

# CAPITANES

## LLAMADO AL HARTAZGO

**E**stamos hartos. No podemos esperar más, vamos a actuar solos o acompañados.

Esa combativa frase se refiere al sector telecomunicaciones, y es de **Gustavo de la Garza**, capitán de Marcatel.

La soltó el sábado durante su participación en un panel de la Convención Anual de la cámara que agrupa a las empresas del sector, la Canieti.

De la Garza explotó porque uno de los sectores que podría generar más riqueza está atorado debido a que legisladores, jueces y Ejecutivo crearon un campo de juego que nomás no propicia la competencia justa.

En el acapulqueño encuentro, un moderador echó gasolina al fuego: ¿Cuál es el principal inhibidor para el desarrollo de su sector?, preguntó.

La Ley, pues está incompleta, mal aplicada y sin dientes. Todo se resuelve después de años, en los tribunales paralizando el desarrollo, contestó De la Garza, y contó lo siguiente.

“En una cena organizada en diciembre de 1995 por el Secretario **Carlos Ruiz Sacristán** (...) se le preguntó al jefe máximo de Telmex si estaba preparado para enfrentar a la competencia, y de inmediato contestó: ‘Sí, ya me reforcé en el área jurídica’”.

Con ello, explicó, quedaron claras las nuevas reglas del juego, que funcionan en detrimento de la competitividad nacional.

Si el Presidente Calderón quiere enderezar las cosas chuecas en el sector, seguramente le van a brotar muchos aliados.



### Juan Cento...

**El capitán de Fedex en Latinoamérica está listo para un repunte económico. Concluyó la ampliación de su infraestructura tapatía, lo que fortalece a la empresa en su propósito de atender más envíos nacionales en menos tiempo. La empresa espera, además, un nuevo reglamento que ampliará sus posibilidades de competir con el servicio de grandes tractocamiones.**



## BUROCRACIA EN AEROPUERTOS

Si el mes que entra vuela a ciudades del occidente, como Guadalajara, Tijuana o Los Cabos, vaya preparándose para una sorpresita.

El director del Grupo Aeroportuario del Pacífico, **Jorge Sales Martínez**, entró en zona de turbulencia con una nueva decisión.

Obligará a una parte de los pasajeros de sus 12 aeropuertos a pagar directamente el TUA antes de abordar el avión, a partir del 1 de noviembre.

Lo hace porque algunas aerolíneas, cuyo nombre no quiso revelar, le deben más de 10 millones de pesos por este concepto.

La cosa es que en el pleito, el que terminará pagando es el consumidor que deberá hacer una nueva fila para liquidar el TUA antes de abordar.

Dicen que Sales negocia con algunas líneas aéreas para no afectar al usuario. Otros piensan que el asunto podría tratarse de una medida de presión para que las aerolíneas que no han enterado el TUA lo hagan en el curso de los próximos 15 días.

Quienes saben de este asunto, calculan que si no cambia la decisión, al menos la mitad de los pasajeros tendrá que hacer este engorroso trámite aunado a todas las otras filas que hay que hacer.

¿Y la eficiencia y competitividad? Mal, gracias.

## AVIONES AZTECAS

Y ya que estamos en estos temas, se habrá dado cuenta de que hace tiempo que Líneas Aéreas Azteca no es tema de conversación de sobremesa.

Pero debería usted ver en los tribunales cómo esta empresa declarada en concurso mercantil desde julio sigue siendo motivo de intensa actividad.

Ahora la discordia es por dos aviones Boeing 737-300 que operaba, pero no eran de su propiedad.

La aerolínea, que perteneció a **Pablo González, Marcelo Manfredi y Julio Berthely**, los obtuvo mediante un arrendamiento financiero, común en la industria.

Pero desde hace meses se metió al proceso de concurso mercantil una agencia aduanal que opera en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

¿Su intención? Promover un "incidente de separación de bienes" respecto de los dos aviones.

O sea, la agencia pidió a la juez no considerar esos bienes como parte de los activos de Azteca, cuando sea hora de pagar a los acreedores.

Los aviones fueron otorgados por la alemana Bavaria International Aircraft Leasing, de **Robert Salzi**, allá en el 2001.

Azteca respondió y promovió el 30 de septiembre una demanda civil para exigir un pago de cifras que no son públicas.

A quien le cobrará es justamente a Bavaria International, en un juicio que podría tardar años por las dificultades de litigar desde

México contra empresas extranjeras. O sea, esto va para largo.

## TREN A LA FORTUNA

**David Eaton** ejemplifica uno de esos extraños casos de migración a la inversa.

Llegó hace unos 10 años proveniente de su tierra, Kansas City, a dar clases al Tec de Monterrey, en la cuna del asado de puerco y el cabrito.

Bajo el brazo prácticamente sólo cargaba su currículum, que contenía una buena dosis de posgrados.

Durante un tiempo, Eaton sirvió de puente entre los gobiernos de ambos países para amarrar el Proyecto Bandera, cuya finalidad fue ligar a Manzanillo y Lázaro Cárdenas con Houston y Chicago mediante una logística eficiente que permitiera a los puertos mexicanos competir con Long Beach.

Así llegó a Kansas City Southern México, en donde obtuvo la confianza de **José Zozaya**, capitán de la compañía, quien le encargó las relaciones institucionales de la empresa.

Bueno, pues este mes lo jaló a una oficina más cercana al encargarle la responsabilidad de la dirección de ventas de esta ferroviaria.

Sustituye a **Gloria Ballesteros**, quien probará suerte como consultora.

*capitanes@reforma.com*