



Empresa

POR ALBERTO BARRANCO

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

# Negociar desde cero

Criticada por la propia prensa de su país la decisión unilateral de la Casa Blanca de cancelar el Programa Demostrativo para la Apertura del Transporte de Carga, EU está accediendo, finalmente, a una mesa de negociación sobre el tema

**E**l problema, ¡válgame Dios!, es que se pretende iniciar desde cero, es decir, integrar un nuevo expediente para abordar el asunto desde un plano integral, es decir, considerando la situación económica de las partes.

A quién le importa si la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte preveía el inicio de la apertura a los tres años de vigencia de éste, es decir, en 1997. A quién le importa los dos paneles de solución de controversias que ganó México ante el incumplimiento de la contraparte.

A quién le importan los acuerdos firmados tanto con el gobierno de William Clinton como con el de George W. Bush.

Lo dramático del asunto es que, generalizada la impresión de que México se metió en un pleito innecesario al aplicar represalias en justa reciprocidad, por más que éstas parezcan inocuas, las señales apuntan a que el gobierno cederá al absurdo.

Haga de cuenta que el calendario regresó sus páginas a 1994... con paisajes de 2009.

Por lo pronto, el eje de la posición del país de allende el Bravo apunta a abrir el escenario para operaciones de cabotaje, es decir, que los camiones de bandera estadounidense que llegan al país puedan realizar fletes al interior del mismo en su ruta de regreso.

De acuerdo a las reglas del Proyecto Demostrativo, la posibilidad existe sólo cuando la carga va hacia Estados Unidos, es decir, cuando el camión que viaja de El Paso a Saltillo regresa con un flete pactado hacia el mismo destino o puntos alternos allende la frontera.

Naturalmente, la posibilidad pondría de espaldas a la pared a los transportistas mexicanos, en un escenario en que pese a los incrementos permanentes al precio del diesel, éste sigue siendo más barato en el país.

La sospecha, sin embargo, es que la carta se lanzaría simple y llanamente como una alternativa para ganar tiempo, en un escenario en que con apertura

o sin ella, el capital estadounidense ya domina el transporte de carga en el país, vía los llamados fideicomisos neutros.

Estamos hablando de apuestas que se ocultan en la figura que en el papel impide a los verdaderos dueños de las empresas tomar decisiones.

Digamos que mientras México se estacionó en la pelea por la cara más visible de la apertura, los trayectos internacionales, la contraparte se cobijó en la segunda, es decir la inversión extranjera, aprovechando la laxitud de las leyes mexicanas.

No es extraño, así, que mientras nuestro país inscribió a 38 empresas, de 100 posibles, al Programa Demostrativo, Estados Unidos sólo puso 10 en la mesa, con un total de 55 unidades, frente a las 112 mexicanas.

La paradoja del caso es que uno de los pretextos aducidos por la Casa Blanca para la cancelación unilateral del experimento a presión de los sindicatos de transportistas, tradicionales bastiones electorales de los demócratas, fue la tardanza en cruzar las aduanas mexicanas, cuyas "colas" en ocasiones se extienden hasta cinco kilómetros.

Más aún, se habla de "elevadísimos" costos de peaje en las carreteras de cuota, cuyo monto llega a representar 30% de los fletes; la limitación para el paso de los tráilers dobles, conocidos como fulles, pese a su mejor efectividad.

Lo cierto es que del otro lado de la moneda, México debió pagar por años entre 200 y 300 dólares al "transfer" que realizaba las maniobras del patio de origen al patio de destino de las aduanas de Estados Unidos, además de someterse a rígidas pruebas de homologación en la revisión físico-mecánica de los vehículos, y cambiar cada tres años la matrícula.

De aceptarse la alternativa planteada en la antecámara tras la visita del presidente Barack Obama, el país retrocedería 15 años... con exigencia al calce de eliminar las represalias.

Así como lo lee usted.

## BALANCE GENERAL

Utilizando como punta de lanza a los organismos empresariales, el gobierno está planteando la po-

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>13.04.2009</b>	Sección <b>Finanzas</b>	Página <b>3</b>
----------------------------	----------------------------	--------------------

sibilidad de revivir el viejo proyecto de elevar de cero a 15% la tasa de IVA en materia de alimentos y medicinas.

La exposición de motivos habla de una caída drástica en la recaudación prevista para el año próximo, ante la imposibilidad de recontractar una cobertura para proteger el precio del petróleo; la caída vertical en la producción, y la de suyo raquítica actividad económica del país.

De ahí, pues, el que el presidente Felipe Calderón esté asumiendo la campaña para renovar la Cámara de Diputados, en intento desesperado de alcanzar mayoría.

La guerra sucia, pues, apenas empieza.

### REBATIÑA POR EL FINAFIM

Quienes mantienen una guerra subterránea desde varias semanas son los directores generales de Banobras y Nacional Financiera, Alonso García Tamés y Héctor Rangel Domene, cuya manzana de la discordia es el fideicomiso para apoyo de obras de infraestructura, conocido como Finafim, que cobija el primero.

El segundo quiere llevárselo a su férula, tras garantizarle el gobierno que con la reestructura que surgirá a su fusión con el Banco Nacional de Comercio Exterior se le entregaría el Finafim, es decir, el Fideicomiso de Fomento Minero.

El absurdo le quitaría algo así como la columna vertebral al llamado Banco del Federalismo.

Por lo pronto, el más activo en la lucha por el cambio de adscripción es el propio director del Finafim, un ex empleado de Nacional Financiera llamado Fe-

derico Patiño.

### SACKS NO PEGÓ

Las señales indican que el magnate Carlos Slim le cambiará de razón social a su tienda Sacks instalada en el poniente de la capital, concretamente en Santa Fe, ante la escasa demanda de sus productos.

La cadena de líneas de lujo con sede central en Nueva York no pegó en México, pese haberse instalado en la zona más exclusiva de la metrópoli. De hecho, en los últimos días las ofertas llegan a 70% de descuento... y ni así.

Como usted sabe, Slim es un accionista importante de la firma estadounidense.

### OTRA VEZ SAN JUANICO

A presión de los habitantes de San Juan Ixhuatepec, conocido coloquialmente como San Juanico, la Comisión de Energía del Senado realizó una inspección a la zona para comprobar las versiones de riesgo inminente de una explosión similar a la registrada el 19 de noviembre de 1984.

El escenario se mantiene vivo ante la incapacidad de la autoridad de reubicar a los seis gaseras de una zona en que circulan al día 500 pipas cargadas de combustible, almacenándose, además, tres millones de litros de hidrocarburos.

De acuerdo al senador Alfonso Sánchez Anaya, pues, la bomba de tiempo sigue activada aún con el cierre del gasoducto proveniente de Venta de Carpio.

