

Activos y Pasivos

Claudia Villegas

■ Gases industriales: oligopolio para todos

Ordenadas, como todo buen cártel, y respetuosas de las cuotas de mercado hasta que las circunstancias lo permitan, las cuatro compañías de gases industriales que participan en el mercado mexicano se desarrollan en un ambiente oligopólico que impide la entrada a nuevos participantes.

Se trata de los corporativos Infra, Aga, Pracsair (antes Linde) y de la alemana Messer Greishain que, en una actitud ejemplar de lealtad ante la competencia, se reparten el mercado consumidor de gases industriales y medicinales del país.

Así, estas empresas deciden quién y con qué precios se abastece a los clientes de todos los niveles de consumo en más de 250 ciudades de la República.

Los mecanismos de control para mantener el orden en este mundo feliz de los distribuidores de oxígeno, nitrógeno, hidrógenos, acetileno, aire comprimido, etileno, helio y óxido nítrico y argón, entre otros, se dirigen hacia la distribución de estos productos sólo mediante tanques debidamente identificados con las marcas y nombre de cada empresa. De esta forma, tal y como sucedía en el mercado de agua purificada, en donde la Comisión Federal de Competencia sancionó a tiempo la práctica monopólica, las compañías gaseras exigen a sus clientes que el abastecimiento se presente sólo mediante los tanques con su marca. En el caso del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), uno de los mayores consumidores de oxígeno en el mercado, los contratos han permanecido casi invariablemente en la cartera de Infra. Entre los grandes clientes de esta empresa también se encuentran Grupo Vitro, Dupont, Cemex, Ford, Hylsa, Kimberly Clark y Grupo Minera México. La única competencia que se presenta en este sector se observa cuando surge un nuevo cliente en el mercado; entonces sí se presenta una "guerra de precios", en la que sólo sobrevive el que ofrece las mejores condiciones. En el caso de que una compañía quiera cambiar de proveedor de gas, sólo podrá hacerlo si la relación comercial y de abastecimiento se realiza a través de una nueva razón social o de un tercero, pues en ningún caso estas empresas gaseras acceden a quebrantar los acuerdos sobre la repartición de mercados.

Apela Infra embargo de acciones

Fundada hace 75 años por la familia de emigrantes españoles Franco Macías y bajo la administración de los miembros de su segunda generación, la corporación gasera Infra se encuentra envuelta, por primera vez, en una serie de juicios mercantiles y penales cuyo origen se remonta al pequeño contrato de distribución de sus productos que firmó hace tres años en la ciudad de Morelia con la empresa Gases y Equipos Industriales Excar. Incumplimientos por ambas partes, oportunos vínculos con las autoridades judiciales del estado y acusaciones de fraude, son algunas de las denuncias que se cruzan los involucrados en esta controversia. Infra critica ampliamente el desarrollo de la serie de juicios que durante los últimos años se han presentado en los tribunales de la ciudad michoacana. El asunto ha tomado tales dimensiones que Infra presentó una demanda en contra del juez José Miguel Mungia Viveros, quien, por cierto, recientemente fue nombrado magistrado en el Tribunal Superior de Justicia de Morelia. Por su parte, los accionistas de Gases y Equipos Industriales Excar, quienes cedieron los derechos del juicio a la empresa Martice Industrias, obtuvieron una orden de este juez para embargar y sacar a remate nada más y nada menos que las acciones de la firma gasera que, según su peritos, están valuadas en 800 mil pesos, aunque ellos también reconocen que Infra podría registrar activos por varios cientos de millones de dólares. La clave de la estrategia legal es que el embargo se aplicó en un acta constitutiva que no se encontraba actualizada. Así, esta empresa estuvo en posibilidades de embargar a Infra bajo estas singulares condiciones y cobrar así la demanda por 1.5 millones de pesos, después de que la empresa presuntamente dejó de abastecer los gases industriales que, como distribuidor autorizado, tenía el compromiso de entregar a un grupo de clientes en la ciudad de Morelia. Total, que el contrato con Gases y Equipos Industriales se canceló porque, dice Infra, nunca vio claro: de una deuda de apenas cien mil pesos, la empresa distribuidora sólo pagó 20 mil y quedó a deber 80 mil pesos, además de demandar el supuesto incumplimiento del acuerdo de distribución. Hace algunos días se desarrollaron las últimas audiencias en este caso y podemos comentarle que el caso se torna cada vez más complicado; sin embargo, ambas partes confían en que el ascenso de José Miguel Mungia Viveros dé aire al caso y se resuelva esta controversia que llevó a la quiebra a una pequeña empresa, pero que

también puso bajo el reflector la seguridad en los convenios de distribución que firma Infra con empresas externas.

Inhabilitan a funcionario de Profepa

En un capítulo más de la guerra jurídica que se desarrolla entre el empresario morelense, Roberto Abe Domínguez, y el corporativo alemán Basf, le comentamos un nuevo incidente que involucra sanciones por parte de la Secretaría de la Contraloría y Desarrollo Administrativo. Resulta que el exdelegado de la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente en ese estado, Ramiro Zaragoza García, fue inhabilitado por la Secodam después de demostrar que cometió una serie de irregularidades en el caso de la hacienda El Hospital, en donde el corporativo alemán presuntamente habría contaminado con emisiones de plomo durante las operaciones de una planta para la elaboración de pigmentos. Zaragoza García, de acuerdo con la Secodam, habría contado con los elementos para sancionar al responsable de la contaminación en el predio, después de que en varios expedientes se describía el grado de contaminación causado por plomo en la zona.

Operadores, en horabuena

Mientras se decide quién tiene la culpa en las recurrentes fallas que muestra el sistema electrónico de operaciones de la Bolsa Mexicana de Valores, los operadores que aún sobreviven a la drástica automatización del mercado de valores observan con beneplácito los problemas técnicos que sufre el Sentra y, tal vez, así se consuelen de que este 1999 se convierta en el primer año en el que no disfruten su tradicional convención en algún exclusivo centro turístico del país. Ayer, la suspensión de las actividades en el piso de remates por más de tres horas se sumó a los "errores humanos" que se han presentado en lo que va del año. Apenas la semana pasada, un operador de una de las intermediarias bursátiles que ha brindado su apoyo irrestricto al Sentra, tuvo la mala suerte de que un "dedazo" llevara el precio de las acciones de Elektra de cinco a 12 pesos. Lo extraño fue que ninguna autoridad de la BMV pudo explicar cómo se presentó la corrección en el Índice de Precios y Cotizaciones sin que los títulos de Elektra perdieran su repentino incremento y regresaran a su nivel real. ☒

En breve se licitarán últimas rutas de FNM

□ Tras el proceso, el organismo desaparece

■ Licitación que falle pasa a manos de la paraestatal del Istmo

■ Seguimiento a inversión de concesionarios: Ramiro Sosa Lugo

Jaime Hernández

Para este mes se darán a conocer las convocatorias para licitar, mediante un "novedoso" esquema, seis rutas cortas (la de Chiapas, el Mayab, Tijuana-Tecate, Nogales-Nacozari y San Lorenzo-Puebla que forma parte del Ferrocarril del Sur) que representan el 5 por ciento de los activos con que todavía cuenta Ferrocarriles Nacionales de México (FNM).

Y será a más tardar en junio cuando inicie operaciones la paraestatal del Istmo de Tehuantepec —une a los puertos de Salina Cruz, Oaxaca, con Coatzacoalcos, Veracruz—, donde el gobierno invertirá 150 millones de pesos.

Así lo anunció el director general de FNM, Ramiro Sosa Lugo, y añadió que la licitación que no resulte exitosa, es decir, que sea declarada desierta por no ser de interés de los inversionistas privados, se integrará a la paraestatal del Istmo para su operación.

Concluido el proceso de concesionamiento, precisó el funcionario, FNM será disuelto y cerrará operaciones en septiembre de este mismo año.

Sosa Lugo apuntó que este año las empresas privadas invertirán más de 300 millones de dólares para la modernización de la infraestructura de las tres rutas troncales ya concesionadas (Noreste, Pacífico-Norte y Sureste, así como las vías cortas Ojinaga-Topolobampo y Coahuila-Durango), que hasta antes de su privatización representaban 95 por ciento de los ingresos de FNM.

De no haber tomado el gobierno la decisión de privatizar los ferrocarriles —dijo—, tendría que erogar 160 millones de dólares anuales en subsidios, recursos que ahora serán canalizados a actividades de beneficio social.

Reconoció, además, que como consecuencia de la privatización de ferrocarriles, 85.5 por ciento de los trabajadores resultaron despedidos o jubilados, de tal forma que de una planta de 45 mil empleados solamente quedan seis mil 500, y una vez concluida la licitación de las vías cortas la plantilla será de dos mil.

Empero, Sosa Lugo se apresuró a aclarar que las empresas privadas han recontratado a más de los que había en cada unidad de los negocios, sobre todo en los ferrocarriles troncales: Noreste, Pacífico-Norte y Sureste, concesionados a TMM, Grupo México y Tribasa, respectivamente.

El funcionario explicó que entre las licitaciones se contemplan algunos talleres, como el de Aguascalientes, en Aguascalientes y el de Matías Romero, en Oaxaca; aunque de acuerdo con el programa de trabajo de la SCT para este año, adicionalmente se encuentran el de La Junta, Chihuahua y Empalme, Sonora.

La vía corta Tijuana-Tecate será abierta nuevamente a licitación, como consecuencia de la renuncia de la empresa que recibió la adjudicación en un concurso anterior: Medios de Comunicación y Transporte de Tijuana, con una propuesta de 78 millones 400 mil pesos.

La dependencia dará seguimiento a las inversiones comprometidas por los nuevos concesionarios, que ascienden a nueve mil millones de pesos para los próximos cinco años.

Al mismo tiempo, tiene la consigna de fomentar la participación de inversión privada en nichos de mercado específicos que proporcionen el servicio de transporte de pasajeros.

La estrategia será desarrollar servicios de transporte suburbano de pasajeros con participación de la inversión privada, a fin de aprovechar la infraestructura férrea disponible en algunas ciudades, particularmente en el Valle de México, con el fin de resolver los problemas de tráfico y contaminación urbana.

De esta manera, planea crear una empresa paraestatal que proporcione el servicio público de transporte ferroviario de pasajeros suburbano en la zona metropolitana del Valle de México.

En una primera etapa se desarrollará el corredor Buenavista-Cuautitlán-Huehuetoca, licitando el suministro de equipo y las obras de infraestructura ferroviaria. Además el mantenimiento y la operación del servicio, y la construcción de la obra civil de confinamiento y las estaciones.

Para este año, FNM invertirá 178.9 millones de pesos en mantenimiento, rehabilitación de la infraestructura, vías y equipos, así como el servicio de pasajeros, líneas cortas y sistemas de telecomunicaciones. ☒