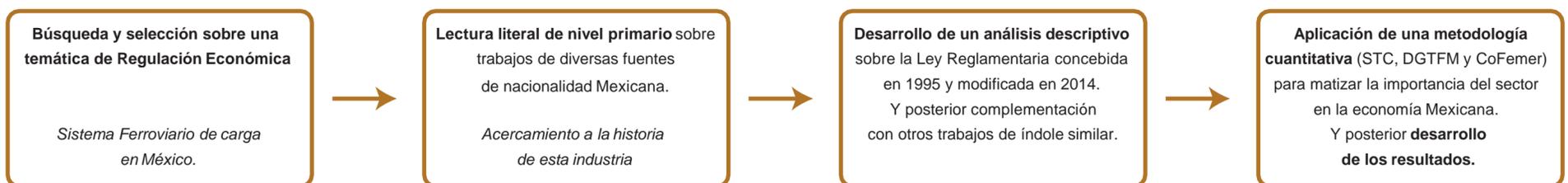
Los beneficios económicos de la tecnología de transporte son generados por todas sus expresiones, no obstante, los aportes per se son en realidad aptitudes que se materializan en diferentes grados dependiendo del mercado donde esté inmersa esta tecnología, esto es, su actuación de mercado depende de su estructura y conducta, y por tanto sus beneficios son mayores en mercados cercanos al ideal de competencia perfecta, y menores en aquellos que simpatizan con el monopolio. Ergo, *Si el <<teorema de la mano invisible>> no se verifica a causa del incumplimiento de uno o varios de los supuestos enunciados, existen ganancias potenciales de eficiencia (esto es, asignaciones Pareto superiores) que la sociedad podría hacer suyas*

*mediante intervenciones públicas apropiadas.* (Albi et al; 1996). En nuestro caso estas intervenciones buscan corregir fallas de mercado por competencia imperfecta y externalidades no pecuniarias. Teniendo en cuenta estas cuestiones es que problematizamos la industria ferroviaria de carga en México, lo cual nos lleva ineludiblemente a la labor de conocer su historia y su marco legal. Por lo tanto, el trabajo es meramente descriptivo, y aporta datos y hechos organizados en torno a la óptica de la Economía de la Regulación, sobre el pasado y presente del sector, abriendo camino para una discusión formal sobre el modelo de industria y las adecuadas políticas de regulación aplicables a ella.

## OBJETIVOS

- 1 Describir la evolución del Sistema Ferroviario de carga Mexicano desde sus inicios hasta 2014 inclusive.
- 2 Describir la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario aprobada por el Parlamento Mexicano en 1995.
- 3 Describir la Modificación realizada en 2014 sobre la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario de en México.

## METODOLOGÍA



## RESULTADOS

### LEY DE 1995

#### REGULACIÓN ESTRUCTURAL

##### CUESTIONES TRANSVERSALES

- Privatización a través de una licitación pública, dividiendo la firma horizontalmente, creando monopolios regionales y las figuras de derechos de paso y arrastre.
- Se faculta a la SCT para regular la industria, controlarla, sancionar, y realizar mediante ella las licitaciones públicas.

##### INVERSIÓN

- Plazo de concesión de 50 años como máximo, con posibilidad de extender por 50 años más.
- Los bienes inmuebles deben volver al Estado en buen estado operativo al finalizar la concesión.
- Planes de inversión sujetos a aprobación de la SCT; inversiones mínimas obligatorias; mantenimiento de vías obligatorias; y capacitación obligatoria de empleados.

#### REGULACIÓN DE CONDUCTAS

##### TARIFAS

- Los licitantes tienen plena libertad para establecer tarifas, pero deben ser registradas y aprobadas por la SCT, quien puede intervenir siempre que se vulnere la competencia efectiva definida por la ley. Estas tarifas actúan como máximas.

### MODIFICACIÓN A LA LEY EN 2014

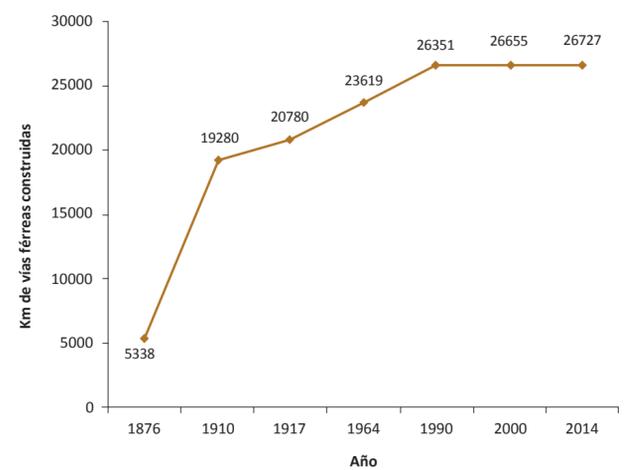
#### MOTIVOS

- Bajo nivel de inversión de los concesionarios: tendido de red y tecnología de transporte.
- Bajo nivel de seguridad ferroviaria por la antigüedad de locomotoras y tendido férreo.
- Problemas de aplicación de derechos de paso y arrastre.
- Débil posición regulatoria de la SCT.

#### MODIFICACIONES

- Se elevan a rango de ley términos como derecho de arrastre y derecho de paso y se tipificó como delito federal aquellos cometidos sobre el sector ferroviario.
- Creación de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) como un órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
- Mayor precisión de la renovación de las concesiones.
- Se eliminó la figura del permisionario.
- Se creó un fideicomiso entre los gobiernos de todos los niveles y los concesionarios para tener suficientes recursos y mejores cruces ferroviarios. Los aportes de las concesionarias son obligatorios y serán definidos en los subsecuentes reglamentos.

### EVOLUCIÓN DEL TENDIDO FÉRREO EN MÉXICO



- Hasta 1876, Bajo la presidencia de Lerdo de Tejada se construyeron 5.338 km de tendido férreo.
- Entre 1876 y 1910. En la dictadura de Porfirio Díaz se completaron 13.942 km de tendido férreo.
- Entre 1910 y 1917, Durante la Revolución, se adhirieron 1500 km.
- De 1917 a 1990 el Estado promovió la construcción de 5.571 km.: En 1936, el ferrocarril estatal surge sin contratiempos, aunque tiene antecedentes en 1908; y en 1964 las vías nacionalizadas alcanzan a ser el 70% del total del tendido del país, y hacia 1995 casi llega al 100%.
- Entre 1995 y 2014 el sector férreo es privatizado y el tendido se expande en un poco menos de 300 km.

## CONCLUSIÓN

La historia del ferrocarril en México se encuentra llena de matices en cuanto a la intervención pública, en ella encontramos desde regulación y financiación, hasta producción estatal, y en determinadas circunstancias alguna combinación de ellas.

El año 1995 es particular, la privatización del servicio marcó un hito en la historia de la industria, pues se realizó mediante una ley. No obstante los buenos resultados conseguidos en materia de autonomía en el servicio, y el buen nivel de inversiones conseguido en el

primer lustro, otras cuestiones mancharon la actuación de la industria, jaqueando la continuidad del sistema de incentivos generado por aquél marco legal. Así, en 2014 se presentó un proyecto denominado *Modificación de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario*, no obstante las intenciones de los legisladores de mejorar la eficiencia de la industria modificando la ley, éstas alteraciones tenían como base una concepción errada de la estructura de mercado, pues lo entendían como un monopolio mono-productor en lugar de uno mul-

ti-producto. A pesar de esto, estudios de organismos como el CIDAC ponderan con mayor peso las cuestiones positivas que se gestaron en 2015 cuando se aprobó esta modificación antes que las originadas por esta mala concepción.

El tiempo permitirá conocer la eficacia de esta nueva regulación, y sobre todo observar si la importante función de control es ejercida como se prevé.