EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

Fecha	Sección	Página
21.01.2009	Finanzas	5

POR ALBERTO BARRANCO
albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

Primer choque

El primer choque entre México y el flamante gobierno de EU encabezado por Barack Obama está en ruta, vía la intención de suspender el llamado Proyecto Demostrativo para abrir el transporte de carga hacia uno y otro países

Como recordará usted, el esquema se abrió en septiembre del año pasado como una suerte de plan piloto para calibrar la posibilidad inscrita como exigencia en la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El experimento, en el que originalmente participarían 100 empresas de una y otra naciones, había logrado reunir apenas a 27 mexicanas con una flota de 94 trailers, y 10 estadounidenses, con 52 tractocamiones, se agotaría tres años después, es decir, en agosto de 2010.

El caso es que desde la derrota de los republicanos la Casa Blanca, aparentemente con el visto bueno del gobierno electo, dio señales de que se cancelaría la alternativa, dada la presión de los sindicatos de transportistas del vecino país, a quienes se ubica como uno de los grandes aportantes a la causa demócrata.

La encrucijada, colocada en la mesa del primer Ejecutivo de color, habla de una cancelación unilateral sin más... o de una nueva ruta diseñada por el Congreso de Estados Unidos dominado por el partido de Obama.

El problema es que una u otra posibilidades colocarían a nuestro país en opción de tomar represalias, es decir, cerrar a su vez la frontera en algún producto o servicio del país vecino que represente un daño similar.

Lo cierto es que, prevista la apertura total desde 1997, es decir, tres años después de la vigencia del TLCAN, el gobierno de Estados Unidos colocó uno y otro obstáculos en el camino para impedirla.

El recuento llenaría decenas de tomos, en un escenario en que Estados Unidos disfrazaba una y otra vez su cerrazón colocando en la mesa un catálogo de requisitos imposibles de cumplir por los transportistas nacionales.

El caso es que planteado el asunto ante un panel de solución de controversias en 2002, cinco años después del inicio de la lucha, éste le dio la razón al país, calificado de discriminatorias las exigencias de seguridad para camiones mexicanos que había fijado la Casa Blanca en marzo de ese año.

Sin embargo, el país del norte reeditaría la formulita corregida y aumentada.

De entrada, se fijaron reglas en materia de emisiones contaminantes, peso y dimensiones y manejo de las unidades, exigiéndose de entrada un dominio absoluto del idioma por parte de los choferes, además de pasar rígidas pruebas para demostrar su conocimiento de los reglamentos de tránsito.

De hecho, la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga calificó de inoperables las condiciones.

La paradoja del caso es que la protesta más ruidosa la colocaron en la mesa los transportistas de Allende el Bravo, al hablar de una serie de obstáculos del lado mexicano.

De entrada, con aval del representante Comercial de Estados Unidos, se habló de lo que se calificó como carrera de obstáculos para llegar al país, principalmente con productos agrícolas.

La catarata hablaba de notificación previa insuficiente sobre cambios en los procedimientos; informaciones inconsistentes de requisitos regulatorios en diferentes aduanas de la frontera, y exigencias desiguales en los estándares y reglas mexicanas para la identificación de mercancías.

En el terreno práctico, se hablaba de colas de hasta cinco horas para la revisión de la mercancía por parte de tres tipos de autoridad: la PGR y las secretarías de Agricultura y Hacienda.

Continúa en siguiente hoja

De entrada, además, se planteaba una diferencia en los horarios de operación de las aduanas de uno y otro países, con la novedad de que en la infraestructura había patios de maniobra inadecuados que retrasan la operación de cambio de cabezas y escasean los costos, dado que se requieren pagar entre 200 y 300 dólares al transporte o "burrero" que realiza el traslado del patio de origen al de destino.

El señalamiento, naturalmente, serviría de pretexto al país del norte para alargar la posibilidad del programa piloto.

Ahora que la intención original de México era que éste se abriera sólo con cuatro compañías de uno y otro países, a condición de eliminar la normatividad que limita el acceso de los trailer dobles, conocido como fulles, más operativos, más productivos, más seguros y menos dañinos para la infraestructura.

Adicionalmente, se exigía mejorar el intercambio de información entre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Departamento de Transportes de Estados Unidos; eliminar la temporalidad de tres años en las matrículas de los vehículos mexicanos para volverlas permanentes, en afán de contar con el historial del vehículo, y homologar las licencias internacionales para conductores.

La discusión agotó otros dos años.

Finalmente Estados Unidos impondría las reglas... que hoy trata de modificar.

El choque, pues, parece inevitable, dado que el Senado de México aprobó el experimento y se crearon al menos 25 empresas sólo para aprovechar la coyuntura.

La pregunta es si México se atrevería realmente a las represalias.

BALANCE GENERAL

Criticado acremente por el coro oficial al atreverse a señalar que el pronóstico de crecimiento cero de la economía para esta año colocado en la mesa por el secretario de Hacienda, Agustín Carstens, era "demasiado optimista", lo cierto es que el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado le dio la razón al gobernador del Banco de México, Guillermo Ortiz, al vaticinar un decrecimiento de 1.3%.

El dato más preocupante, empero, es que el organismo, dependiente del Consejo Coordinador Empresarial pronostica un déficit en cuenta corriente, es decir, flujo y reflujo de divisas, de 21 mil 500 millones de dólares, con una paridad promedio durante el año de 13.60 pesos.

La tasa de inflación, de acuerdo a la bola de cristal del organismo será de 5.6%.

VETAN A GÓMEZ

Empujado por la Concamin y la Concanaco para llenar la vacante que dejó Héctor Rangel Domene en la presidencia del Centro de Estudios Económicos del Sector Privado tras su salto al ámbito público, hete aquí que el Consejo Mexicano de Hombres de Negocios que encabeza Claudio X. González vetó la posibilidad del presidente del banco Santander, Carlos Gómez y Gómez.

El poderío económico, pues, aplastó la razón, en un escenario en que la consigna es el bajo perfil, para evitar lesionar la de suyo frágil relación con el gobierno. Se diría que se le tuvo miedo a la verticalidad del banquero.

SIEMPRE NO

Cancelada por el momento la posibilidad de un nuevo aeropuerto para la capital que se localizaría en la zona de Texcoco, pese a que están ya listos los estudios de viabilidad, el gobierno está optando por revivir el plan B, es decir reforzar las terminales cercanas.

De entrada, a la de Cuernavaca se le inyectarán 213.5 millones de pesos para dejarla en condiciones de atender una demanda de hasta medio millón de pasajeros al año.

De hecho, se le daría la categoría de internacional, pudiendo operar aeronaves o naves tipo Airbus 320 o Boeing 767.