

Fecha 01.08.2022	Sección Negocios	Página 18
---------------------	---------------------	--------------



GENTE DETRÁS DEL DINERO

FERROMEX Y EL COSTO DE LOS MONOPOLIOS

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx Twitter: @mfloresarellano

Desde hace unas semanas el despacho de carga en varios de los puertos marítimos y centros fabriles más importantes las empresas de todo tipo recurren de manera intensiva a camiones para mover su carga pues el servicio de Ferromex, de Germán "El Buena Onda" Larrea, está limitado por falta de disponibilidad de patios de maniobra y carros-plataforma de ferrocarril; los administradores de la compañía, a cargo de Fernando López-Guerra Larrea, explican a sus clientes que se debe a "cambio del sistema de operación", lo cual es muy raro pues en cruces exclusivos hacia EU como Piedras Negras y Nogales, Union Pacific está renuente en recibir carga de su aliado mexicano.

Es más que conocida la estructura oligopólica de los ferrocarriles mexicanos desde su concesionamiento a 50 años con exclusividad de servicio por 30 años. La falta de continuidad y calidad de servicio no resulta raro cuando los concesionarios en México invierten en promedio poco más de una décima (12.2%) de lo que invierten las compañías estadounidenses—que enfrentan competencia real y una autoridad ferroviaria robusta— por cada kilómetro de vía al año. Tal disparidad es más escandalosa si se considera que las ferroviarias en México suelen cobrar hasta doble por kilómetro/tonelada de lo que se cobra en Estados Unidos.

Por ello, no extraña que la semana pasada en un evento efectuado por el Colegio de Ingenieros Civiles de México, que encabeza José Serra, el orador invitado, David Camacho, como titular de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, destacara la existencia de monopolios regionales que controlan 99.4% de la carga por kilómetro de tren y que por ello, no tienen incentivos a mejorar la infraestructura que les fue concesionada por el Estado Mexicano, ni para reducir tarifas... ni —como lo muestran las circunstancias de Ferromex— para mantener la calidad y continuidad de servicio en momentos álgidos para mantener en pie la actividad económica y el comercio exterior. Un ejemplo es el paro de labores que estuvo a punto de enfrentar en Monclova la firma Gunderson-GIMSA, a cargo de Alex Arias, por el incumplimiento de Ferromex para extraer carros de ferrocarril recién fabricados.

Ya le contaré más al respecto, pues el asunto toma cariz preocupante para la conectividad logística del país.

Se acelera robo en carretera. Y en otras cosas preocupantes, el robo al autotransporte de carga se acelera; no obstante, que uno de los acuerdos del Gobierno federal en el Pacto Contra la Inflación y la Carestía fue combatir al robo en carreteras, lo cual además de costar vidas de choferes implica elevados costos tal y como lo ha constatado la Concamin, que encabeza José Abugaber, y el Consejo Nacional Agropecuario, a cargo de Juan Cortina. El más reciente reporte de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, que preside Ramón Medrano, indica que en junio el número de robos tanto del fuero federal como del fuero común subió casi 8% respecto a mayo pasado con 1,097 eventos. En términos anualizados el aumento es de 3.11% y la mayoría de los robos acontecen en los tramos carreteros de toooooo da la vida: Libramiento Sur de Celaya, Autopista Salamanca Celaya y Pénjamo - Irapuato - Guanajuato; Carretera Orizaba - Veracruz, Carretera La Antigua-Veracruz-Sayula de Alemán y Autopista Córdoba -Veracruz; y autopista México-Querétaro y Querétaro-Celaya. El 86% de lo que se roban es producto de consumo, destacando alimentos y abarrotos, combustibles, productos de limpieza, medicamentos, material de curación, ropa y calzado. ¿Será por la pobreza franciscana?

Protección a marcas mexicanas. Mañana el Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 2
\$ 56588.00
Tam: 329 cm2

Fecha 01.08.2022	Sección Negocios	Página 18
----------------------------	----------------------------	---------------------

pleno de la SCJN, que encabeza Arturo Zaldívar, debería declarar inconstitucional el artículo 151 fracción 1 de la Ley de Propiedad Industrial, el cual contraviene todas las disposiciones legales y extralegales en todo el mundo, ya que permite que en México no exista plazo de prescripción para demandar la nulidad de una marca concedida por la autoridad. Es decir, que con esa decisión la SCJN salvaguardar marcas como Lala, Sauza, El Globo, Fábricas de Francia, Editorial Porrúa, Gayosso, La Costeña, Tequila Herradura, Herdez o Jumex,

entre muchas más, pues extrañamente la ley permite todavía que sus registros puedan ser impugnados por cualquier persona –nacional o extranjera– que solicite se nulifique. En todos los países hay un plazo para demandar una nulidad, excepto en México, por lo cual también hay una violación a los pactos internacionales, incluyen el Tratado de París. En todos los casos el plazo se ha fijado en 5 años, excepto si se prueba que existió mala fe o se obtuvo una marca de forma ilegal. Veremos.