

EMPRESA



Alberto Barranco Otro regalo a EU

Centrado el interés de las líneas aéreas nacionales en evitar un escenario de liberalización total, es decir, cielos abiertos para las empresas estadounidenses en el marco de la revisión del Convenio Aéreo Bilateral, la distracción provocó un espectacular gol... contra el transporte terrestre y marítimo.

Por absurdo que parezca, pues, México permitió una cláusula que le abre a las firmas aéreas de carga del país vecino realizar por cuenta propia o con cargo a terceros la entrega última de los envíos.

Naturalmente, las Cámaras del ramo de transporte de carga terrestre y marítima no fueron consultadas.

Peor aún, tampoco hubo participación de las empresas de mensajería nacionales.

De acuerdo al inciso octavo de la cláusula ocho del capítulo Oportunidades Comerciales del nuevo escenario que entrará en vigor el primer día del próximo año, se permite a las aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga de ambas partes emplear "sin restricciones" para la conexión del transporte aéreo internacional, "cualquier transporte de superficie para la carga".

Más aún "las aerolíneas podrán elegir o realizar su propia transportación de superficie o proporcionarla a través de arreglos con otros transportistas terrestres o marítimos, incluyendo la operada por otras aerolíneas y proveedores indirectos de transporte de carga aéreo".

La posibilidad, pues, le abre el transporte de superficie interior a terceros países, es decir, lo que se conoce como cabotaje.

En paralelo, se dejó en el aire con qué tipo de permisos o autorizaciones se operaría, dado que existe el transporte particular, privado y mercantil, en cuyo caso se opera con autorización tanto de la federación como de entidades federativas y municipios.

El texto modificado hablaba de que el servicio de transporte terrestre solo podría ser proporcionado previo acuerdo firmado con operadores de servicios intermodales autorizados de conformidad con las leyes de cada país.

Como recordará usted, en su punto nodal el Convenio Bilateral Aéreo le abrió el escenario a terceras y cuartas libertades, es decir, el derecho de tomar y desembarcar pasajeros, correo y car-

ga tomados o destinados al territorio del país cuya nacionalidad posee la aeronave.

La negociación se desahogó en cuatro reuniones bilaterales, dos de las cuales las encabezó por parte de México el director general de Aeronáutica Civil de la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes**, Alejandro Argudín Le Roy, cuya inexperiencia le permitió a su contraparte tomar la batuta.

El interlocutor, de apellido Peña, llegó a la mesa con un récord de 46 convenios aéreos bilaterales negociados.

Enviado el funcionario a la dirección general del aeropuerto capitalino, se le sustituyó por Gilberto López Meyer, mucho más curtido en los menesteres, quien participó en las dos últimas reuniones.

Sin embargo, Estados Unidos no quiso retroceder en el terreno ganado.

La explicación frente a las críticas de cara a la cláusula de la discordia era que ésta se apega a los ejemplos propuestos por la Organización Internacional de la Aviación Civil para sus integrantes.

Sin embargo, el organismo permite laxitud en relación con el tipo de país, en un escenario que va desde las cláusulas tradicionales hasta las más liberales.

Se soslayaron, pues, las asimetrías con Estados Unidos.

Más aún, el país se olvidó de la alternativa de cláusulas de gradualidad o salvaguardas para las empresas nacionales afectadas,

En la subjeción al país del norte, por lo demás, se dejó de lado lo dispuesto en la Ley de Planeación.

Se diría, pues, que el capítulo de carga terrestre proveniente de aviones lo dictó Estados Unidos.

Otro regalito más.

Balance general. Más de lo mismo: al amparo de la debilidad del país frente a los ma-



| | | |
|----------------------------|---------------------------|--------------------|
| Fecha 23.02.2015 | Sección Cartera | Página 4 |
|----------------------------|---------------------------|--------------------|

notazos en el escritorio de su vecino del norte, un grupo de legisladores estadounidenses le envió al Departamento de Comercio una carta solicitando que se levanten las restricciones para exportar petróleo a México.

La coyuntura es inmejorable: mientras nuestro país enfrenta su nivel más bajo en materia de producción en 20 años, Estados Unidos ha logrado, con las nuevas formas de extracción, un nivel sin precedente.

Sí durante años se le compraba petróleo al país para equilibrar sus alicaídas reservas, hoy éstas rompen niveles todos los días.

En enero pasado los dos países habían firmado un convenio para que México importara 100 mil barriles de petróleo al día, en paralelo, naturalmente a las gasolinas que nos venden.

El peligro es que lo que hoy se plantea como sugerencia se pueda convertir en ley de cara a la mayoría de republicanos en el Congreso del país vecino.

Se va, pero se queda. Advertido en este espacio lo que se calificaba de inminente relevo de Manuel Medina Mora como copresidente y director general de Banca de Consumo Global del Citigroup de Estados Unidos, la matriz de Banamex, el anuncio llegó finalmente.

Sin embargo, el banquero regresará como presidente de la filial en México.

El cambio llegará en junio.

Como recordará usted, la posición de Me-

dina Mora se empezó a tambalear ante los escándalos de manejos irregulares en el Banamex de Estados Unidos, sin relación con el nuestro, y el escándalo Oceanografía, en cuyo marco se le cortó la cabeza al director general, Javier Arrigunaga.

El primer signo de que ya no tenía todos los hilos llegó cuando se le suspendió la entrega de un bono de actuación.

Durante los días aciagos en que se destapó el fraude de la contratista de Pemex al banco, el Citigroup tomó la batuta, soslayando la jerarquía del banquero mexicano.

Minería de capa caída. Aunque la economía del país registró otro año perdido al crecer solo 2.1% en el 2014, frente al 2.5% en que se expande la población, la peor parte le tocó a la minería, que cayó 2.3%, en un escenario en que la minería petrolera, a la que pretende dar un nuevo impulso la reforma energética, descendió 2.4.

Se trata del peor resultado en 20 años, en cuyo marco gravitan los nuevos tributos impuestos a la industria extractiva y la caída de los precios internacionales de los metales.

Máscara del SAT. Colocada en entredicho por la Auditoría Superior de la Federación la dureza inflexible que ha pretendido mostrar en su gestión su jefe, Aristóteles Núñez, al hacer pública una observación por lo que califica de condonación irregular de multas y recargos por mil 123 millones de pesos a favor de

cuatro empresas privadas, el organismo prepara su defensa.

Según ello, se ajustó a las reglas que se fijaron en el programa "Ponte al corriente", en cuyo marco se metieron las firmas Sabritas, Gamesa, ProLogis y Scotiabank.

No hubo, pues, graciosa concesión.

El SAT reaccionó con furia al balconeo, dado que de acuerdo al marco jurídico solo se exhiben razones sociales de firmas o personas físicas cuando la autoridad ha detectado una omisión en el entero de tributos, notificándose el crédito fiscal correspondiente.

Tú también, Cemex. Aunque su ruta apunta al sector eléctrico, Cementos Mexicanos también le está entrando a la tómbola de la reforma energética creando una división especial en el conglomerado.

La firma anunció una inversión de 36 millones de dólares para los próximos cinco años, apuntando incluso a la generación por vía eólica.

En la apuesta la empresa con sede central en Monterrey se está asociando con la compañía Pattern Development, a quien respalda financieramente la firma de inversiones Riverstone.

Cemex le vende excedentes de energía eléctrica a la Comisión Federal de Electricidad como generador para autoabasto.

● albertobarrancochavarria@gmail.com