

COMENTARIOS DEL PANEL EVALUADOR

La versión preliminar de este informe se presentó ante un Panel Evaluador compuesto por las siguientes personalidades: Profesor Ernesto R. Fontaine, Lic. Efraín Gala Palacios, Ing. Isaac Briseño, Ing. José Treviño Salinas, Ing. Carlos Chavarría, Lic. Pilar Arronte, y la Dra. Alma Rosa Moreno.

El grupo de trabajo incorporó las observaciones y sugerencias hechas por el panel evaluador. En general, los panelistas expusieron dudas y sugerencias sobre aspectos específicos para el trabajo realizado. A continuación se presentan los comentarios realizados por el Panel Evaluador durante esta exposición de la versión preliminar.

Ernesto R. Fontaine

A. Comentarios generales a la presentación

1. El resumen y conclusiones está muy bien escrito y estructurado para la audiencia que corresponde, les felicito por ello.
2. El texto está bastante bien escrito y estructurado también, si bien la evaluación privada debe ir antes que la evaluación social, incluso antes de la metodología utilizada para calcular beneficios y costos sociales.
3. Los anexos no cumplen con los objetivos, el cual es entregar el detalle sobre algunos cálculos o aspectos más técnicos del proyecto o de sus costos y beneficios.

B. Comentarios generales sobre enfoque y metodología

1. Claramente hay un proyecto separable, con sus propios beneficios y costos privados y sociales en el "Libramiento", sin traslado de las estaciones, ¿es éste un proyecto rentable desde el punto de vista privado para FNM y desde el social para Monterrey?.
2. El segundo proyecto separable es "el traslado de la estación de carga", con y sin libramiento, el cual debe evaluarse privada y socialmente. No debe aceptarse el tamaño de 450 hectáreas, sino investigar cuál es el tamaño óptimo (aquel tamaño que maximiza el VAN). Ello hace sobrestimar beneficios por plusvalía en entorno a la nueva estación ¿es esta la localización óptima?, salvo que haya economías de escala se pueden hacer estaciones más chicas en diferentes lugares.

3. El tercer proyecto separable es ¿qué hacer con la estación de pasajeros?, la cual puede ser o no conveniente trasladarla al lugar de la estación de carga, con sus consecuentes costos en términos de gastos de operación o menor venta de pasajes, un cuarto proyecto podría ser el servicio que origina el tráfico interno.
4. Los proyectos estación de carga y estación de pasajeros afectarán, claramente los tráficos internos y los costos de operación en estaciones, ello debe estimarse considerando trenes unitarios.
5. El tráfico interno sería un proyecto aparte, que el grupo no abordó correctamente, pero sí debiera considerarse tanto por FNM como por el Gobierno de Nuevo León. Ello se relaciona con el proyecto complementario que ustedes presentan, pues las 5 líneas serían con los proyectos anteriores solamente de trenes internos o trenes unitarios.
6. Los precios son antes de la devaluación y de la recesión, ello afecta los costos de inversión y el valor de venta de los terrenos.
7. El Tratado de Libre Comercio debiera afectar las líneas México, Nuevo Laredo y Matamoros, por lo tanto el 2% de crecimiento ferroviario parejo a las 5 líneas me parece inadecuado (conviene hacer un análisis por línea ó análisis sectorial).
8. El cálculo y el criterio para el momento óptimo es erróneo, éste depende de las expectativas de los cambios en valor de venta de los terrenos actuales, de los terrenos nuevos y de los cambios esperados en los costos de inversión. Esto lleva a que las sensibilizaciones que se hicieron deben referirse a cada uno de los 3 proyectos separables y no al año óptimo.
9. Limitar beneficios de congestión en cruces al momento en que se hace conveniente el paso bajo nivel.

Comentarios al resumen y conclusiones

Situación actual

1. Debe escribirse menos como lo haría un tasador de impuestos y más con el objetivo de entender "la vida" de la red; ello para ayudarnos a identificar los beneficios sociales de los 3 proyectos y para proyectar las demandas para las 5 líneas troncales; cuidado con tomar solo los 29 cruces "críticos"; ello subestima los beneficios y, además, con el 7% de crecimiento vehicular, otros cruceros se harán críticos durante el periodo de evaluación.

Metodología de evaluación

1. Incluir mapa con proyecto (2.4 y 3.1 del texto).

Evaluación privada (o financiera)

1. No muestra el calendario de inversiones, debe contemplarse cambios en los costos de operación en la estación de carga y fuera de ella (tráfico interno y externo), salvo que supongan que las tarifas cambiarían para anular este efecto.
2. No estoy de acuerdo con que la tasa de descuento privada sea del 10%, por lo que debería de ser revisada.

Evaluación social

1. No se entiende como se identifican y miden los beneficios sociales; pues no se sabe lo que pasa con el tráfico interno y externo.
2. Los costos de operación vehiculares sólo deben de incluir los costos de estar detenidos con el motor en marcha (considerar solo combustible y aceites), por lo que están sobrestimando beneficios sociales; además deben incluirse camiones y autobuses.
3. El valor del tiempo debe aumentar con el tiempo, pueden además sensibilizarse a él.
4. El incremento en la plusvalía de terrenos aledaños genera beneficio social por aumento de recaudación en impuestos prediales.
5. Explicar cómo se calculan los valores de la contaminación en unidades monetarias (N\$).

Costos sociales

1. No calcularon costos sociales, pues son idénticos a los privados.

Limitaciones del estudio

1. Indicar que las cifras de tráfico ferroviario no son promedios para 1994; sino que son para un mes específico. Es seguro que tuvieron más limitaciones, por lo que deberán listarlas, sin embargo a pesar de todas las limitaciones creo que los resultados son bastante "robustos".

Conclusiones y recomendaciones

1. No se debe recomendar la construcción del proyecto “cuanto antes”, sino encargar estudios de prefactibilidad. Sugiero que ustedes escriban los términos de referencia para el estudio de prefactibilidad, este será su mejor aporte a México.

D. Comentarios al Texto

Capítulo 1

1. Es muy aburrido partir con este capítulo, ya sea como prólogo, prefacio o como capítulo de origen, justificación y objetivo del estudio, yo mencionaría 4 puntos: 1°. Oportunidad de un negocio para FNM; 2°. Existen beneficios para Monterrey; 3°. Que FNM no internaliza los beneficios que recibe Monterrey debido a precios mentirosos; y 4°. Mencionar las ventajas que tiene la separabilidad de proyectos.

Capítulo 2

1. Aquí debe quedar claro la vida de la red “ampliada” y de los tráficos internos, pensando en la identificación de los beneficios de los tres proyectos “separables” (es obvio que el traslado de la estación de carga es complementario con el libramiento) no pueden ser sólo un inventario físico de lo que hay en cuanto a las 5 líneas, espuelas y contenidos de estaciones.
2. El punto III de este capítulo no es suficientemente claro (red ferroviaria y servicio) lo cual es muy importante de transmitir bien.

Capítulo 3

1. Más que describir los 3 proyectos, debe ponerse énfasis en sus efectos sobre evaluación privada y muy especialmente sobre evaluación social (congestión), lo cual no se entiende en las figuras 3.2 y 3.3, las cuales deben explicarse separadamente para cada uno de los 3 proyectos separables.

Capítulo 4

1. Debe considerarse toda la red ampliada pues tienen Tratado de Libre Comercio, me extrañó mucho el énfasis que ponen en el tráfico interno, que es lo que no cambia significativamente con el proyecto, es absolutamente irrelevante, el énfasis debe estar en el tráfico externo (con y sin proyecto).
2. La demanda debe comprender estudios “sectoriales” o de cada cliente que generará o recibirá tráfico de trenes que sin proyecto hubiera generado congestión, explicar bien la desconsolidación y consolidación de trenes junto con trenes unitarios.

Capítulo 5

1. El punto I, identificación de beneficios del proyecto, es lo más importante que debe tener el texto, y debe fluir naturalmente del capítulo anterior, quizás debe ir antes este capítulo de metodología. Me gustó la idea de separar identificación, medición y valoración de costos y beneficios.
2. Deben considerar como beneficio la venta de rieles y herrajes como chatarra.

Capítulo 6

1. El aumento en impuesto territorial debe ser considerado como beneficio social.
2. El calendario de inversiones no desglosa lo que se hace cada año.

Capítulo 7

1. Se repiten los cuadros del capítulo 5.

Capítulo 8

1. Repite sección VI de Resumen y Conclusiones.

Capítulo 9

1. Es igual a la sección VII de Resumen y Conclusiones.

Lic. Efraín Gala Palacios

1. Agregar los términos de referencia para el estudio de prefactibilidad.
2. Dejar claro el flujo de los ferrocarriles en cada una de las vías.
3. Contemplar los camiones de carga para el cálculo del ahorro de costos de operación.
4. Ordenar más la metodología y mencionar la separabilidad de proyectos.
5. Calcular el momento óptimo tanto en evaluación privada como en evaluación social.
6. Redactar de nuevo el punto de ahorro de costos de operación de vehículos.
7. Poner las recomendaciones al final y no antes de las conclusiones.
8. Considerar el costo de traslado de los pasajeros al reubicar las estaciones ya que es un costo evitable si no se hace el proyecto.

9. Pensar más los cuadros de los anexos para que el lector pueda rehacer los cálculos.

Ing. Isaac Briseño

1. Reflexionar sobre otras alternativas de solución.
2. Recomendar que se profundice en el estudio de prefactibilidad el tema de costos.
3. Empezar con seriedad la segunda etapa.

Ing. José Treviño Salinas

1. Considerar que el proyecto puede originar un parque industrial alrededor de él.
2. Cuestionarse ¿porqué Monterrey requiere una terminal ferroviaria y cuál es su potencial al tenerla?.
3. Aumentar la dimensión del proyecto contemplando el uso de las vías, es decir, cuestionarse qué vías se deben de quedar y qué vías no son tan importantes y sea conveniente retirar; hacer una encuesta de venta al usuario.
4. Contemplar tarificación y realizar un análisis de ingeniería financiera apegada a mercado.
5. Ir un poco más macro en el aspecto de mercado; y un poco más micro en el aspecto de desarrollo urbano del área metropolitana de Monterrey

Ing. Carlos Chavarría

1. El perfil del proyecto muestra el potencial de oportunidades que existen en el transporte y movilidad metropolitanos, no debe sorprendernos que la rentabilidad del proyecto estribe en los diferenciales de plusvalía de las tierras, lo más significativo reside subyacente en los impactos de la dinámica metropolitana, mismos que sólo se ilustran de una manera modesta.
2. Resulta claro que al observar el análisis, lo que se encuentra en el estudio, más que la reubicación de facilidades físicas es el aumento y transferencia de valor en el movimiento regional de mercancías del transporte metropolitano, en este contexto deberá estudiarse con profundidad y cuidado los costos sociales implícitos y concluir en qué medida se encuentran reflejados en los precios de los productores y del propio FNM; además debemos saber bajo qué mecanismos se distribuyen los mismos en la economía de la región.

3. Dado que el ferrocarril se dedica casi en exclusiva al transporte de mercancías, debiera analizarse la mezcla modal que resulta óptima para la economía de la región, probablemente en éste análisis surjan alternativas adicionales a la de la reubicación.
4. Se deduce de lo observado, que con solo eliminar el tráfico externo se obtienen importantes beneficios sociales, lo que me lleva a cuestionar qué pasaría si se eliminara por completo el tráfico ferroviario urbano a cambio de un enfoque multimodal, la riqueza de las posibilidades es amplia y variada.
5. El profesor Fontaine ha apuntado con singular agudeza que lo que debe preocuparnos es en cuánto se elevará la riqueza del país al hacer este u otros proyectos; en este sentido debemos asegurarnos si FNM tiene una gran riqueza obviamente no deducida de su operación sino del valor de mercado de sus activos; y qué ocurriría si pusiéramos a competir el proyecto en cuestión con la posibilidad de invertir los activos de FNM en otras áreas de singular importancia social como salud o educación y que dejemos que el mercado resolviera sus demandas de transporte.
6. Un riesgo al que se enfrenta este proyecto como otros es que se asume o se supone que no hay efectos en modificaciones a las políticas públicas y que además de todo lo externo al mismo permanecerá invariante.

Lic. Pilar Arronte

1. Felicita al equipo por lo que considera un enorme esfuerzo, el trabajo a nivel de perfil da a conocer una problemática que afecta a diversas ciudades del país.
2. Es conveniente que se separe el proyecto por etapas: la 1ª podría ser la terminación de la construcción del libramiento. La 2ª trasladar la estación de carga, y la 3ª trasladar la estación de pasajeros para darle mayor viabilidad al proyecto.
3. No se consideran los costos de urbanización de las hectáreas de terreno vendibles, ni la disminución del número de hectáreas debido a las probables viabilidades que serán necesarias para la urbanización.
4. Recomendamos tomar en cuenta las consideraciones políticas que implican la venta de los terrenos ocupados.
5. Es necesario conocer el valor real del servicio y un análisis de tarifas que cobra FNM para estudiar como se financiará el proyecto con las tarifas y no solo por medio de la venta de los terrenos ocupados.
6. Incorporar a la evaluación privada los costos financieros, de operación y mantenimiento.

7. Para efectos de evaluación es más conveniente emplear una corrida financiera que el VAN, ya que permite incorporar efectos compensatorios entre ingresos y gastos afectando significativamente el flujo de efectivo.
8. Considerar como alternativa que no se atiendan internamente a las empresas privadas en la nueva estación, sino que se utilice otro medio de transporte para el traslado de los materiales de las empresas.

Dra. Alma Rosa Moreno

1. Considerar otras posibles ubicaciones para las estaciones, y no solo al norte del AMM; para la ubicación de la estación de pasajeros tomar en cuenta de dónde viene el mayor número de pasajeros.
2. Considerar la separabilidad de proyectos.
3. Considerar la política tarifaria y el marco urbano en que se va a dar el proyecto.
4. Es posible lograr una aproximación de los costos de accidentes recurriendo a los gastos en seguros, y a el costo que recae en FNM un accidente.

Grupo de residuos sólidos no peligrosos

1. Agregar en la portada que el documento es una versión preliminar.
2. El documento carece de notas al pie que expliquen al lector las dudas que pudieran tener, además no citan ninguna bibliografía.
3. La situación actual no es lo mismo que la situación sin proyecto, ésta última es la situación actual pero optimizada y tendría que compararse su rentabilidad con la del proyecto para determinar qué es más conveniente hacer, aunque en su documento no existe análisis de la situación sin proyecto.
4. Argumentan que no cuantificaron algunos beneficios y costos, tales como el beneficio por la disminución de accidentes y la disminución de los costos de operación, así como los costos y externalidades a usuarios de las estaciones de pasajeros y carga, que ni siquiera contemplan porque dicen que son insignificantes o no se tiene la información precisa, pero eso no es justificable ni a nivel perfil porque precisamente esos son beneficios y costos que diferencian la evaluación social de la privada. A nivel perfil pueden utilizar datos aproximados y las fuentes pueden ser las aseguradoras para cuantificar los accidentes, preguntar a las empresas que utilizan el servicio del ferrocarril así como a las del servicio del transporte urbano sus costos promedio de operación (por kilómetro) de las unidades que utilizan para transportar sus mercancías a la estación de carga y, multiplicarlas por el aumento en distancia del origen a la estación de carga, además de calcular el incremento en el tiempo perdido en cada caso, dato que ya tienen.

5. El tamaño de las nuevas instalaciones parece estar sobrado, ¿porqué el aumento de tamaño de 1'091,000 m² a 4'500,000 m², es decir, más de tres veces el tamaño de la actual estación del ferrocarril, si la longitud de los patios y construcciones dicen sería la misma.
6. ¿Porqué determinaron un horizonte de planeación de 20 años?, habría que comprobar que periodo es el más conveniente, pues el horizonte de planeación responde a las proyecciones de demanda del servicio de ferrocarriles y en base a ellas se determina el tamaño que debería de tener la estación del ferrocarril para distinta vida útil del proyecto y por ello para cada horizonte de planeación existe un tamaño determinado de la estación para satisfacer la demanda del servicio, y el tamaño óptimo sería el de mayor VAN. Claro que para ello habría de obtener los distintos montos de inversión de costos y beneficios para cada alternativa de tamaño.
7. Según sus resultados en evaluación privada la tasa de descuento es baja.
8. El que exista o no plusvalía en los terrenos aledaños a la estación del ferrocarril depende del uso que se les de a los terrenos desocupados por ferrocarriles y ustedes están suponiendo un uso comercial a 109.1 has, es un supuesto grueso que si no resulta tendría cambios significativos en sus resultados.
9. Con la introducción del capítulo de la demanda se entiende que realizarán estimaciones de demanda propias con técnicas científicas para que al concluir el capítulo se indique que tomaron en cuenta una tasa de crecimiento histórica que suponen constante, aunque no está mal manejar ese supuesto sería conveniente que desde el principio se señalara, si la demanda del servicio de pasajeros es decreciente y además con el proyecto se provocaría externalidades negativas a los usuarios. Cree que habría que considerar en la evaluación seguir otorgando este servicio pues si se dice que actualmente es subsidiado para mantener su demanda esto al país le costaría más.

Grupo de carreteras

1. Mejorar el material gráfico.
2. Tomar en cuenta la separabilidad de proyectos ya que cada uno de ellos tiene diferentes beneficios y costos.
3. Separar los Costos Generalizados de Viaje para autos, camiones y autobuses.