

Fecha 17.08.2022	Sección Primera	Página 1-5
----------------------------	---------------------------	----------------------

Las tortillas según Larrea y Ottensmeyer
Por Mauricio Flores »

Gente detrás del dinero en El Independiente

Las tortillas según Larrea y Ottensmeyer

Por Mauricio Flores*

No fue casual que uno de los objetivos del Paquete de Acciones Contra la Inflación y la Carestía (PACIC) que hace 4 meses presentó el secretario de hacienda **Rogelio Ramírez de la O** fuera el de lograr contener el aumento de las tarifas ferroviarias: el 51% de la movilización de granos básicos y casi 16% de la gasolina y diésel se movilizan por un sistema oligopólico de ferrocarriles, Kansas City Southern que encabeza **Patrick Ottensmeyer** y Ferromex de **Germán El Buena Onda Larrea**, empresas que realizan 99% del transporte ferroviario nacional con clientes cautivos a quienes, literalmente, les pueden meter doblada las tarifas.

Es el caso de los productores de maíz a los que, conforme la *Directriz de Emergencia para el Bienestar de los Usuarios del Servicio Público de Transporte Ferroviario*, la tarifa efectivamente cobrada fue de 0.9082 pesos por tonelada/kilómetro movilizado, es decir 91% arriba del costo real más una utilidad razonable estimada por la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario que dirige **David Camacho**. Ante hechos tan evidentes, la directriz de emergencia tiene efectos temporales, sólo aplicable durante 6 meses, pues se trata de una medida que contribuye a reducir los costos de alimentos y combustibles y así hacer frente por un periodo limitado el aumento de la inflación. Sin embargo, hay medidas de mas largo plazo que no están contempladas en las medidas impulsadas por dicha agencia, pero que son pedidas a gritos por diversas empresas manufactureras y comercializadoras en el puerto de Manzanillo, Altamira y Veracruz: que se abra a la competencia el servicio ferroviario dada la ineficacia con que los concesionarios con la exclusividad de tránsito generan rezagos y altos costos en las cadenas de suministro.

LIBRE MERCADO A LA MICKEY MOUSE

La Asociación Mexicana de Ferrocarriles -que encabeza **Alfredo Casar**- ha respondido con un libremercadismo ramplón al propósito oficial de establecer una regulación a las tarifas del transporte ferroviario: que ello afectaría a la libre competencia y que ello

distorsionaría el mercado por la intromisión del estado en temas en que no tiene incumbencia. Bueno, se necesita ser muy obtuso o ingenuo para creer que un mercado como el del ferrocarril mexicano con un índice de Gini de 0.8 puntos (es decir, ya cerca de 1 punto, que indica concentración monopólica absoluta) es de libre competencia al que no se debe tocar ni con el pétalo de una rosa incluso cuando la tortilla mantiene un precio ascendente. Incluso, la AMF señaló, durante la consulta pública efectuado por la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, que era un exceso intentar regular las tarifas y más aún, señalar que se trata de una situación de "seguridad nacional"... cuando está visto que el movimiento de granos se realiza al principalmente por tren dado el costo, incluyendo el que se importa vía marítima.

Y la cosa no es muy diferente con la gasolina y el diésel, energéticos en la base misma del actual proceso inflacionario: a los ya de por sí encarecidos combustibles se le agrega en promedio la tarifa efectivamente cobrada de 1.2962 pesos por tonelada/kilómetro, es decir una tarifa 75% superior al costo total más una utilidad razonable conforme el modelo de la agencia adscrita a la SICT de **Jorge Arganis**.

Se tratan, pues, de tarifas ferroviarias de corte oligopólico que contribuyen a los altos precios de alimentos y energía así como a la baja calidad y velocidad del servicio público por ferrocarril... pero que además tiene derivaciones graves -por el uso monopólico de las mismas- en cuanto inversión y conservación en un activo que el estado mexicano concesionó a Ferromex y Kansas City.

La autoridad ferroviaria señala que las tarifas máximas registradas por los principales concesionarios han presentado un incremento significativo a partir de 2009 hasta 2021, muy por arriba de la inflación. Por ejemplo, KCSM está 88% por encima de la inflación acumulada, mientras Ferromex presenta 77.Y que además, es de notar que las tarifas máximas registradas no tienen fundamento en los costos operativos. Si eso es libre competencia, se puede asegurar que la luna es de queso.

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 2
\$.00
Tam: 472 cm2

Fecha 17.08.2022	Sección Primera	Página 1-5
----------------------------	---------------------------	----------------------

INVERSIÓN BAJITA Y DETERIORO

Habitualmente, ambas compañías divulgan sus inversiones anuales, las cuales se anuncian con cifras abultadas... por que se incluyen salarios, mejoras en sus instalaciones corporativas y maquinaria. Es de notar que pese a las tarifas altas en México, la inversión por parte de los principales concesionarios no ha sido suficiente ni se ha concentrado en los aspectos que le convengan al Estado, señala la autoridad ferroviaria pues la inversión no se concentra en el activo concesionado, es decir la vía y sus puentes. La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario apunta que si se compara la inversión privada en infraestructura ferroviaria respecto a Estados Unidos, nuestro mayor socio comercial, en México se ha invertido 8 veces menos... por lo que se estima que está en franco deterioro cerca del 50%, es decir la mitad, de la infraestructura concesionada y ello es factor de un creciente número de ac-

cidentes que han tenido en 5 años un costo directo de 2.1 mil millones de pesos pero con un efecto multiplicador contra las actividades manufactureras y agropecuarias.

La autoridad ferroviaria señala que ha disminuido las inversiones en los últimos años en los conceptos relacionados directamente con la seguridad ferroviaria: en 2021, dicha inversión representará únicamente el 54.21% de la inversión total, una reducción de 18.67% respecto a 2018, año con mayor porcentaje de inversión, lo cual es especialmente sintomático en el caso de Ferromex que, por el alto número de accidentes en términos proporcionales, muestra que su inversión no es la adecuada y no va en función de aumentar la seguridad ferroviaria.

Volveré sobre mas efectos de este mercado oligopólico.

* @mfloresarellano
floresarellanomaucio@gmail.com

