



## EMPRESA

**POR ALBERTO BARRANCO**

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

# Ferrocarril balín

Pendiente aún el punto final del caso Ferromex-Ferrosur, es decir, hacer efectivo el rechazo de la CFC a su integración, tras la compra del segundo, la cúpula empresarial está colocando en la picota al sistema ferroviario en lo general

**L**a paradoja del caso es que en línea con la argumentación central de la instancia antimonopólica del país, es decir, fomentar la competencia, se habla, ¡válgame Dios!, de cierre total de ésta.

Más al detalle, se apunta hacia un celo desmedido de las firmas para dejar espacios de negocios a los rivales, al cancelar la alternativa de la interconexión entre troncales.

No hay acuerdo, pues, en el monto a pagar por derechos de vía, lo que desde un ángulo afecta la operatividad de la red completa, y desde otro obliga a recorrer rutas más largas con el consiguiente castigo en costos.

Lo grave del caso, a juicio del Centro de Estudios Económicos del Sector Privado, es que "existe una nula capacidad de la autoridad para hacer cumplir las disposiciones emitidas".

Gobierno fallido.

Tan fácil que sería crear un reglamento que establezca normas de mercado competitivas que permitieran desarrollar al máximo el potencial del ferrocarril en todo el territorio mexicano.

Como usted sabe, en vías de privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México, el gobierno zedillista dividió la red en tres grandes troncales y un puñado de líneas cortas, en afán, se dijo, de estimular la competencia.

Estamos hablando del Ferrocarril del Noreste, que originalmente adquirió Transportación Marítima Mexicana (TMM), y posteriormente lo vendió a la firma estadounidense Kansas City Southern (KCS); del Ferrocarril Pacífico-Norte, operado a su vez por Ferro-

mex, una filial del Grupo México de Germán Larrea Mota Velasco, y del Ferrocarril del Sur, al que el operador original, Tribasa de David Peñalosa, vendió al magnate Carlos Slim, quien hizo lo propio a Ferromex.

Y aunque en principio las vías de la segunda alcanzan una longitud mayor de más de 50% a las de la primera, 6 mil 521 kilómetros contra 4 mil 283, en volumen de tráfico de carga corren más o menos parejas.

Durante 2002, el Ferrocarril del Noreste transportó 60 mil carros cargados, en tanto Ferromex alcanzó 523 mil, lo que implicó una relación de 1.2. Lo patético del caso, de ahí la falta de acuerdo para tarifas de interconexión, en que el Ferrocarril del Noreste se vendió tres veces más caro, en proporción, que el Pacífico Norte.

El caso es que hasta hoy ninguna de las empresas ha realizado las inversiones a que se comprometió ya en espuelas, es decir, vías conectadas a la principal, centros de consolidación de carga o nuevas vías para ubicar opciones multimodales.

La posibilidad alcanzaría, por ejemplo, a los 57 parques industriales existentes en la República Mexicana, permitiendo una drástica disminución de tiempo de carga y descarga.

Por lo pronto, aunque el costo por tonelada-kilómetro de carga de ferrocarril equivale a poco menos de la mitad del transporte terrestre (0.28 dólares contra 0.54), la ventaja competitiva la anula la falta de opciones.

De hecho, de las 548.1 millones de toneladas métricas transportadas en

2007, sólo 7.08% fue para el sector ferroviario; 6.44% para el marítimo y apenas 0.02% para el aéreo.

El resto, esto es, 86.4%, fue para el sector carretero.

El problema es que 97% de la estructura empresarial de éste la integran los llamados hombres-camión, es decir, pequeños empresarios que tienen de uno a cinco camiones, y pequeñas empresas que poseen de seis a 30, lo que provoca que muchos de los viajes tengan regreso sin carga.

Peor aún, la mayoría de los vehículos tienen más de 20 años, lo que eleva 60% los costos.

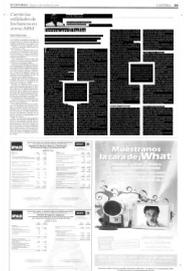
Naturalmente, los transportes terrestres requieren más exigencia de mano de obra que los masivos, es decir, barcos y ferrocarriles.

De ahí el que México haya descendido cuatro escalones en el último ranking de competitividad en materia de infraestructura, ubicándose en el número 68 de un total de 134 países.

¿Se acuerda usted cuando se hablaba de una promoción intensa al transporte multimodal, combiniándose las ventajas de todos los esquemas vía la integración de puertos, aeropuertos, ferrocarriles y autotransporte, en un escenario en que se sincronizarían los horarios de los esquemas?

Por lo pronto, el ferrocarril corto Chiapas Mayab lleva cinco años sin que se hayan completado las reparaciones de algunos de los tramos de vía dañados por un huracán.

Y por lo pronto, Ferromex y el empresario Carlos Slim litigan en los tribunales para anular las multas impues-



|                            |                           |                    |
|----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Fecha<br><b>02.10.2009</b> | Sección<br><b>Cartera</b> | Página<br><b>5</b> |
|----------------------------|---------------------------|--------------------|

tas por la Comisión Federal de Competencia (CFC), por lo que se calificó de "concentración indebida" entre la firma y Ferrosur.

Ferrocarril balín.

### **BALANCE GENERAL**

Ignorado durante seis meses por el presidente Felipe Calderón un exhorto del Senado para señalar la postura oficial de su gobierno frente al caso Banamex, finalmente la Secretaría de Hacienda asumió el encargo... para reiterar letra por letra su postura original en el sentido de que la participación de la Casa Blanca en el capital de la matriz del banco, el Citigroup, está en línea con lo pactado en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

De acuerdo con ello, pues, los gobiernos de los países en concierto están en opción de adquirir participación en el capital de los bancos en problemas, "en forma parcial y temporal". El gobierno de Estados Unidos tiene una participación de 36% del Citigroup.

El documento servirá de base para plantear la controversia constitucional que presentará una mayoría del Senado, tras rajarse el Partido Acción Nacional de participar.

El texto, avalando violaciones a la Constitución General y la Ley de Organizaciones de Crédito, se entregará la próxima semana.

### **CAÍDA PARA ARRIBA**

Agotado el plazo previsto por la reforma a la Ley del Seguro Social que pretendía meter en cintura a las empresas *outsourcing*, es decir, las que subcontratan otras para labores específicas, para

el registro de éstas, el organismo no tiene aún listas las reglas.

La omisión le costó la cabeza al director de Incorporación y Recaudación de la instancia tripartita, el Seguro Social, Pablo Reyes Pruneda, en un escenario en que hasta el día de hoy no había frutos de la tarea, en cuyo marco se pretendía incorporar a la seguridad social a los maestros de escuelas privadas, agentes de seguros y vendedores de firmas como Omnilife, Avon y demás etcéteras.

Lo inaudito del caso es que el ex funcionario será premiado, dada la pretensión de nombrarlo como director general del Sistema Postal Mexicano.

En la nueva gravedad oficial, pues, las caídas son hacia arriba.

### **OTRA ASEGURADORA**

Quien ingresó oficialmente ayer al mercado nacional de seguros es la firma alemana HDI-Gerling Internacio-

nal Holding, operando la marca HDI Seguros en el país.

La compañía teutona había adquirido apenas en enero pasado a la Genworth Seguros México, como parte de su expansión internacional.

La oferta de ésta habla de pólizas para automóviles, contra daños y de vida, con la novedad de que se incluye un capítulo inédito hasta ahora en México: los accidentes escolares.

A su vez, HDI-Gerling se concentrará en riesgos industriales.

---

En vías de privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México, el gobierno zedillista dividió la red en tres grandes troncales y un puñado de líneas cortas

---

Ignorado por seis meses por el presidente Calderón un exhorto del Senado sobre su postura oficial frente al caso Banamex, Hacienda asumió el encargo

---