

Fecha 15.06.2015	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------



Cofece-Canacar: precedente para cámaras

Curioso que el caso de "colusión" en transporte que determinó la antigua Comisión Federal de Competencia (CFC) que presidía **Eduardo Pérez Motta**, continúe "vivo" pese a que el Poder Judicial dejó en firme la resolución desde 2013. Me refiero a la confirmación de práctica monopólica absoluta determinada entre septiembre de 2008 y junio de 2010, para la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (**Canacar**). La resolución está firme, pero revive cuando la actual Cofece cuyo pleno preside **Alejandra Palacios**, da a conocer los resultados de la evaluación de la OCDE sobre esta "práctica colusiva".

Pues le cuento que la **Canacar** que preside **Rogelio F. Montemayor Morineau**, mandó "su" respuesta (no se la pidieron) a la "Evaluación del Impacto de una Práctica Colusiva en el Mercado de Autotransporte de Carga", analizado por el profesor Asociado en el Departamento de Economía de la Universidad Estatal de Pensilvania, **Andrés Aradillas López** en el Taller de Evaluación de la OCDE, a petición de la actual Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), que preside **Alejandra Palacios**. El estudio se publicó a finales de abril. La conclusión fue: "El caso analizado se derivó del acuerdo ilegal de la **Canacar** y sus agremiados para transferir directamente a sus clientes los aumentos en el precio del combustible entre 2008 y 2010, a través del llamado "Cargo por Ajuste de Combustible" (CPAC), provocando así un aumento artificial de los precios de los servicios".

Se agrega que esta práctica "monopólica absoluta" derivada de colusión (acuerdo entre competidores para fijar artificialmente un precio) fue responsable de que la inflación de transporte alcanzara 7.25% en el tiempo que aplicó el CPAC, mientras que sin efecto de la colusión habría sido de 4.05%. Según **Aradillas**, la colusión existió y causó un daño superior a nueve mil 400 millones de pesos a los consumidores.

Canacar le había pedido al IPN y a la UNAM que revisara la metodología y conclusiones de **Aradillas**. La primera respuesta es la del maestro en ciencias **Godfrey Orozco Lira**, del área de métodos cuantitativos de la Escuela Superior de Economía del IPN. Es cauto al mencionar que su trabajo no



Fecha 15.06.2015	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

es un estudio, sino una opinión sobre el citado estudio.

Orozco dice que la Cofece "no analizó cómo operaba el CAPC, ni por qué se creó y aplicó, lo que es relevante para poder medir el grado de influencia para crear una colusión y, evaluar su impacto para mostrar la existencia de una práctica desleal".

Se trata de una opinión técnica, que cuestionan carencias en el modelo econométrico, que no considera el impacto que tuvo el incremento unilateral del precio del combustible en 2008 de Pemex hacia el transportista, el alza en refacciones, neumáticos, tipo de cambio y otros insumos, así como en la estructura de costos y rentabilidad de las empresas.

Lo que llama la atención es que ni la OCDE, ni Cofece ni tampoco el IPN ponen el punto sobre la "i". Lo pongo a discusión: tanto la decisión de aplicar a partir de septiembre del 2008 un "Fuel Surcharge" (43.7 centavos por kilómetro en promedio) tomada por la **Canacar**, como la del gobierno de subir casi 11.1% el precio del diésel y gasolinas, para eliminar el "subsidio" (diferencial de precios entre la referencia estadounidense y la mexicana)", sin considerar la diferencia entre costos de producción interna y de venta al público (mercado), se dieron en ausencia de un mercado eficiente.

Entonces, y todavía hoy, en México el mercado de las gasolinas (premium y magna sin) y el diésel (automotriz), son

ofrecidos y vendidos por Pemex de **Emilio Lozoya** bajo esquemas no competitivos (los precios los determina la política fiscal de la SHCP, que encabeza **Luis Videgaray**) y, por ende, la de determinación de sus precios no responde a criterios de mercado, sino a criterios de gobierno.

El trabajo de **Orozco Lira**, ya lo tiene el pleno de la Cofece, sólo falta conocer para qué servirá, aunque sea sólo una opinión académica de un caso juzgado.

Para mí, todo el expediente y futuras discusiones, debe incluir la opinión de la Cofece en la integración del mercado de combustibles en México, cuya apertura está tan cerca como el primero de enero del 2016.

Y eso debe incluir la peor de las prácticas antimerca- do que introdujo el actual secretario general de la OCDE, **José Ángel Gurría** en 2008, para usar deslizamientos-congelamientos-deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel en México, para influir para generar ciclos de subsidio-carga tributaria (recaudación del IEPS que recaee en el consumo de gasolina) que atiende a criterios políticos o fiscales.

El mercado debiera ser igual al de Estados Unidos, donde la determinación de los precios responde a un sistema competitivo, que se ajusta automáticamente cuando se presentan choques de oferta o demanda internos o externos.

DE FONDOS A FONDO

El próximo 2 de julio, la Comisión de Federal Telecomunicaciones (Cofetel) que preside **Gonzalo Martínez Pous**, invitó al senador del PAN y presidente de la Comisión de Comunicaciones del Senado, **Javier Lozano**, para evaluar y reflexionar, entre abogados, los "dos años de la reforma constitucional en materia de telecomunicaciones y radiodifusión".

La Canacar mandó "su" respuesta a la "Evaluación del Impacto de una Práctica Colusiva en el Mercado de Autotransporte de Carga"