



EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobarrancochavarria0@gmail.com barrancoalberto@prodigy.net.mx

Truenan transportistas contra EU

En lo que constituye un enérgico manotazo en la mesa, la **Cámara Nacional** del Autotransporte de Carga está demandando la reapertura de un arbitraje abierto originalmente en el 2008 para ventilar el incumplimiento del gobierno de Estados Unidos frente a los compromisos de apertura pactados en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

El organismo reclama una colosal indemnización por los daños provocados frente a lo que califica de "incumplimiento sistemático" por parte de la autoridad del vecino país.

Según ello las empresas transportistas nacionales han perdido 5 mil 334 millones de dólares durante el último lustro.

Adicionalmente se han provocado daños al comercio bilateral por 2 mil 500 millones de dólares anuales. La suma alcanzaría 35 mil millones de billetes verdes.

El reclamo se apunala con una solicitud al gobierno de México, léase la **Secretaría de Economía** encabezada por Ildefonso Guajardo, para que tome las represalias a que tiene derecho un país cuando otro incumple los compromisos pactados en el ámbito mercantil.

De atreverse la dependencia, no sería la primera vez. Durante el 2009, luego de que se abriera la posibilidad de un arbitraje a solicitud de los transportistas, México restringió el comercio de algunos productos, si bien poco significativos, por ejemplo, adornos navideños o alimento para mascotas.

El castigo se levantó cuando la Casa Blanca abrió lo que se calificó como un Programa Demostrativo para la Apertura del Transporte de Carga... que meses después se canceló.

La intención era abrir el escenario para operaciones de cabotaje, es decir que los camiones de bandera estadounidense que lleguen al país puedan realizar fletes al interior del mismo en su ruta de regreso.

Sin embargo, la posibilidad se abrió solo cuando la carga va hacia la Unión Americana, es decir cuando el camión que viaja de El Pa-

so a Saltillo regresa en un flete pactado hacia el mismo destino o puntos alternos de allende la frontera.

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

La paradoja del caso es que aun así el programa se canceló a presión de los sindicatos de transportistas, tradicionales bastiones electorales de los demócratas.

El pretexto era la tardanza de hasta cinco horas en cruzar las aduanas mexicanas.

Sin embargo, el país del norte abrió una mesa de negociación sobre el tema, bajo la fórmula del borrón y cuenta nueva.

Esta naufragó, como todos los ejercicios para buscar un arreglo que se hicieron desde 1997, cuando de acuerdo a lo pactado se iniciaría la apertura en una franja transfronteriza.

En el camino México le ha ganado dos demandas a Estados Unidos ventiladas por paneles de solución de controversias.

Durante 2011 la **Secretaría** de Comunicaciones y Transportes hizo un nuevo intento para plantear un "programa piloto" o "programa demostrativo" tras su suspensión unilateral por parte de la Casa Blanca, que tampoco prosperó, por más que la Comisión Federal de Mejora Regulatoria había aprobado los puntos fundamentales.

En el largo camino de piedritas, de pronto se planteó como obstáculo que los camiones mexicanos eran ligeramente más anchos a los de Estados Unidos; que los choferes del

país no hablaban inglés; que desconocían las rígidas reglas de tránsito de la nación de allende el Bravo.

La paradoja del caso es que en los "programas demostrativos", por más que existía la posibilidad de inscribir a 100 empresas de cada país, resulta que solo se insertaron 28 de México, la mayoría hombres-camión, y 10 de Estados Unidos.

La flota conjunta por parte del país era de 112 unidades, y a la del vecino de 58.

La pregunta es si 17 años después México logrará el cumplimiento estricto de compromisos que hasta hoy están en el aire.

Reclamos millonarios frente a largas reiteradas.



Fecha 26.09.2014	Sección Cartera	Página 4
----------------------------	---------------------------	--------------------

BALANCE GENERAL

Pendiente la posibilidad de vender su negocio de Envases de Alimentos y Bebidas que le representa el 48% de sus ingresos, el presidente del Grupo Vitro, Adrián Sada González y su hijo Adrián Sada Cuevas, acaban de comprar un nuevo paquete accionario de la firma.

Este equivale a 9.99% del capital de la principal fabricante de vidrio del país.

Se habla de que el comprador de la principal división del consorcio podría ser un competidor internacional de la firma.

Como usted sabe, Vitro acaba de salir de un concurso mercantil tras renegociar sus deudas, lo que obligó a la familia propietaria a vender parte del capital.

En el camino debió enfrentar decenas de litigios con los tenedores de bonos de deuda, cuyo monto alcanzaba mil 500 millones de dólares.

Algunos especulan que podría venderse el 100 por ciento de las acciones del consorcio, aprovechando su rápida recuperación.

Vitro dejó hace dos años sus operaciones en España.

BIO PAPPEL YA MERITO

Aunque le falta aún el visto bueno de la Comisión Federal de Competencia Económica, la empresa Bio Pappel dio un paso más en la posibilidad de adquirir a la Corporación Scribe. Los tenedores de certificados de deuda emitidos por éste ya aprobaron la operación. El requisito era indispensable para seguir avanzando.

Escindida de Kimberly Clark a la compra de la papelera San Cristóbal por parte de ésta, Scribe es la principal firma del país en fabricación y distribución de papel bond y cuadernos, contando con cuatro plantas instaladas en Querétaro, Michoacán, Vera-

cruz y el Estado de México.

La empresa pertenece a la sucesión de German Larrea Mota Velasco, fallecido recientemente.

TULA SÍ; TULA NO

Colocada en largo paréntesis de más de un lustro la posibilidad de construir una nueva refinería en la zona de Tula, Hidalgo, Petróleos Mexicanos está apuntalando a la que mantiene en la misma zona, que se conoce como "Miguel Hidalgo".

La empresa productiva de Estado le acaba de entregar un contrato a la compañía española Actividades de Construcción y Servicios para edificar varias plantas.

El monto de éste es de 500 millones de dólares.

La apuesta se realiza en el marco del Plan de Combustibles Limpios.

El contrato incluye cuatro plantas regeneradoras y de tratamiento de agua, y la modernización de cinco hidrosulfuradoras de desecho. La empresa española lidera un consorcio integrado por tres de sus empresas filiales, Cobra, Dragados y Dragados Offshore.

SE DESPLOMA NEXTEL

Con una pérdida de 2 millones de clientes en los últimos tres años, Nextel México vive la peor etapa de su vida, por más que asegura estar al margen de los problemas de su controladora en Estados Unidos, NII Holdings.

La firma, como usted sabe, se acogió al capítulo XI de la Ley de Quiebras de su país, en afán de protegerse de sus acreedores.

Sus deudas son superiores al valor de sus activos.

La compañía vendió sus operaciones en Chile a un consorcio integrado por el Grupo Veintitrés de Argentina y los fondos de inversión ISM Capital y Optimum Advisors.