



Empresa

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

No a Ferromex y Ferrosur

En lo que representa el enésimo round de un añejo pleito, la Comisión Federal de Competencia desechó un recurso de inconformidad planteado por la empresa Ferromex contra la negativa de fusionar a su causa a Ferrosur, por más que ésta opera en los hechos

Los argumentos refrendados por la instancia en lucha contra los monopolios hablan de una concentración que desequilibra el esquema de competencia diseñado a la privatización de los ex Ferrocarriles Nacionales de México, al que se dividió en tres grandes troncales con algunas líneas cortas que operarían como independientes.

La integración, pues, de dos de ellos atentaría contra el equilibrio, en perjuicio de la firma Kansas City Southern México, que le compró a Transportación Marítima Mexicana el troncal Noreste.

El escenario coloca en el callejón al gobierno, dado por un lado que en la práctica Ferromex y Ferrosur ya operan como una sola unidad, en virtud de su curiosa fórmula de primero casarse y luego pedir permiso, lo que obligaría a una solución drástica, y por el otro lado a que bajo el esquema de operación independiente de los troncales, éstos no han resultado el negocio esperado.

De hecho, se sabe que, pese a sus diferencias, las empresas están buscando integrar un frente común para pedirle al gobierno una suerte de rescate.

La situación, naturalmente, se agravó con la caída dramática de la actividad económica del país y el desplome de las exportaciones e importaciones. A quién le importa si ninguna de ellas ha cumplido los compromisos de inversión reclamados en los títulos de concesión con que operan, aduciendo que la competencia, es decir el transporte por carretera, opera con ventajas fiscales. Ahora que en el camino la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha sido incapaz de imponer orden frente a las quejas de las tres firmas de cobros exagerados de derechos de paso en los cruces que operan sus rivales.

De hecho, a la vera de los pleitos la firma Transportación Ferroviaria Mexicana le vendió a Kansas City su mayoría, pese a que originalmente éste sería su socio en un proyecto que alcanzaría buena parte

de los Estados Unidos. A su vez, privatizado originalmente por la firma constructora Tribasa el troncal del sur, los problemas financieros de ésta obligaron a venderle al magnate Carlos Slim... quien a su vez haría lo propio a Ferromex, cuyo propietario es el Grupo México de Germán Larrea Mota Velasco.

La posibilidad en el primer proceso realizada hace siete años, es decir en 2002, la rechazó la Comisión Federal de Competencia, lo que mantuvo en impasse la operación, hasta que las firmas decidieron invertir el procedimiento.

Primero nos juntamos, y ahí luego vemos cómo le hacemos.

El caso es que en un segundo procedimiento, sin prejuicio frente al primero, la CFC ratificó la negativa, pese a los alegatos de las firmas en el sentido de que el horizonte había cambiado radicalmente con la aparición en escena de la firma estadounidense Kansas City Southern. Según ello la posibilidad de ésta se extiende por toda la Unión Americana.

Lo cierto es que justo Ferromex y Ferrosur controlan 51.6% del transporte ferroviario de carga en la república... frente a 37.6 de Kansas City Southern.

Su operación conjunta alcanza cuatro puntos fronterizos: Mexicali, Nogales, Ciudad Juárez y Piedras Negras, frente a dos de sus competidores: Nuevo Laredo y Matamoros. Más allá, conecta cuatro puertos en el océano Pacífico: Guaymas, Mazatlán,

Manzanillo y Salina Cruz, frente a uno solo de su rival, en tanto hacia el golfo de México hay cuatro contra tres (Tampico, teniendo opción en ésta de cubrir derechos de paso; Veracruz y Coatzacoalcos, manteniéndose del otro lado a Tampico, Veracruz y Altamira, ésta también con derechos de paso.

Desde otro ángulo, la concentración entre Ferromex y Ferrosur permite concitar a cuatro ciudades importantes del país: la capital, Guadalajara, Saltillo y Monterrey, teniendo posibilidad de cubrir derechos de paso en las tres últimas, en tanto Kansas City Southern alcanza a las mismas, excepto Saltillo, por más que en su lugar se ubica a San Luis Potosí.

Lo cierto es que de acuerdo con el título de concesión por 50 años otorgado a las empresas que le entraron a la privatización de los ferrocarriles, ningun-



Fecha 24.06.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------

na de ellas podría adquirir más de 5% de otro troncal similar. Por lo pronto, las señales apuntan a que Ferrosur recurrirá al amparo frente a la negativa o la CFC, en una danza que se vuelve interminable.

BALANCE GENERAL

El gran ausente en los affaires en que se ha metido el director general del seguro Social, Daniel Karam, en su afán de librar de responsabilidad al organismo frente a la dolorosa tragedia en la guardería ABC de Hermosillo que le costó la vida a 47 niños, ha sido el Consejo Técnico.

Ubicada como el máximo órgano del Instituto, éste ha mantenido un espeso silencio, pese a que desde un ángulo los representantes patronales estaban obligados a defender el esquema de subro-

gación, y los obreros a condenar la inmundicia que provocó la desgracia.

Por lo pronto, la negativa del organismo de transparentar los nombres de los concesionarios de las guarderías subrogadas obedece a la posibilidad en abrir la Caja de Pandora en vísperas de elecciones.

Hasta hace dos años los contratos se otorgaban en forma discrecional a los favoritos del rey, es decir recomendados de Los Pinos, los miembros del gabinete, los gobernadores, los legisladores...

¿A quién se pretende proteger?

PRIMERA DE LA TARDE

La primera de las firmas aéreas en lanzarse al ruedo

en pos del auxilio ofrecido por el gobierno es Mexicana de Aviación. La línea aérea le está solicitando a Nacional Financiera un préstamo de mil 500 millones de pesos, es decir la cuarta parte de la cartera de 6 mil que se abrió para compensar la contingencia derivada de la epidemia de influenza. La exposición de motivos habla de un problema de liquidez de corto plazo, por más que la empresa logró que la perdonaran en mayo pasado el pago por el alquiler de sus aviones. El turno siguiente será para Aeroméxico, aun cuando ésta pareciera más sólida. De hecho, de acuerdo con el listado de las 500 empresas más importantes de México que publica la revista *Expansión*, la línea insignia del país ganó en 2008 un escaloncito, ubicándose en el lugar 76... en tanto Mexicana se sentó en el 84.

MEDICINA PIRATA

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, entre 10% y 20% del mercado de medicinas en México está dominado por piratas, provocando un daño a la industria por 15 mil millones de pesos. Entre los productos más falsificados están el viagra y la aspirina.

La paradoja del caso es que la mayoría llega por la vía del contrabando.

La única posibilidad de defensa radica en la inclusión de cubiertas elaboradas con tintas de seguridad y hologramas, en un escenario que apunta hacia los envases inteligentes y los sistemas de identificación por radio frecuencia.