

Empresa



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

Republicanos y racismo

A contrapelo de un procedimiento abierto en su contra por infringir la Ley de Navegación y Comercio Marítimo al utilizar barcos de bandera extranjera en operaciones de cabotaje, Petróleos Mexicanos le acaba de otorgar un jugoso contrato a la firma Ocean Mexicana

Estamos hablando del alquiler de dos de sus buquetanques, bautizados como *Assos* y *Atrolles*, a casco desnudo, por un periodo de cinco años.

La otra mitad del contrato lo ganó la Naviera Tulum, cuyos barcos a su vez se conocen como *Tulum* y *Tula*.

Se diría, pues, que la paraestatal infringió la ley que impide licitar a empresas que enfrentan procedimientos legales. Sin embargo, por paradójico que parezca, la propia empresa pública ha impugnado el ordenamiento de la discordia por la vía del amparo. Digamos que en la práctica está soslayando el alcance de ésta en beneficio de sus propios intereses.

De acuerdo con la óptica de los funcionarios de la empresa pública, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en cuyos artículos se impide la contratación de barcos de bandera extranjera para realizar fletes al interior de la República, se contraponen a la Ley de Adjudicaciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público, que obliga a su vez a abrir los concursos a todos los posibles participantes. Digamos que el marco jurídico los coloca en la encrucijada.

La exposición de motivos de los amparos interpuestos habla de haberse expedido el ordenamiento a soslayo de un entorno internacional de competidores globales.

Aunque la exigencia de naves de bandera propia existe en la mayoría de los países, algunos de ellos la han adaptado a las circunstancias. Noruega, por ejemplo, tiene un marco legal que beneficia a los navieros noruegos y privilegia a los de bandera nacional. Sin embargo, se creó un registro internacional denominado WIS (Norwegian International Ship Register) que permite registrar barcos de otra ban-

dera en forma provisional.

Se acepta, pues, la posibilidad del cabotaje durante el lapso que dure el contrato otorgado... cuando no haya barcos nacionales disponibles, en un escenario en que los navieros ubican las mejores condiciones en el mercado internacional, tantito en materia de financiamiento como de seguridad jurídica...

ca... y estabilidad regulatoria, al momento de decidir dónde comprar un barco.

Naturalmente, la operación de las naves se realiza bajo la legislación noruega. El país nórdico, como usted sabe, es una de las potencias del planeta en materia de transporte marítimo.

Ahora que en Panamá se puede abanderar como nacionales a barcos mediante contratos de fletamento, suspendiendo temporalmente la bandera de origen, lo que a juicio de las autoridades les permite el acceso a los operadores mundiales, su competitividad y su desarrollo tecnológico.

El país centroamericano, bajo ese paraguas, alcanza el mayor tonelaje de buques registrados en el mundo, utilizando tripulación panameña.

De acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, si algún naviero del exterior quiere abanderar un barco en México, únicamente podría adquirir éste a través de compra directa o arrendamiento financiero otorgado por una institución financiera bajo condiciones de crédito mexicano, lo que le cierra posibilidades de líneas de crédito más competitivas.

De ahí, pues, que sean contados los barcos que navegan bajo bandera mexicana, lo que limita el acceso de participantes a las licitaciones convocadas por Petróleos Mexicanos.

Desde otro ángulo, el ordenamiento establece que



Continúa en siguiente hoja

Fecha 17.03.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------

los barcos que hayan obtenido los permisos para navegar en aguas mexicanas sólo podrán hacerlo durante dos años, lo que limita a la empresa pública a otorgar contratos de largo plazo.

Más allá, ningún barco de bandera extranjera puede realizar tareas de cabotaje si existe un solo buque de bandera mexicana que realice el servicio. En caso contrario, se le da un permiso especial vigente sólo dos años.

La exigencia, decíamos, limita a Pemex a expedir bases de concurso más allá de dos años, lo que genera sobrecostos, al tener que negociar periódicamente los precios.

Según ello, pues, la ley aprobada por una mayoría abrumadora en las dos cámaras legislativas se volvió un cuello de botella.

Lo inaudito del caso es que el gol se le haya ido a los cabilderos de la empresa pública.

Y lo inaudito, además, es que hoy se requiere combatir el supuesto entuerto por la vía de soslayar su aplicación.

BALANCE GENERAL

En calidad de prueba de lo asentado en un desplegado hecho público la semana pasada ("Telmex ha cobrado arbitrariamente a todos sus usuarios más de 100 mil millones de pesos"), la Cámara Nacional de la Industria de Telecomuni-

caciones por Cable (Canitec) exhibe un documento fechado el 29 de noviembre de 1994 y firmado por el entonces director general de Políticas de Normas de Comunicaciones, José María Moncayo.

De acuerdo con éste, cuya expedición se produjo a unas horas de finalizar el sexenio del ex presidente Carlos Salinas de Gortari, se le autorizó a la empresa del magnate Carlos Slim a mantener la incorporación del cobro de la llamada local en el servicio de larga distancia, como parte del "rebalanceo tarifario".

A la letra el documento, con copia al entonces subsecretario de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, Andrés Massieu Berlanga, señala que se autoriza el mecanismo de cobro con fundamento en la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Reglamento de Telecomunicaciones y el Título de Concesión.

La prebenda se mantiene viva 15 años después.

Según la Canitec, sólo entre 2000 y 2007 los cargos constituyeron para Telmex un ingreso de 103 mil 200 millones de pesos.

El titular de la dependencia, entonces, era Emilio Gamboa Patrón.

DESDEÑAN A AXTEL

Colocada en los reflectores como la panacea para combatir la inseguridad en la capital del país la colocación de cámaras inteligentes en las calles, con capacidad para apuntar todas al menor signo de alerta, ya sea un grito o un disparo, hete aquí que el contrato se le dio a una empresa del magnate Carlos Slim... a soslayo del menor costo que ofrecía Axtel.

El precio pactado en el contrato es de 6 mil millones de pesos... frente a los 4 mil 900 que pidió la firma de Tomás Milmo Zambrano.

A ésta se le descalificó bajo el argumento de que no ofrecía datos suficientes en su propuesta técnica sobre la operación de los aparatos.

HIR LA LEVANTA

A contrapelo del escenario crítico del país, Hir Compañía de Seguros logró en 2008 el mayor crecimiento en pólizas de vida del ramo por quinto año consecutivo.

Las primas se incrementaron 192% respecto al año anterior, facturándose 562 millones de pesos.

La firma dirigida por Rafael González Añorve se ubicó en el lugar 17 del país... desde el 33 en que inició actividades hace seis años.

