

Fecha 10.02.2014	Sección Cartera	Página 4
---------------------	--------------------	-------------



EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobarrancochavarria0@gmail.com barrancoalberto@prodigy.net.mx

Choque de trenes

Colocado en la lista de prioridades del gobierno el regreso del **ferrocarril** de pasajeros, en cuyo marco la Cámara de Diputados aprobó reformas a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, el escenario ha colocado en pie de guerra a las dos empresas que acaparan el 90 por ciento del **transporte de carga** por rieles en el país

La manzana de la discordia la constituye lo que califican Kansas City Southern y **Ferromex** como "congestión" de las vías concesionadas, es decir no hay durmientes para tanto tren. Más aún, el sistema se concesionó para carga.

Como usted sabe, la pretensión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se ubica en un primer escenario con tres rutas para el público: México-Toluca, México-Querétaro y el **Ferrocarril** Transpeninsular que cruzaría la península de Yucatán.

De acuerdo a la iniciativa aprobada por mayoría de la Cámara Baja, en cuyo tránsito de la minuta al Senado han lanzado un feroz cabildeo las firmas, su principal objeto sería incrementar las oportunidades o concurrencia de nuevos participantes, para terminar con la exclusividad territorial de los actuales concesionarios.

El asunto coloca otra vez en el centro del debate los esquemas de privatización diseñados por los gobiernos salinista y zedillista de los activos del país.

En el caso de los Ferrocarriles Nacionales de México, cuya operación era mixta, es decir carga y pasajeros, el esquema planteó su división en tres troncales, el Noroeste, el Centro y el Sur.

La posibilidad de utilización de vías concesionadas por parte de alguna de las empresas en rutas de otras, se cubriría con un derecho.

Adquirida la concesión para operar el primer troncal por parte de la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, ésta le cedió sus derechos a la compañía estadouni-

dense Kansas City Southern. A su vez, el segundo lo adquirió el "rey del cobre", Germán Larrea Mota Velasco, quien creó la firma **Ferromex**, que al paso de los años integraría como socio a la empresa de carga ferroviaria de Estados Unidos, Union Pacific.

En el tintero se quedó la posibilidad de que a su vez el troncal del sureste absorviera al **Ferrocarril** Chiapas-Mayab, quien finalmente sería concesionado a la empresa estadounidense Gennese y Wyoming, quien años después emprendería la graciosa huida del país, alegando que el gobierno no había reparado las vías que cruzan el Soconusco, heridas por la furia del huracán Stan.

El tercero lo asumió la empresa Tribasa de David Peñalosa, cuyos problemas financieros lo obligaron a venderle los derechos al magnate Carlos Slim.

El problema llegó cuando este último le vendió a su vez la concesión a Larrea, operación a la que se opuso tenaz pero estérilmente la entonces Comisión Federal de Competencia.

Naturalmente, el escenario descarriló la posibilidad de competencia equilibrada, dado que con la fusión de los dos troncales Larrea logró acaparar la mitad de la carga en **ferrocarril** del país, enlazando rutas como Coahuila-Durango y Chiapas-Mayab, además del corredor transísmico Coatzacoalcos-Salina Cruz.

Bajo el marco surgieron disputas entre las firmas por el pago de los derechos de vía.

Lo cierto es que el operador del **ferrocarril** Chiapas-Mayab colocó en la mesa una espesa polémica. Si el gobierno, como propie-



Fecha 10.02.2014	Sección Cartera	Página 4
----------------------------	---------------------------	--------------------

tario de las vías, debía hacerse cargo de su mantenimiento y eventuales reparaciones, o la tarea sería de los concesionarios.

La disyuntiva se replantea con el nuevo ordenamiento, bajo una faceta distinta: si el Estado, dueño de las vías, tiene el derecho de abrirlas a otras empresas, o las concesionarias tienen exclusividad.

De acuerdo al ordenamiento que colocaron en la mesa el año pasado los legisladores Fernando Maldonado Hernández y Abel Guerrero Garza del PRI, así como la panista Esther Quintana Salinas, se elimina lo que se califica como ejercicio anticompetitivo de exclusividades ferroviarias por el de apertura de mercado.

El dictamen aprobado por 354 votos a favor, 36 en contra y tres abstenciones, establece una serie de causales de revocación de las concesiones, entre ellas el ejecutar acciones que impidan o limiten el uso de servicios de interconexión de terminal, los derechos de paso, arrastre; o que impidan que las vías funcionen como rutas continuas de comunicación.

Por lo pronto, las compañías hegemónicas están amenazando con levantar de la mesa proyectos de inversión.

Choque de trenes.

BALANCE GENERAL

Colocado como uno de los objetivos torales de la reforma financiera el fomentar la competencia entre los bancos, el Banco de México y la Comisión Federal de Competencia Económica acaban de firmar un pacto de colaboración para ubicar las vías que abrirían el paso a una posible campal.

De acuerdo con la Ley, se tiene un plazo de 180 días naturales, a partir del 11 de enero en que se promulgó la reforma, para asegurar condiciones de competencia y libre concurrencia.

El Decreto que abre la puerta a la intervención de la instancia en combate a los monopolios le otorga facultades a ésta para evitar prácticas hegemónicas, concentraciones y demás restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados, "incluyendo, según corresponda, ordenar medidas para eliminar las barreras de competencia y libre concurrencia; ordenar la de-

sincorporación de activos, derechos, partes sociales o acciones de los agentes económicos en las proporciones necesarias para eliminar efectos anticompetitivos".

¡Pácatelas!

TODOS PARA UNO

Integrada, o mejor dicho reactivada en abril del año pasado, la que se nombró Mesa de Combate a la Ilegalidad, con concurrencia de representantes tanto públicos como privados, la alternativa ha dado buenas cuentas en su tarea de combatir prácticas desleales.

El escenario abarca desde el combate a la subvaluación de mercancías de importación hasta la adulteración de bebidas alcohólicas y tabaco, pasando por la piratería.

La acción conjunta de organismos empresariales como la Concamín, la Concanaco y la Confederación de Agentes Aduanales, además de instancias públicas como el Servicio de Administración Tributaria, la Procuraduría General de la República, la de Defensa del Consumidor y la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios, ha provocado la realización de operativos conjuntos para aseguramiento de mercancías y realización de auditorías.

Los números son impresionantes.

BURBUJA INFLACIONARIA

De acuerdo al Índice de Precios Metropolitanos de Consultores Internacionales, durante enero pasado la tasa de inflación en la zona metropolitana de la capital fue de 0.72%, con lo que el acumulado alcanza un nivel anualizado de 5.54%.

El capítulo de la canasta básica más castigado fue Transporte y Comunicaciones, con 4.36 por ciento, en cuyo escenario creció 46.81 por ciento el costo del transporte urbano.

En el vaivén para ubicar el promedio, creció en un insólito 47.61 por ciento el precio del limón; en 18.20 la tarifa del Sistema de Transporte Colectivo, Metro; en 15.86 el plátano tabasco; en 13.35 la papa, y en 13.21 el chocolate, en la magia del IEPS para productos con alto valor calórico. Del otro lado de la moneda bajaron los del tomate verde (22.72); del tomate rojo (20.30); del transporte aéreo (13.81); de la zanahoria (11.63), y del jabón de tocador (4.81).