

6. Establecer un modelo de costo de interconexión en transporte ferroviario.

PROBLEMA

La privatización del ferrocarril consistió en asignar zonas geográficas exclusivas a cada concesionario. Hoy en día, México cuenta con siete compañías ferroviarias. Debido a su logística, el Sistema de Transporte Ferroviario requiere estar en constante vigilancia y regulación.

El concepto de interconexión surge de las economías de redes. Los diferentes nodos entre dos o más líneas de ferrocarril conforman los puntos de interconexión. Estos, son un recurso esencial para proveer el servicio de transporte ferroviario. Cuando este recurso esencial está en manos de una sola empresa es necesario llegar a un acuerdo con ella para poder hacer uso de éste. Si no se llega fácilmente a un acuerdo entre quien ofrece el servicio de interconexión y quien lo demanda, se eleva el costo de las empresas y, por lo tanto, de los productos.

En México, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en su artículo 35 establece que es obligatorio que los concesionarios ferroviarios presten el servicio de interconexión y la terminal en los nodos, a cambio de una contraprestación convenida. Además, en el artículo 107 del Reglamento de Servicio Ferroviario se establece que la SCT es la encargada de expedir Normas Oficiales (NOM) que delimiten la interconexión. De ahí se deriva la Norma Oficial Mexicana NOM-076, que regula la interconexión ferroviaria y la cual establece los lineamientos para que se den los acuerdos entre operadores ferroviarios. Sin embargo, las fallas en el diseño de esta Norma ha derivado en la falta de acuerdos entre concesionarios, elevando el costo de la interconexión y alargado los tiempos del transporte. Esto se traduce, a veces, en la pérdida de la mercancía.

¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Si bien, la mejor opción sigue siendo que los concesionarios se pongan de acuerdo debido a que de esta manera se minimizan los costos de intervención de la SCT, los criterios bajo los cuales se determinen las tarifas de interconexión deben estar perfectamente delineados para minimizar la probabilidad de una falta de acuerdos.

Para lograr lo anterior, es necesario establecer con precisión los términos y condiciones para el otorgamiento de los derechos de paso y servicio de interconexión. Por ejemplo, La SCT adecuar tomar un modelo como el establecido por Cofetel para servicios de interconexión telefónica en el que se determina claramente los requisitos y modelos para calcular los costos de interconexión.

¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Contar con un modelo para determinar las tarifas de interconexión facilita los acuerdos entre concesionarios lo cual se ve reflejado en menores costos. Además, contar con más transparencia en el servicio de la interconexión también contribuiría a gozar de mejores tarifas.

Si se evita la falta de acuerdos, el servicio para los usuarios mejora y se evita que las mercancías permanezcan mucho tiempo en las terminales nodales. De esta manera, se contribuye a la eficiencia del sector ferroviario, haciéndolo

más competitivo respecto a otros tipos de transporte, y permitiendo que la infraestructura ferroviaria sea utilizada de manera eficiente.

¿QUÉ SE HA HECHO?

No ha habido avance en este sentido y, actualmente, la falta de acuerdos entre concesionarios ha derivado en quejas de los usuarios por el servicio, sobre todo en las cuestiones relacionadas con el nivel de tarifas y los derechos de pago, encareciendo los costos de transporte para las empresas y haciendo menos atractivo el transporte por ferrocarril.