

COMENTARIOS A LA INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO, PARA MODERNIZAR EL SISTEMA FERROVIARIO BAJO PRINCIPIOS DE EFICIENCIA, JUSTICIA Y TRANSPARENCIA

Jaime PAREDES *

I. ANTECEDENTES

A) PRIMER COMENTARIO

En el segundo párrafo, de la hoja 1, dice: “privatización”. La Administración Pública Federal a través de un concurso público realizado en 1996, “concesionó” el Servicio Público Ferroviario, al ganador, por lo que ese concepto no es correcto. Comenta el abogado Huerta Díaz: “La privatización implica que una función o servicio público, se vuelva privado, y (Sic.) quede sujeto a un control relativo e indirecto por parte del Estado, sin perjuicio que éste pueda participar y competir en la prestación del mismo”¹.

Al ser Servicio Público, es una Función propia del Estado. Lo comenta el doctor Acosta Romero: “una actividad técnica encaminada a satisfacer necesidades colectivas de interés general, sin propósitos de lucro y mediante prestaciones individualizadas a

* Consultor ferroviario, Profesor de la Facultad de Ingeniería de la UNAM. Contacto: <jaime@peopleandtrains.com>.

¹ HUERTA DÍAZ LEÓN, Hugo Manlio, “Privatización y Concesiones”, *Revista de la Escuela Libre de Derecho de Puebla, Revista en Acervo de la Biblioteca Jurídico Virtual*, México, IIJ UNAM, núm. 4, p. 51. Consultado el 30 de abril de 2021. Disponible en: <<https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/juridica-libre-puebla/article/view/604/548>>.

cargo del Estado, directamente o con colaboración de los particulares, sujetas previamente al régimen especial de Derecho Público para garantizar a los usuarios su uniformidad, regularidad, adecuación, continuidad y permanencia.² Asimismo cabe la referencia del trabajo del doctor Fernández Ruiz:

Los servicios públicos. Por estar destinados a la satisfacción de necesidades de carácter general, vienen a ser actividades muy importantes, las que, tratándose de servicios públicos propiamente dichos, están atribuidas a la administración pública, quien las puede realizar directamente, o de manera indirecta por medio de particulares, bajo un régimen jurídico especial exorbitante del derecho privado³.

El Estado, quien en los treinta a ochentas, generaba productos de las paraestatales, los movía en transporte ferroviario (era entonces actividad “estratégica” y por ende gestionado, administrado, operado y con inversión Estatal), en los noventas, cambió de ser “Productor” a “Regulador”, es decir Regulador del Servicio Público Ferroviario. El profesor Fernández Ruiz cita el trabajo del jurista Italiano Arnaldo Valles: *Servicio público impropio*:

Es un servicio público impropio o virtual sometido a una normatividad de derecho público que debe tener una autorización, licencia o permiso. Esto lo hace el Estado para satisfacer a través del procedimiento legal un servicio público; conjuntando los intereses del prestador del servicio, la colectividad o usuarios y la administración pública federal.⁴

² ACOSTA ROMERO, Miguel, *Teoría General del Derecho Administrativo*, México, Porrúa, 1999, pp. 735-745.

³ FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, *Servicios Públicos Municipales*, México, Instituto de Administración Pública, IJ UNAM, 2015, p. 88

⁴ FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, *Derecho Administrativo y Administración Pública*, 6ª ed., México, Porrúa, 2014, p. 52.

En el servicio público impropio el Estado sólo lo reglamenta, tal es el caso de los ferrocarriles después de la concesión de 1996. No puede realizarla un particular sin estar atribuida por la Administración Pública Federal mediante un acto administrativo, por lo tanto, es un servicio público virtual.

Ese régimen *jurídico especial* –descrito por los investigadores anteriormente–, muestran que desde el derecho administrativo (concerniente al Estado), “regula” la actividad de un privado, a quien le aplica propiamente el derecho privado, pero al firmar el Contrato administrativo (que involucra al Estado con el ganador del concurso referido), se convierte en el “Concesionario”. Precisamente éste “contrato” hace exclusivos a los que lo firman, es decir que es un contrato *Intuito personae*, sólo entre esas dos partes.

Aprovecho este último párrafo, para describir que ante el anuncio de los ferrocarriles canadienses: Canadian Pacific Railway (CPR) y Canadian National (CN), por adquirir al Ferrocarril Norteamericano Kansas City Southern (KCS), así como los derechos y obligaciones de todos los acuerdos comerciales de éste (entre ellos la operación de canal de Panamá, acceder a diversos puertos de Estados Unidos de Norteamérica y patios de intercambio, derechos de paso con otros ferrocarriles, la concesión en México, u otros más), el Estado Mexicano no tendrá que llegar a ningún nuevo acuerdo con el que resulte comprador, porque el contrato de concesión es *intuito personae*, es decir entre el Estado y Kansas City Southern.

Lo que si se sugiere al Estado es, en colaboración con el usuario, definir como regular el servicio para ofrecerle la mayor utilidad posible del Servicio Público concesionado, es decir crear con los clientes, los indicadores con base en los cuales valorará la utilidad (buena o mala de acuerdo a lo que resulte de esos indicadores), así como su periodicidad. Sobre todo porque el Estado –quien se debe al pueblo–, tiene como función el ofrecer un Servicio Público para todos los usuarios, *sin importar el volumen (ya sea uno o cien carros en un solo movimiento), el peso a mover, la frecuencia de uso, el tamaño de espuela en origen o destino, los*

costos en los que se desplace el producto antes del hacerlo por ferrocarril, entre otros. Es decir que el servicio no puede diferenciar tipos ni tamaños de clientes, siempre debe ser el mismo, porque es un Servicio Público.

Un ejemplo es el suministro de agua, la cual debe llegar a todos los Mexicanos, ya sea que vivan en las zonas más recónditas o en las más acomodadas, es un elemento vital y por ende un Servicio Público que le corresponde al Estado ofrecerlo a los usuarios. Por ello, el concesionario lo ofrece por contrato, en *nombre del Estado*, es decir que lo representa. Si los usuarios no tienen la utilidad esperada (valorada en término de los indicadores), deben acudir al Estado con las quejas puntuales que le restan utilidad derivadas del Servicio.

El Estado deberá valorar esos indicadores (por ejemplo: ¿Cuántos clientes chicos y medianos hay?, así como los programas de acrecentarlos para que más usuarios usen éste Servicio Público; clientes de conversión, volúmenes de industrias movidas con carga fuera de las rutas principales, utilidad generada por ruta, producto y cliente, transparencia de costos operativos –ya que los concesionarios al emplear el patrimonio nacional para dar el servicio, de donde obtienen su utilidad, son obligados a la transparencia y debe ser pública–; productos desplazados que no generan utilidad, entre otros), con éstos es factible definir si en 25 años de concesión le falta regulación al sector o no.

La Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario inició operaciones en 2016 (es decir 20 años después de la primera concesión), es necesario valorar si en ese tiempo, ha contado con los elementos legales para sus funciones, es decir atender las necesidades de competencia, igualdad de circunstancias para los usuarios, si es un foro de recepción y atención de las necesidades de los clientes (quienes –ojo- no sólo son los que pagan el servicio, si no que son el objeto por el cual hay un Servicio Público), auditor del mantenimiento de vías, generador de la estadística del sector, así como quien únicamente registra las tarifas tope de los concesionarios, entre otras funciones.

B) SEGUNDO COMENTARIO

En el tercer párrafo de la hoja 1, describe textualmente: “...la necesidad de la *‘implementación de un moderno sistema de transporte de carga, integrado a los principales flujos de comercio nacional e internacional para satisfacer la demanda de los servicios de transportación de manera eficaz, rentable y competitiva’*...”, eh allí algunos ejemplos que sugerimos de indicadores para valorar la utilidad –de los últimos 25 años de concesión-, que el Estado debe medir del Servicio Público concesionado y definir si el actual es correcto o no; puntualmente: ¿Cuántos clientes chicos o medianos han empleado el Sistema Ferroviario Mexicano para traslados de carga nacional e internacionalmente desde el inicio del concesionamiento? ¿Cuál ha sido su crecimiento o decremento? ¿Porqué? ¿Los concesionarios han generado iniciativas para convertir carga que hoy se mueve por camión y emiten más CO₂?

¿Cuáles han sido los resultados de esos programas, si los han ofrecido a los clientes? ¿Cuánto se han ahorrado los clientes –chicos, medianos, grandes, nuevos o usuarios permanentes-? ¿Cuál ha sido el ahorro social⁵ que ha traído la concesión en 25 años? ¿Se ha devuelto alguna vía, convirtiéndola en “desuso” porque al concesionario no le convenía (en utilidad), ir por dos o tres carros a la espuela de los clientes? ¿Por qué no se han generado multas a los concesionarios que entregan carros después del tiempo descrito en los diseños de servicio? ¿Porqué no se da servicio a la vía de Cuatla por parte de Ferrosur -el no servicio ferroviario afecta los precios de mercado de los productos-? ¿Si cobran los concesionarios anualmente a los usuarios por estar conectados a la vía -en qué se basan-? ¿Desconectan los concesionarios espuelas (que son las vías de los clientes), sin argumento de la vía principal (Concesionada)? Si el cliente es multado por dejar el carro privado en la estación con Derechos de Piso o demoras por no regresar los

⁵ COATSWORTH HENRY, John, *El impacto económico de los Ferrocarriles en el Porfiriato*, México, Era, 1984, pp. 17-18.

caros en tiempo, entonces también aplicaría que el usuario multe al concesionario por las entregas tardías del servicio ferroviario, asimismo que se entreguen unidades ferroviarias con defectos mecánicos a los usuarios y los concesionarios quieran cobrar por la reparación, cuando los carros llegaron mal desde origen, asimismo si una reparación le corresponde al concesionario tenga un límite de días en hacerlo, ya que de otra forma afecta a la logística del cliente.

Es la oportunidad del Estado para crear los lazos con los Usuarios para definir en términos de utilidad, los conceptos de “*eficaz, rentable y competitiva*” y hacerlos indicadores medibles en la periodicidad que requiera el usuario y la Agencia.

C) TERCER COMENTARIO

Me refiero al mismo párrafo del segundo comentario, describe que se generó el 12 de mayo una publicación en el Diario Oficial de la Federación, las bases para regular las actividades de construcción, operación, etc. y en noviembre los lineamientos para la apertura de la inversión en el sistema ferroviario. ¿Se le preguntó al usuario o se valoró algún indicador que describa la utilidad que los usuarios obtendrían? Nuevamente, para no perdernos es necesario recordar el hilo conductor: *el servicio Ferroviario mexicano es un Servicio Público que debe generar utilidad para el usuario, del cual el Estado es el único responsable*, lo ofrece a través de un concesionario, que técnica y económicamente es capaz de ofrecerlo en su nombre, por lo que cualquier modificación debe originarse en la medida que ofrezca la mayor utilidad, revisando si el Estado ha dado a sus órganos internos los elementos para hacerlo.

D) CUARTO COMENTARIO

Quinto párrafo, hoja 2, describe a grandes rasgos que la longitud de vías férreas no creció. Recordemos que las concesionarias no tienen la facultad en el contrato de concesión, de crecer a su in-

terés, requieren que la Dirección de Desarrollo Ferroviario de la SCT lo autorice o solicite.

E) QUINTO COMENTARIO

Mismo párrafo anterior, describe que “no se ha fomentado el mercado competitivo y atractivo para la oferta de inversión doméstica y extranjera”. Es cierto, pero esa es una función que no ha realizado la SCT, situación del mismo Estado, no tiene nada que ver con los concesionarios ni los usuarios. En 2014, el Estado afectó al sector ferroviario con la aceptación de la entrada en vigor de la NOM012SCT02, permitió hasta 66.5 toneladas en los camiones “doblemente articulados” o “dolly” (que llevan un letrero: “precaución doble semiremolque”), se desincentivando así el uso del ferrocarril:

En 2010 la carga ferroviaria fue de 48 millones de toneladas, seguidas de un incremento a 56, 61 y 63, dada la NOM descrita, en 2015 bajó a 47, los posteriores cinco años no ha regresado a lo movido en 2010; por lo tanto fue un error que impactó a sector, hubo mayor emisión de CO₂ y afectación a la carpeta asfáltica, entre otros⁶.

Referente a los tramos de vía en desuso, la Agencia Reguladora sabe que existen, en su momento debería proponerlos a la Dirección de Desarrollo descrita para concesionarlos o asignarlos; esta es una situación del Estado, quien debió generar lo que hoy no existe, una “Política Pública Ferroviaria” o de “Grandes volúmenes”, si se observa el Programa Nacional de Desarrollo no lo hay.

Por otro lado, es de conocimiento de la Dirección de Desarrollo Ferroviario, desde el sexenio anterior, la inversión para vía de Ferromex, del tramo “El Castillo” a “Encarnación”, uniría la línea

⁶ *Idem.*

“IC” con la “A” -entre Guadalajara y Aguascalientes-, disminuiría distancias y con ello costos al evitar moverse hasta Irapuato o Celaya, además se fomentaría el punto de interconexión de carga en Chicalote (Aguascalientes) con Kansas City, habría que conocer los argumentos ante esta solicitud descrita en la iniciativa.

Otro tramo importante a valorar es el patio de Celaya, con el cual Ferromex obtuvo un incremento de exclusividad en su concesión al proponer invertir en dicho libramiento, sería necesario transparentar la respuesta de la SCT, si ya otorgó la ampliación, pero aún no se tiene el patio terminado.

Es importante valorar hasta donde es responsable la SCT y los organismos internos para la función pública, sobre todo porque los detractores de la iniciativa los argumentarán.

F) SEXTO COMENTARIO

Séptimo párrafo, textualmente: “la infraestructura hubiera estado concesionada separadamente de las concesiones de operación, y (Sic.) todos los operadores hubieran podido operar y competir en toda la red”. Sinceramente no recuerdo esa valoración, pero si así se describe en esta iniciativa, debió serlo, esa es al forma en la que opera el sistema ferroviario en Europa, el Estado de cada país es el responsable de dar mantenimiento e inversión en la infraestructura y los operadores pueden moverse en la red, siempre y cuando cuenten con las certificaciones necesariamente estandarizadas en la red, protocolos de comunicación y seguridad, además de pagar el monto por uso en los tramos de la infraestructura que usen en sus rutas de movimiento de carga.

II. PROBLEMÁTICA

A) PRIMER COMENTARIO

Primer párrafo de la hoja 5, “Una gama importante de sectores de la economía mexicana depende de los ferrocarriles para trasladar

sus mercancías entre los puntos de producción y consumo”. Totalmente de acuerdo, se sugiere dar alguna referencia estadística de la Agencia Reguladora, la OCDE o el IMT, basada en las empresas que hoy se mueven en autotransporte y que bien podrían convertirse al transporte ferroviario, para comprender porque no lo están haciendo y siguen incrementando las emisiones de CO₂, entre otras problemáticas del autotransporte; dicha valoración con los usuarios debe existir fundamentalmente para dar el servicio con la utilidad que los mercados requieren y conocer los motivos por los que no están aún en el Ferrocarril, tal vez en algunos casos, porque los concesionarios les dan una tarifa TUCE (tarifa tope y que son las registradas ante la SCT como forma de persuadir a los tráfico que no les frecen tarifas con la utilidad que esperan obtener los concesionarios), por poco volumen, lejos de la estación, en realidad hay nula atención de parte de los concesionarios a los clientes chicos o medianos, hay poco interés en todo tipo de clientes, es decir que el Servicio Público concesionado en este escenario no estaría ofreciéndose a todos los tipos de clientes.

Se sugiere buscar una regulación tarifaria que elimine las actuales tarifas tope (TUCE registradas ante la Agencia Reguladora), para crear una política tarifaria con tarifas de mercado, es decir competitivas frente al camión para que se convierta la carga y así sea un Servicio Público a todos los clientes, ya que hoy lo emplean sólo los grandes usuarios. Antes de externalizar dicha regulación tarifaria, se sugiere validarla con los usuarios pues son los que recibirán el Servicio Público y crear así vínculos de comunicación. Esta tarea le concierne a la Agencia Reguladora, así como las formas de valorarla.

B) SEGUNDO COMENTARIO

En el segundo párrafo, habla del periodo de concesión a 50 años, prorrogable a 50 más. A 25 años de la primera concesión, recordemos que la Agencia Reguladora tiene pocos años de iniciar y probablemente sin los elementos legales para sus funciones; se

sugiere valorarla con base en los indicadores descritos a la luz de la utilidad que han generado y la afectación económica a los usuarios que hubieran usado el ferrocarril, que por alguna razón desconocida en este momento, no lo empelan. *El Estado con base en sus funciones de ofrecer el Servicio Público Ferroviario, puede dar, ampliar, disminuir, requisar o cancelar la concesión, sin previo aviso, ya que es el responsable de que se ofrezca a todos los usuarios; se sugieren los indicadores para calificar su ejecución.*

Dado que se firmó un acuerdo entre el Estado y un privado, en un contrato de concesión, cualquier modificación como las descritas, debe siempre tomar en cuenta que hay una ecuación de inversión comprometida por parte del concesionario, de forma que si se disminuyera, el concesionario estaría en posibilidades legales de solicitar una indemnización económica por la cantidad afectada.

Asimismo el Estado estaría en su función, al valorar que si está disminuyendo la concesión es por la afectación al Servicio Público, primero podría argumentar que las condiciones iniciales en las que se dio la concesión han cambiado a 25 años, la economía y escenarios son diferentes a 1995; así como valorar la forma en la que los concesionarios están dando el servicio y con ello han afectado a la economía de los usuarios o evitado que clientes chicos o medianos se suban al ferrocarril, esto es factible a través de un estudio, el resultado es el argumento económico para enfrentar el monto de la indemnización VS la afectación monetaria estimada que solicitarían los usuarios. Las conclusiones a las que se enfrentaría el Estado pudieran ser tres: i) El Estado debe una indemnización al concesionario; ii) El Concesionario debe al Estado un monto equivalente a la afectación por no dar el servicio público adecuado -obtenido del estudio-, que pudiera ser mayor a la indemnización solicitada; iii) Llegar a un acuerdo entre ambos, sin montos económicos a pagarse.

En términos de utilidad, no es relevante si son 50, 35 o 25 años, si se tienen indicadores que muestren la eficiencia de los programas en las cadenas de suministro donde el Servicio Público

concesionado genera utilidad. Por lo tanto, las modificación que se proponen en la iniciativa deben asegurar su efectividad en cualquiera de los años a disminuir.

C) TERCER COMENTARIO

En el décimo párrafo, hoja nueve, el definir si el mercado ferroviario es duopólico o no, la metodología tarifaria que proponga la Agencia Reguladora caerá en que el mercado Ferroviario es en unos casos monopolio natural, en otros competencia directa o duopólico, el Ferrocarril es un Universo de posibilidades, por ello debe estar regulado por el Estado, para que se obtenga la mayor utilidad.

D) CUARTO COMENTARIO

En el décimo primer párrafo, misma hoja, habla sobre los ferrocarriles Clase 1 y la presencia de Kansas City Southern; el comentario permite abrir nuestros horizontes a la región de América del Norte, para que el Estado legisle generando una política pública ferroviaria que evalúe, planee y ejecute con una visión: multimercado regional global, para ofrecer a los usuarios la mayor utilidad posible, donde el Ferrocarril es la espina dorsal.

III. REFORMAS NECESARIAS A LA LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

A) PRIMER COMENTARIO

Sexto párrafo, hoja 11, propone que las tarifas máximas tengan una justificación de costos, lo cual estamos completamente de acuerdo, se agrega que se transparenten al público en general (respetando la integridad de negocio del concesionario), si es im-

portante mostrar productividad y costos, pues emplean el activo público ferroviario, patrimonio de la nación.

B) SEGUNDO COMENTARIO. HERRAMIENTA DE ANÁLISIS PARA IDENTIFICAR LA AUSENCIA DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA._

Hoja 12, se agrega un punto adicional para dicha identificación: iv) valorar la ruta (origen- destino-producto) y la vía (punto de intercambio entre concesionarios para entregar o recibir carros de ferrocarril –cargados o vacíos–), ya que hoy en día existen varios puntos donde los tráficos podrían estarse intercambiando y no lo hacen los concesionarios.

También se sugiere que el término de “tráficos competitivos” *no* puedan emplearlos los concesionarios, ya que hoy en día, con ese argumento los carros ferroviarios se desplazan en rutas largas, afectando al cliente en tiempos y costos. Un ejemplo de tráficos competitivos son los que inician en la frontera de México o pasan por ahí, los concesionarios se dan tarifas TUCE entre ellos, esto incrementa la tarifa total y el efecto es quedar fuera de mercado VS camión.

C) TERCER COMENTARIO. PROCEDIMIENTOS EFECTIVOS PARA ESTABLECER MEDIDAS QUE RESTAUREN LAS CONDICIONES DE COMPETENCIA EN AQUELLAS RUTAS O TRAYECTOS EN QUE LA COFECE HAYA DETERMINADO UNA AUSENCIA DE CONDICIONES DE COMPETENCIA EFECTIVA.

Hoja 14, textualmente dice: “A solicitud expresa de algún usuario, la Agencia podría establecer derechos de paso, en lugar de fijar tarifas”. Dos comentarios importantes: *primero*: Excelente que un usuario proponga, esta si es una medida que traerá utilidad como Servicio Público pues en él se basa. Segundo: de acuerdo al doctor Paredes:

Un servicio concesionado da la misma situación jurídica al usuario sin importar si es suministrado por la Administración Pública o por el concesionario, es objetivamente igual, de ahí le derivan sus derechos y obligaciones. La primer vinculación es de carácter legal, es decir que hay una Ley que da las directrices del servicio público; en segundo lugar existe el Reglamento, que describe para los usuarios el derecho en la forma en la que éste es aspirante a recibirlo, condiciones y servicios que presta el concesionario.⁷

Esta idea se fortalece en el comentario del doctor Fernández Ruiz, que nos dice que hay formas de clasificar el servicio público: *Uti singuli*, es decir para usuarios en general, conocidos todos pues es un requisito del reglamento que el usuario se registre en una base de datos. Por ejemplo: el ferrocarril, donde cada aspirante a usuario debe cumplir al inscribirse en un padrón con sus datos y por ello son conocidos. *Uti Universali*, que es un servicio universal, es decir para todos pero no se conoce el nombre, no es necesario pues se dirige en general, no hay de los usuarios. un ejemplo: el asfaltado de las calles y carreteras, que es un servicio público para todos, no se conoce el nombre del usuario.

El usuario debe cumplir con la admisión para recibir el servicio público, observar la reglamentación y presentar su solicitud; en tanto que *el concesionario debe aprobar o rechazar la solicitud*, ahí existen las primicias factibles para la relación con el usuario. La forma de este vínculo es el contrato genérico sin el cual no podría existir la relación. El derecho del usuario existe cuando es aceptado por el concesionario, por lo tanto, accede a las pres-

⁷ Paredes Camacho, Jaime de Jesús, “El Servicio Público ferroviario de carga en México. *Una valoración interdisciplinaria desde el Derecho Administrativo a 20 años de ser “actividad prioritaria” del desarrollo de la Administración Pública Federal*”. Tesis de doctorado en Derecho, México, UNAM, p. 204 - 205, Disponible en: <<http://132.248.9.195/ptd2018/diciembre/0783551/Index.html>>.

taciones y obligaciones, pero también cuando lo recibe de forma defectuosa, así lo describe el doctor María Díez:

(...) corresponderá al usuario el derecho de iniciar la acción de responsabilidad, no solamente bajo el aspecto de una violación del derecho a una prestación que resulta técnicamente inaceptable, sino como efecto de una violación culposa de un derecho perfecto del usuario, responsabilidad aquilana (extracontractual) de la administración.⁸

Es por ello como lo comenta el doctor Paredes las obligaciones del usuario son:

- Registrarse en el padrón de usuarios del concesionario, cumpliendo con los formatos y condiciones reglamentarias.
- Pago de la retribución económica (si es el caso de no estar subsidiado el servicio público), esta es parte de la vinculación entre el usuario y el concesionario (en este caso), es decir una relación privada. Para el profesor María Díez la llama “tasa establecida”⁹ ya que es el pago de un servicio.
- Cumplir con la Ley Reglamentaria y el Reglamento del Servicio Ferroviario Mexicano, donde aplique para usuario una vez que haya sido aprobado para ello¹⁰.

Con base en estos argumentos, se propone que la solicitud expresa –como lo describe la propuesta–, sea para usuarios y potenciales usuarios, de otra forma estaríamos limitando a los clientes

8 DÍEZ, Manuel María, *Manual de Derecho Administrativo*, Argentina, Plus Ultra, 1979, p.16.

9 *Ibidem*, p. 43. La diferencia está en que en un intercambio de bienes hay un precio o servicios entre particulares y en un servicio público con la Administración Pública se le nombra: “tasa”.

10 PAREDES CAMACHO, Jaime de Jesús, “El Servicio Público ferroviario... *op cit.*”, p. 206.

de conversión (carretera a ferrocarril) que quisieran emplear el Servicio Público Ferroviario y aún no lo sean.

IV. CONCLUSIONES

La iniciativa de modificación y adición a la Ley del Reglamento Ferroviario, busca potenciar la gestión del servicio público ferroviario hoy concesionado, se sugiere tener en cuenta que:

Primero. Es un Servicio Público, en el cual el único responsable ante los usuarios es el Estado

Segundo. Es necesario valorar el servicio en términos de indicadores medibles

Tercero. el objetivo único de la concesión es la utilidad del servicio público

Cuarto. El servicio público ferroviario concesionado solo puede ser valorado por los usuarios y no por la rentabilidad o por la Regulación

Quinto. El Estado debe crear la regulación necesaria para dar alcance al servicio en términos de todos los usuarios y los potenciales usuarios aspirantes a serlo

Sexto. Deben valorarse por parte del Estado los ahorros sociales anualmente para indicar si el servicio ha traído o no beneficios

Séptimo. Se sugiere crear una Asociación de Usuarios, así como hoy lo existe de concesionarios, para atender los derechos colaborativos de éstos

Octavo. Se sugiere crear un obudsman ferroviario independiente al Estado, que vea por la interrelación y crecimiento del sector

Noveno. Se sugiere crear una Asociación Internacional Ferroviaria de carga y pasajeros, para la integración regional, con los desafíos de las fronteras, bases de datos, interoperatividad e inclusión de los derechos del transporte de carga

Décimo. Crear programas que contribuyan al incremento de carga y disminución de emisiones de CO₂

El Servicio Público Ferroviario tiene un sólo fin *dar mayor utilidad al usuario*, ese es el hilo conductor de la función del Estado Regulador.