



EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

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

Todo por nada

Cancelado unilateralmente por Estados Unidos el programa piloto para abrir el transporte de carga a las empresas mexicanas en congruencia con la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México le está abriendo una rendija a la reciprocidad... sin contraparte

La vía es un Anteproyecto de Reglamento de Paquetería y Mensajería elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que le abre la puerta a las firmas estadounidenses del ramo para convertirse en transportistas de carga, al anularse la restricción de peso de los paquetes. Más aún, se les permite realizar operaciones de cabotaje, es decir llevar carga de un punto a otro del interior de la República, a contrapelo de las restricciones de Estados Unidos, que en el frustrado plan piloto sólo hablaban de acceso a una exigua línea fronteriza, sin posibilidad de llevar carga de un punto a otro de ésta.

Entregas y te regresas.

De hecho, la alternativa estaba reservada para las nacionales de cada uno de los tres países en concierto. Lo patético del asunto es que aun cuando México exigiera una reciprocidad a la que no está acostumbrado para sus propias empresas de mensajería y paquetería, hete aquí que éstas no operan en la Unión Americana.

El regalazo, pues, llega de gratis.

Del tamaño del absurdo habla la inaudita alianza de las empresas afectadas que convocó a tiros y troyanos en la defensa del interés común.

Estamos hablando de un frente común de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, de la Cámara Nacional del Autotransporte de Pasaje y Turismo y de la Asociación Mexicana de Paquetería y Mensajería.

De acuerdo con un comunicado conjunto de las organizaciones, la alternativa no sólo viola lo negociado en el TLCAN, sino la Ley de Inversiones Extranjeras que le cierra la puerta a la participación extranjera en el transporte de carga. Más aún, se desvirtúa el concepto de paquetería previsto en el sistema postal internacional, que acota el peso de los paquetes a un máximo de 31.5 kilogramos, en cuyo escenario la capacidad de los vehículos de transporte no podría exceder de 4 toneladas.

El problema es que el reglamento de la discordia, en uno de cuyos capítulos se abre la posibilidad de utilizar camiones de 9 toneladas para las empresas de mensajería, ha sido autorizado ya por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria y por la Comisión

Federal de Competencia, lo que coloca a la SCT en una encrucijada: si lo rechaza tendrá que argumentar ante el Jurídico de la Presidencia de la República las razones, y si lo aprueba tal cual, se desataría un escándalo de colosales proporciones.

Por lo pronto, colocadas las cartas en la mesa desde septiembre pasado, la dependencia encabezada por Juan Molinar Horcasitas le ha dado largas al asunto, aduciendo que se mantiene la etapa de consultas, por más que hasta hoy no se han escuchado los reclamos de los detractores de la medida.

De acuerdo con éstos, por ejemplo, no se ha tomado en cuenta que los problemas que afectan adversamente al sector logístico del país son ajenos

a éste. De hecho, se alude a un estudio realizado por la Secretaría de Economía en que se documentan algunos obstáculos como disposiciones de tránsito, Ley Aduanera, reglamentos y trámites aduanales, impuestos y otras regulaciones.

En paralelo, se habla de exceso de permisos para operar; de inseguridad en las carreteras; de lentitud en los trámites para obtener certificados de origen y licencias sanitarias de las mercancías; de infraestructura deficiente, y de exceso en las tarifas de peaje de carreteras de cuota, además, naturalmente, del alza a las gasolineras y diesel.

La paradoja del caso es que se reconoce sin ditingos la exigencia de reglamentar la actividad para ofrecer seguridad jurídica a los participantes en el mercado... pero no a ese precio.

La posibilidad de un reglamento de Paquetería y Mensajería se ha venido discutiendo desde hace 16 años, justo cuando México aceptó, en el marco de la negociación del TLCAN, que se abriera la frontera unilateralmente a las empresas del ramo, por más que se reservaba la posibilidad del cabotaje.

El país, pues, desanda los pasos para ofrecer ahora en charola de plata la alternativa para las firmas de mensajería y paquetería de utilizar vehículos de carga de hasta 9 toneladas, lo que las convierte en transportes de carga.

Todo por nada.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 08.01.2010	Sección Cartera	Página 6
----------------------------	---------------------------	--------------------

BALANCE GENERAL

A contrapelo de las versiones que hablan de una inminente venta de la línea aérea de bajo costo Volaris a su rival más encarnizado en el ramo, Interjet, propiedad del ex gobernador de Veracruz, Miguel Alemán Velasco, ésta mantiene intacta su agenda para los próximos años, dado el éxito obtenido. De entrada, su alianza con la línea aérea interna de Estados Unidos, Southwest, le ha resultado altamente rentable, al punto de incrementar al doble los vuelos iniciales a Los Ángeles y San Francisco. La expectativa habla de incluir en las rutas a Houston o Chicago.

La línea aérea del país de allende el Bravo ofrece a sus pasajeros la posibilidad de conexiones a México. De hecho, desde su portal de internet se pueden comprar los boletos de Volaris.

En el primer caso, aprovechando los espacios de su socio estratégico, los aterrizajes son en el principal aeropuerto de la ciudad californiana donde vive el mayor número de mexicanos.

De hecho, si antes volaba al destino sólo de Toluca, hoy lo hace además desde Morelia y Zacatecas. Adicionalmente, la línea aérea se ha convertido en la reina de Tijuana con 24 vuelos diarios, planteándose la posibilidad de ofrecer próximamente aterrizajes al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Digamos que un pasajero podría volar de Toluca y regresar por éste.

TMM LA LIBRA

Quien acaba de lograr una exitosa reestructura de su deuda es el grupo TMM, que encabeza José Serrano Segovia, vía el canje de un paquete accionario por el débito de su filial, la firma Vex.

La participación entregada fue por 41 millones 181 mil dólares, cotizándose las acciones a 0.88 dólares, equivalentes a 4.4 dólares por paquete, bajo la figura de ADR.

En total estamos hablando de 46 millones 797 mil 404 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal. El precio pactado fue superior en 10% al del cierre de los ADR del 5 de enero pasado.

Abierta la posibilidad para que los accionistas actuales aumenten su participación vía inclusión en la oferta, ninguno de ellos ejerció su derecho de tanto. La fórmula se había pactado en una asamblea general ordinaria de accionistas realizada el 15 de diciembre pasado.

Con la inyección se fortalece el balance de la compañía transportista, mejorando su flujo de efectivo y consolidándose su viabilidad.

Aun cuando México exigiera una reciprocidad para sus propias empresas de mensajería y paquetería, éstas no operan en EU