



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

Mas si osare...

En lo que constituye, ciertamente, una acción inusual que provocó temblores de piernas en los espíritus timoratos, México se atrevió a las represalias previstas en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte cuando una de las partes incumpla sus compromisos

El ojo por ojo plantea trocar la decisión unilateral de Estados Unidos de suspender el programa demostrativo para la apertura al transporte de carga por un aumento a los aranceles o impuestos de importación de 90 mercancías.

La paradoja del caso es que lo que para los fans de las barras y las estrellas pareció desproporcionado, algo así como responder con misiles a las balas, en la práctica derivó en algo más que cosquillas.

La inmensa mayoría de los productos "castigados" no tienen flujo cotidiano hacia el país; vamos, son importaciones de temporada o de escasa demanda. Para no ir lejos, la lista incluye árboles de navidad, croquetas para perros...

De hecho, a la vista del pellizquito al que se disfrazó de gancho al hígado del orgullo anglosajón, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga exigió pagar con la misma moneda, es decir, cerrar la frontera al paso de tráileres del país vecino.

Ahora que aunque la medida de la Casa Blanca se inscribe en el escenario del neoproteccionismo que en el papel representa la trinchera de Estados Unidos frente a la peor crisis de su historia, sus efectos son menos demoledores de lo que se piensa. Digamos que el país de allende el Bravo cortó el flujo de un esquema que navegaba con proa directa al naufragio.

Abierto el programa demostrativo, es decir, la fase experimental para la apertura total de fronteras el 15 de julio de 2007, con duración de un año, México aceptó que se prolongara dos más, es decir, su final llegaría en 2010.

Ahora que, planteada la fase inicial para 100 empresas representativas de cada uno de los países, cuya operación estaba sujeta a las reglas expedidas, según ello en forma equitativa por ambos gobier-

nos, lo cierto es que nunca hubo rebatía o, si lo prefiera, patadas bajo la mesa para alcanzar lugar.

De hecho, hasta la suspensión unilateral decretada por el gobierno de Barack Obama sólo se habían inscrito 38 empresas de 200 posibles: 28 mexicanas, con una flota conjunta de 112 unidades, y 10 estadounidenses, con 58 unidades.

En los 15 meses transcurridos se realizaron, a la vera del esquema en fase experimental, 40 mil 630 cruces, de los cuales 36 mil 610 fueron de camiones mexicanos y 7 mil 20 de estadounidenses.

En casi un año y medio, pues, el flujo equivalió a un día de actividad normal para las aduanas de uno y otro países.

Un puntito, pues, en el horizonte.

La mayor parte de la carga de México hacia su vecino del norte la llenaron productos agropecuarios, entre ellos aguacate, ajos, frambuesas, fresas, retazos de pollo, miel envasada, garrafrones de agua, guacamole, jitomates y jugos...

Adicionalmente, la lista de 44 productos habla de tablarroca, cartón, cemento, calzado, cobre, estructuras de acero para construcción, estructuras para perforación, herrería, madera aserrada, papel para reciclar, partes para carros de ferrocarril, resina plástica, maquinaria industrial... De acuerdo con la regla prevista, la ruta incluiría 12 entidades federativas del país y 20 en Estados Unidos.

En el caso de México la lista alcanzaba a Baja California, Sonora, Nuevo León, San Luis Potosí, Michoacán, Distrito Federal, Coahuila, Puebla, Tamaulipas y el estado de México.

Del otro lado del Bravo (o el Grande, como le llaman allá), se alcanzaban Oklahoma, Arizona, Illinois, Texas, Nuevo México, California, Oregon, Georgia, Carolina del Sur, Carolina del Norte, Virginia, Indiana, Idaho, Arkansas, Louisiana, Misissipi, Alabama, Florida, Ohio, Washington, Nueva York...

El caso es que lo que auguraba un flujo sin precedente que demostraría la exigencia de apertura



Fecha 23.03.2009	Sección Finanzas	Página 8
----------------------------	----------------------------	--------------------

total, lo limitaron los puntos siguientes:

—El flete falso, es decir, el que las empresas transportistas que pasan de un país a otro no encontraran carga de regreso, lo que eleva considerablemente el costo de operación.

—La calidad del combustible que utilizan los vehículos en uno y otros países.

—La legislación relacionada con la emisión de gases en Estados Unidos, que tiene como referencia la norma EPA 2004.

—La orografía del territorio mexicano, que resulta desventajosa para los camiones de allende el Bravo, que normalmente recorren tramos planos.

La paradoja del caso es que en los tres años en que se discutieron las reglas del Proyecto Demostrativo para la Apertura del Transporte de Carga no se hayan descubierto los asegunes.

Se diría, pues, que el esquema se diseñó en las rodillas, por más que México tenía la opción de tomar la sartén por el mango luego de haber ganado dos paneles de solución de controversias en reclamo de la tardanza de Estados Unidos en cubrir su compromiso de apertura. La represalia, pues, estaba más que justificada, por más que algunos lean en el episodio un desafío innecesario al gigante.

BALANCE GENERAL

La noticia es que la firma de capital hindú Arcerol Mittal, quien le compró la Siderúrgica del Balsas al Grupo Villarreal encabezado por Julio Villarreal, se declarará en los próximos días en paro técnico, tantito por la caída en el precio internacional del acero, y tantito por los problemas que enfrenta con el sindicato minero que encabeza Napoleón Gómez Urrutia.

¿Se acuerda usted que la familia Villarreal vendió su participación tras un enfrentamiento frontal con éste, en cuyo fragor murieron dos mineros en una refriega con la policía de Lázaro Cárdenas, Michoacán?

Lo inaudito del asunto es que Mittal era el último bastión que le quedaba a Gómez Urrutia tras sus guerritas contra el Grupo México de Germán Larrea; Altos Hornos de México de Alonso Ancira, y

últimamente Peñoles de Alberto Bailleres.

LUZ VERDE A TELMEX

Lo curioso del caso, frente al procedimiento abierto por la Comisión Federal de Telecomunicaciones para analizar la viabilidad de la alianza entre Teléfonos de México, la cadena MVS y la firma Dish México, es que en 1995 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le había dado luz verde a la primera para un esquema similar.

Textualmente, el oficio 1210 fechado el 12 de junio y firmado por el entonces subsecretario de Comunicaciones y Desarrollo Tecnológico, Carlos Casasús López Hermida, señalaba que la dependencia "no tiene comentario adicional en relación con la posible participación de Telmex en el capital social de alguna sociedad que preste el servicio de televisión por cable o restringida".

El documento, avaló la participación de Telmex en Cablevisión, de la que después se saldría.

