

CAPITANES®

ESTO ES CASA FÁCIL

Los mexicanos tienen menos problemas en ahorrar para el enganche de su primera casa, que quien pretende hacerlo en Canadá, Estados Unidos o Reino Unido.

No, no crea que la afirmación anterior es del Secretario de Hacienda. No, en realidad a esta conclusión llega un estudio de una aseguradora internacional, que hoy empezará a hacer ruido. ¿Es otra ilusión óptica?

Viene del Informe Genworth de Tendencias Hipotecarias Internacionales.

Esa aseguradora, comandada en el País por **Alejandro Rivero Andreu**, es la que está detrás de la investigación y de esa parte de su estado de cuenta hipotecario que dice algo así como "cargo por seguro".

Es decir, protege a quien lo financió a usted de que no pague.

Una de las conclusiones del estudio realizado en 8 países es justamente que los mexicanos y quienes viven en India podrían "engancharse" más fácilmente su primera casa.

Pero no es por su ingreso, sino por su bajo nivel de deuda.

Aquí abundan los jóvenes y no tan jóvenes que siguen viviendo con sus padres y sólo asignan un 10 por ciento de su ingreso al pago de compromisos.

En EU, Canadá y Australia, muchos de esos jóvenes ya son independientes y asignan la mitad de sus percepciones a este rubro.

¿Entonces por qué no se venden más casas en México?

Según Genworth, porque los mexicanos "le sacan" a perder su empleo y por eso evitan los compromisos. Además, ojo, hoy temen por la seguridad de sus bienes.

¿Qué trae todo esto como resultado? Que los mexicanos se tardan más en comprar casa que habitantes de otros países.

En México, entre la década de los noventa y la primera de este siglo, la edad promedio de quien compra casa por primera vez aumentó 18 por ciento.

Hoy, el mexicano promedio adquiere su primera propiedad a los 32 años. Dos años más viejo que el promedio del estudio, y unos ocho más, que los mexicanos de los ochenta, según Genworth.



Leopoldo Orellana...

El capitán de Mazda circula entre fuertes vientos. La compañía no ha negado rumores que advierten de la llegada de su primera armadora a México. Paralelamente, fortalece una campaña en medios que destaca las ventajas de ingeniería de sus productos en general. Así que puede colocarse como un protagonista destacado del sector.



INHABILITAN A GUTSA

¿Fue un error? De ser así, fue uno muy grande el que cometió Gutsa Infraestructura.

El viernes trascendió la nueva inhabilitación a esta constructora para recibir contratos financiados con recursos federales.

Es por 3 años y 9 meses, y la impuso la contraloría interna del Instituto Nacional de Cancerología (INC).

Lo que sale a la luz es la razón del castigo.

Resulta que Gutsa, encabezada por **Juan Diego Gutiérrez Cortina**, participó en una licitación convocada por el INC y se le olvidó informar a esa dependencia que ya cargaba a cuentas una inhabilitación previa.

Recuerde. En 2007 le fue impuesto un castigo de un año por la Secretaría de la Función Pública.

¿La razón? Los enormes retrasos de Gutsa en la rehabilitación de la Autopista del Sol.

Ese castigo estuvo suspendido más de 2 años por un amparo que promovió la empresa. Pero finalmente fue confirmado por todas las instancias y estuvo vigente en el periodo abril 2010 a marzo de 2011.

Ahora el INC considera que Gutsa se condujo con "mala fe", por eso le aplicó una sanción cercana al máximo legal de 5 años.

Por jurisprudencia reciente de la Corte, los jueces ya no pueden suspender estas inhabilitaciones

cuando las empresas se amparan. Pero Gutsa cuenta aún con el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa.

Ahí no se litigan amparos, sino juicios contenciosos, pero parece que el criterio de la Corte les ha importado poco, y aún conceden suspensiones a las compañías sancionadas. Veremos si éste es el caso.

CHOQUE DE TRENES

Ya le mandaron pedir todo un tren cargado, cargado de... té de tila, a **José Zozaya**.

El capitán de la ferroviaria Kansas City Southern México trina contra el IFAI, que preside

Jacqueline Peschard.

Todo porque el 13 de abril, el órgano de transparencia ordenó a la SCT entregar a un particular todos los informes relativos al cumplimiento de las obligaciones de KCS en materia de transporte de materiales y residuos peligrosos, correspondientes a 2008.

El solicitante quiere saber cuáles son los equipos que usa KCS para este tipo de transporte.

El nivel de detalle es tal, que llega al número de carro y su capacidad en metros cúbicos.

La SCT entregó "pedacitos" de la información al solicitante, pero

alegó que los documentos íntegros son información reservada, porque "se podría propiciar la vulnerabili-

dad en la seguridad del transporte". El IFAI no compró la idea.

Sus comisionados sostuvieron que KCS es un concesionario de servicio público.

Por tanto, cualquier ciudadano tiene derecho a conocer si cumple con condiciones de seguridad.

Sin embargo, desde luego que la empresa afectada no opina lo mismo y el equipo legal de KCS ya presentó el proverbial amparo para frenar la orden del IFAI. Y ya lo obtuvo.

El viernes, la juez federal **Alma Delia Chávez** concedió una suspensión provisional para que la SCT no entregue nada, mientras analiza la legalidad del mandato en cuestión.

Será muy interesante ver cómo se resuelve el fondo de la cuestión.

COMPARTAMOS PERÚ

Es un hecho consumado. La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones dio el sí ayer a Compartamos.

La holding dirigida por **Carlos Labarthe** concretó la compra de Financiera Crear, de Perú.

Fue un largo recorrido que pasó por la necesidad de que el banco del mismo nombre estableciera precisamente una holding que le permitiera salir de compras al extranjero.

capitanes@reforma.com