

Anexo Experiencia Internacional

El marco regulatorio de los ferrocarriles mexicanos fue diseñado para promover y desarrollar un modelo de mercado basado en la integración vertical de los ferrocarriles donde estos proveyeran tanto la infraestructura ferroviaria como el servicio de transporte ferroviario.

Los ferrocarriles mexicanos no tienen una obligación generalizada de proveer acceso a sus vías o separar la operación de trenes y provisión del servicio de transporte de ese acceso. De esta forma, la gran mayoría de los trenes que corren por las vías de un concesionario son sus propios trenes. Este modelo se acerca a los prevalecientes en estados Unidos y Canadá, donde los ferrocarriles están verticalmente integrados y los accesos entre ferrocarriles se utilizan de manera selectiva. Al respecto, se estima que en estos países existen derechos de acceso solo sobre el 20% de las vías y tienen restricciones sobre las actividades que se pueden realizar.

El modelo anterior difiere, por ejemplo, de los utilizado en Australia y Europa donde existe una obligación generalizada de separar la infraestructura de los servicios de transporte y ofrecer acceso abierto a las vías a operadores independientes de trenes, quien ofrecen los servicios de transporte a los usuarios finales.

A continuación, se describen los aspectos más relevantes de los casos de Estados Unidos, Canadá, Australia y Europa.

Estados Unidos. El modelo de mercado de los ferrocarriles estadounidenses es similar al mexicano en el sentido que los ferrocarriles están integrados verticalmente: la empresa responsable de las vías es quien opera los trenes que corren por ellas y provee los servicios de transporte a los usuarios. En Estados Unidos no existe un régimen obligatorio general de servicios de interconexión o derechos de paso, ni una regulación de las tarifas correspondientes. Aunque existen acuerdos selectivos de interconexión y derechos de paso entre los ferrocarriles, la mayoría de ellos son recíprocos y se dieron de manera voluntaria sin la intervención de la autoridad sectorial, el Surface Transportation Board.¹ La excepción son los derechos de paso obligatorios que se establecieron como condicionamientos en la autorización de algunas concentraciones entre ferrocarriles, los cuales buscaban garantizar a los usuarios acceso a un tercer ferrocarril en los casos en que la concentración reducía las opciones de dos ferrocarriles a uno, pero estos derechos representa apenas el 3% de las vías en Estados Unidos.²

¹ José A. Gómez-Ibáñez (2016). Open Access to Infrastructure Networks: The Experience of Railroads. *Review of Industrial Organization* 49: 311-345.

² Gómez-Ibáñez, J, A. (2009b). When open access works: Lessons from North America's railroads. Working Paper 2010-1, Taubman Center for State and Local Government, Kennedy School of Government, Harvard University.

Canadá.³ El modelo de mercado canadiense también es similar al mexicano y estadounidense respecto a la integración vertical de los ferrocarriles. En relación con los servicios de interconexión, la Ley de Transporte de Canadá define un régimen obligatorio para provisión de estos servicios; en particular los ferrocarriles con líneas interconectadas tienen la obligación de proveerse interconexión en ambas direcciones, siempre y cuando el punto de origen o destino de la carga ese encuentre dentro de un límite de 30 kilómetros del punto de interconexión. Estos servicios pueden ser solicitados por usuarios que solo tienen acceso a un ferrocarril en el origen o destino de su tráfico. La Agencia de Transporte de Canadá fija las tarifas de estos servicios anualmente, con base en el costo medio de todo el tráfico sujeto a esta tarifa y la tarifa no puede ser menor que el costo variable de mover el tráfico. La tarifa se establece por carro traspasado y crece con 5 bloques de distancia. Además, las tarifas tienen un descuento sustancial cuando los movimientos se dan en bloques de 60 carros o más.

Australia.⁴ El sistema ferroviario australiano difiere de los anteriores, pues está separado verticalmente. La mayor parte de la red ferroviaria interestatal es operada por Australian Rail Track Corporation (ARTC), una empresa del gobierno. Los operadores independientes de trenes y servicios de transporte ferroviario, le rentan ventanas de tiempo para usar las vías y operar sus trenes. La Comisión Australiana de Competencia y el Consumidor regula las tarifas de acceso mediante paquetes regulatorios con una duración de 10 años, aunque el nivel de las tarifas se ajusta anualmente. Los principios tarifarios establecidos en la regulación, señala que los cobros por acceso deben tomar en cuenta el servicio relevante, el impacto logístico del servicio y el impacto comercial sobre ARTC, incluyendo el costo de oportunidad para ARTC, el valor de mercado de la ruta del tren, y el riesgo crediticio del operador que solicita el acceso. Las tarifas se integran de varios componentes: un cobro fijo por km que depende del tipo de servicio del tren y el segmento; y otro componente fijo por hora en exceso requerida en una ruta con respecto a referencias establecidas por ARTC. Ambos cobros son independientes del uso de las ventanas de tiempo. Además, existe un componente variable que se cobra por ton-km bruta. Las tarifas de acceso deben mantenerse en una banda piso-techo por segmento: el piso está determinado por los costos evitables considerando la remoción de la línea; y el techo por los costos económicos totales, incluyendo los costos específicos del segmento, un retorno sobre los activos específicos del segmento y un retorno sobre una porción de los activos no específicos del segmento. Los costos no específicos, la depreciación y el retorno de activos no específicos son atribuibles de manera directa a cada segmento cuando es posible, o a corredores o al sistema.

Europa. El modelo de mercado de los ferrocarriles europeos es similar al australiano, pues los operadores que proveen los servicios de acceso a las vías son independientes de quien

³ <http://laws.justice.gc.ca/eng/acts/C-10.4/page-18.html#h-69>

⁴ <https://www.accc.gov.au/system/files/ACCC%20final%20decision%20on%20the%20ARTC%20Interstate%20Rail%20Access%20undertaking.pdf>

operan los trenes y proveen servicios de transporte a los usuarios. Thompson (2008)⁵ analiza los regímenes de tarifas de acceso a las vías férreas prevalecientes en 25 países europeos. A continuación, se presenta sus principales hallazgos.

Las tarifas entre países varían en un rango de 1 a 10. Aunque no son totalmente claras las razones de esta varianza, hay algunas explicaciones parciales. Algunos países solo cobran costos marginales, y recuperan el resto de apoyos gubernamentales, en tanto que en otros recuperan costos totales. También es probable que los costos de la infraestructura difieran entre países como resultado del tráfico, velocidades, cargas por eje, longitud de los trenes, productividad laboral, etc.

Los 25 países analizados utilizan una variedad de enfoques y variables para determinar los cobros. Las variables más importantes son la ton-km bruta (2 solo usan ésta), tren-km (11 solo usan ésta), una combinación de ton-km bruta y tren-km (11 casos) y trenes pasados (2 casos). En 12 casos no se distinguen por tipo de línea, mientras que 13 tienen entre 3 y 12 categorías de líneas con cargos distintos. Dentro de los 13 sistemas que varían por categoría, algunos solo cambian el cargo por tren-km y mantienen el cargo por ton-km bruta, mientras que otros varían las dos. 3 sistemas hacen distinción entre pasajeros y carga; 4 sistemas ajustan los cargos por la hora del día; 2 sistemas ajustan los cargos por tipo de carro; y 3 usan alguna forma de ajuste por mercancía o por ingreso.

⁵ Thompson, L. S. (2008). Charges for the use of rail infrastructure 2008. Railway access charges in the EU: Current status and developments since 2004. Paris: OECD.