EL FINANCIERO PAGINA 13 SECCION Análisis
COLUMNA 1 FECHA 9-12-96

RUTA COMERCIAL

A pesar de ganar el Ferrocarril del Noreste, TMM y KCSI tendrán dificultades para conectarse con EU

Lino Javier Calderón

"¿A quién le vas, Jaime; y tú, Lino?", preguntó **Juan Carlos Merodio**, director general de Transportación Marítima Mexicana (TMM), momentos antes de iniciarse la apertura de las propuestas técnicas y económicas de la licitación del Ferrocarril del Noreste, lleno de optimismo.

En verdad, la principal empresa de transporte en el país confiaba en que mediante la propuesta presentada en conjunto con Kansas City Southern Industries (KCSI), su filial Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) daría enormes sorpresas en este concurso. Y así fue.

Analistas ferroviarios tanto de Estados Unidos como de México ponían como favorita la propuesta presentada por Union Pacific (quien en septiembre se fusionó con Southern Pacific), Ingenieros Civiles Asociados y SBC, empresa filial del Grupo Carso.

Sin embargo, las propuestas quedaron de la siguiente manera: **Transportación Ferroviaria Mexicana: 11 mil 71 millones 900 mil pesos** (mil 420 millones de dólares); Grupo Ferroviario Mexicano: 4 mil 272 millones 320 mil pesos; ICA/UP/SBC: 4 mil 160 millones de pesos.

Con esta operación, TFM controlará 80 por ciento de las acciones representativas del capital social de esta ruta y el resto será colocado por el gobierno federal en el mercado de valores en un plazo de 20 meses.

TMM y KCSI recibieron una noticia poco agradable: que la **Surface Transportation Board (STB)** de Estados Unidos no otorgará autorización a Texas-Mexican Railway (TMR) para controlar los derechos de una pequeña vía que conecte a la ciudad de Corpus Christi con Houston, Texas; no lo autorizará, a menos que se presente una nueva postura de compra o de construcción.

En este sentido, la STB ha sugerido a las pequeñas empresas de ferrocarriles de Estados Unidos que definan su crecimiento a partir de asociaciones graduales con otras de la región, ya que la construcción de nuevas vías equivale a expropiar grandes extensiones de terreno que ahora son de propiedad privada en Estados Unidos.

Esto quiere decir que el proyecto de las dos empresas (movilizar carga ferroviaria de doble estiba desde México hasta Chicago) se verá obstaculizado, ya que los tramos por donde podrían hacer conexión están controlados -al sur y al extremo norte- por Burlington Northern Santa Fe (BNSF) y, en un pequeño pero muy importante tramo, por Southern Pacific.

Además, toda la red ferroviaria de KCSI en Estados Unidos es muy limitada, ya que tiene que efectuar trasbordes de carga con tramos pertenecientes a CSX, Conrail, Norfolk Southern y Canadian Pacific, para llegar a Chicago.

El Ferrocarril del Noreste actualmente mueve -con sólo 19 por ciento del total de la red ferroviaria de México- 40 por ciento del total de la carga que circula por esta vía.

Ahí, TFM proyecta inversiones cercanas a 480 millones de dólares en los primeros cuatro años de operación con el propósito de modernizar tramos de vía férrea, sustituir equipo, modernizar los sistemas de telecomunicaciones para la carga contenedorizada y agilizar los servicios de pasajeros.

Mario Mohar, director general de TFM, ha insistido en que el 31 de enero de 1997 la alianza pagará 40 por ciento del monto total de la inversión por el paquete accionario. El resto lo liquidará en la toma de posesión.

El 12 de diciembre de este año podría oficializarse el gran esfuerzo realizado por TMM.

Breves de Mexporta

Debido al incremento en las operaciones de transporte de carga aérea alrededor del mundo, y en especial en México, el mercado de aviones usados de carga en el país se ha incrementado en 7 por ciento al cierre de 1996, respecto a lo utilizado en 1995 entre las compañías de carga express.

De acuerdo con la Guía Aérea de México (GAM), el avión con más popularidad entre las empresas de carga aérea es el Boeing 757-200C, cuya calificación de 8.5 fue dada por los inversionistas del sector en virtud de su operatibilidad.

En los últimos años, United Parcel Service (UPS) es la firma que preferentemente cuenta con aviones de este tipo: 54 de sus aeronaves son 757-200C.

En lo que va de la presente década, Federal Express ha visto que la conversión en el DC-10-30 es realmente efectiva, por lo que a mediados de 1997 adquirirá alrededor de 50 de estas aeronaves para mejorar sus servicios.

* * *

Los puertos de Topolobampo, Puerto Vallarta y Guaymas serán las únicas terminales marítimas que serán licitadas durante 1997, debido a que son las únicas que reúnen todos los requisitos para tal propósito.

El argumento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para concesionar sólo estas terminales es que la mayoría de las que faltan por concesionar carecen de las condiciones óptimas ser lanzarlas a concurso.