

## EMPRESA



### Alberto Barranco Quieren abrir carga aérea

Aunque en el ánimo de la opinión pública se anotó como responsable del descarrilamiento de las negociaciones para revisar el Convenio Bilateral Aéreo entre México y Estados Unidos a la oposición de Interjet, a la que se sumaron Volaris y Viva Aerobus, a una cláusula en beneficio de Aeroméxico, lo cierto es que hubo otro factor en la trinchera

**E**stamos hablando de la oposición de la única empresa de carga aérea de capital 100 por ciento nacional a una apertura que beneficiaría a firmas extranjeras sin posibilidad de reciprocidad en Estados Unidos.

Más allá, el escenario, tal como se dibujaba, podría provocar la ira de la Cámara Nacional del **Transporte de Carga** al pretender abrir el horizonte al transporte intermodal, es decir incluir el que se hace por tierra.

En la paradoja del milenio, la revisión de un convenio bilateral aéreo incluiría el terrestre... en un marco en que Estados Unidos tiene 18 años sin cumplir la cláusula del Tratado de Libre Comercio de América del Norte que obliga a abrir el transporte transfronterizo de carga entre los dos países.

El acuerdo estipulaba que la posibilidad de ingreso de camiones mexicanos a territorio del país vecino llegaría dos años después de la entrada en vigor del concierto mercantil.

De acuerdo a lo que México había pactado con su contraparte, cuyo convenio se redactó en inglés, se aceptaba otorgar "libre designación" en terceras y cuartas libertades tanto a **aerolíneas** de pasajeros como de carga, lo que hasta hoy estaba limitado a pasajeros en dos y en algunos casos tres empresas y cinco de carga.

La tercera libertad, de acuerdo al argot, habla del derecho de desembarcar pasajeros, correo y carga tomados en el territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave, en tanto la cuarta apunta al derecho de tomar pasa-

jeros, correo y carga destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

En paralelo, el acuerdo, tras dos reuniones previas celebradas en la ciudad de México y Washington, permitía otorgar quintas y séptimas libertades a **aerolíneas** de carga, lo que podría abrir el escenario a operaciones de cabotaje, es decir fletes internos en el país, dada la falta de controles del gobierno federal.

La quinta libertad aprueba el derecho de tomar y desembarcar pasajeros, carreo y carga con destino o procedentes de terceros estados. La séptima al derecho de que el operador de un estado transporte tráfico comercial enteramente fuera de su territorio, incluso sin pasar por éste.

En México operan dos grandes empresas de Estados Unidos que controlan el 70% del mercado de autotransporte de carga en su país, cuyo poderío impidió que DHL entrara a su territorio.

Y aunque hay dos líneas aéreas que operan con bandera mexicana, su capital mayoritario es extranjero, lo que implica que de facto operan bajo el marco de la octava libertad, sin que se haya negociado su colocación en escena.

Esta habla del derecho de que el operador aéreo de un estado transporte tráfico comercial dentro del territorio de otro estado, es decir cabotaje.

Estamos hablando de Aerotransportes Mas de Carga, que en enero de 2003 tuvo un incremento de capital por un monto de 788 millones de dólares, en cuya suscripción participó Mas Investment Limited con sede en Ba-



Fecha <b>21.11.2014</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>4</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------

hamas, filial de Lan Cargo Overseas Limited, lo que incrementó su participación del 25 a 39.51 por ciento.

Anteriormente la Promotora Aérea Latinoamericana tenía el 75%.

A su vez, Aerounión, empresa creada en 1998, fue adquirida en marzo de este año por Avianca, empresa encabezada por el brasileño Germán Efromovich.

Este compró la línea aérea colombiana en el 2004.

Las versiones sobre la ruptura de las prácticas entre México y Estados Unidos para revisar el convenio aéreo bilateral hablaban de la oposición de tres líneas nacionales a que se incluyera en el convenio un párrafo que le daría Inmunidad Antitrust a quienes celebraran acuerdos entre empresas nacionales y estadounidenses, lo que votaba a favor de Aeroméxico, quien tiene un convenio con Delta.

Con el nuevo marco se podrían celebrar alianzas para operar bajo una misma red y un mismo itinerario.

Redactados los acuerdos en inglés, la contraparte habló de falta de seriedad de México... soslayando la palabra reciprocidad.

El año entrante se reanudarían las pláticas, aparentemente partiendo de cero.

**Balance general.** Finalmente la familia González Barrera logró un arreglo con los fondos institucionales que le han apostado a la acción de Banorte, para aceptar la llegada del exdirector general de Interacciones, Carlos Hank González, a la presidencia de éste, en sustitución de Guillermo Ortiz.

El nombramiento, dado a conocer hoy al Consejo de Administración de la intermediaria, debe ser ratificado en una asamblea extraordinaria de socios.

En la reunión se dio cuenta de la renuncia del director general, Alejandro Valenzuela, cuya cabeza la colocó Ortiz como condición para dejar su cargo.

Las corredurías habían advertido de los riesgos.

La sucesión de Roberto González Barrera, quien fuera hasta su momento presidente del banco, tiene el 11% del capital. El resto está pulverizado entre inversionistas que acuden a la Bolsa Mexicana de Valores,

**Megalicitación de la discordia.** Aunque no se anota el nombre o razón social del denunciante, trascendió que el 14 del mes que corre se presentó una denuncia ante la Auditoría Superior de la Federación contra la firma distribuidora de medicamentos Fármacos Especializados, bajo la acusación de bloquear el proceso de compra consolidada de medicamentos, es decir la megalicitación para el sector salud.

El texto habla de que la firma le envió a diversos laboratorios una carta en la que habla de las gestiones que realizó para contener el impacto negativo que pudiera tener el Programa de Sustitución Terapéutica.

La misiva habría sido firmada por el extitular de la Coordinación Técnica de Bienes y Servicios del IMSS, Oscar Arellano Pérez, hoy director comercial de la empresa.

La querrela involucra a dos servidores públicos, ambos funcionarios del propio Instituto Mexicano del Seguro Social, concretamente del órgano de control interno: Martha Rodríguez y Ricardo Zertuche.

Estos abrieron un procedimiento contra la Distribuidores Savi, encabezada por Jorge Escalona, por haber entregado una licencia sanitaria que no correspondía a un fármaco que participó y ganó en la anterior megalicitación.

**Apuesta de TMM.** En la coyuntura de la apertura de la carretera México-Tuxpan, la empresa Transportación Marítima Mexicana de José Serrano está acelerando la construcción de una terminal de contenedores.

La obra se terminará en tres años.

Con una inversión de 356 millones de dólares, la infraestructura tendrá dos plantas de atraque capaces de atraer barcos de 400 metros de largo.

**Odile salió caro.** De acuerdo a los peritos de la aseguradora Mapfre, los daños provocados por la furia del huracán "Odile" a su clientela alcanzaron un total de mil 900 millones de pesos.

Estamos hablando de solo 241 siniestros. Como recordará usted, el fenómeno impactó a Baja California Sur en septiembre pasado. La empresa garantiza el pago de las pólizas. ●

*albertobarrancochavarria0@gmail.com*