

# CAPITANES

## SIN PALOMA MENSAJERA

**A**ntes de llamar a la empresa de mensajería sería bueno que leyera esto para que sepa usted por qué no ha llegado su paquete. Aquí le contamos del gran problema que causó un cambio legal suscitado en abril, que entorpeció la llegada de mercancía al País.

Sucede que desde ese mes, el Gobierno impide que los contenedores de importación, esos que llegan por avión, barco o por tráiler, puedan ser movidos más de una vez dentro del territorio nacional.

El asunto fue tan formal, que quedó impreso en el Diario Oficial.

Varias empresas patearon, lo que aparentemente provocó que Hacienda, comandada por **Agustín Carstens**, privilegiara a un sector, dejando fuera a las empresas de mensajería.

Gracias a la distinción, hoy, empresas "consolidadoras" que administran logística de grandes empresas y almacenes fiscalizados, no enfrentan la restricción de sus contenedores.

Nos cuentan que estas facilidades fueron consecuencia de una "instrucción" por parte de la Secretaría de Hacienda a las aduanas del País.

El problema es que por aduana pasan los envíos, por ejemplo, de DHL, que lleva **Luis Erafia**, y UPS, a cargo de **Griselda Hernández**, que llegan con sus aviones propios a la Ciudad de México.

Pero éstas juegan en el giro de paquetería, por lo que sufren aún la restricción de sólo poder hacer una transferencia, lo que les impide la distribución más ágil de sus envíos, de los cuales, aproximadamente una cuarta parte se queda atorada en el primer almacén al que llegan.

Esto impacta a los clientes, que no entienden por qué se retrasan envíos que hace poco llegaban puntuales.

Puede usted imaginar la pérdida de mercado que les amenaza e incluso posibles demandas por incumplimiento de contrato.

A ver si convencen a Aduanas de hacer algo, y pronto.



### Gabriela Hernández...

La subsecretaria de Comunicaciones trabajará horas extras estos días. Carga con dos licitaciones que habían sido retrasadas, la de la fibra oscura de CFE y la del espectro radioeléctrico. Además, le tocará la responsabilidad básica en la definición de SCT respecto a la presunta violación de la Ley Federal de Telecomunicaciones por parte del servicio Hi-tv.

## ¿CERO Y VAN CUÁNTAS?

Por quinta ocasión, Comercial Mexicana, de **Guillermo González Nova**, extendió el plazo de espera judicial, para que no le cobren sus acreedores.

Ya son casi ocho meses los que cumplen las acciones judiciales interpuestas en Nueva York por los bancos que participaron en las operaciones de derivados.

La extensión revelada ayer, sin embargo, es por sólo dos días más, lo que denotaría al menos tres cosas.

La primera es que los bancos acreedores se están cansando de esperar; la segunda, que hasta ahora La Comer no ha presentado una propuesta de reestructuración viable, y la tercera, que es muy posible que al final tenga que negociar acuerdos de pago con cada banco.

Del bando de los acreedores nos cuentan que su petición es que La Comer les pague con la venta de activos monetizables.

Pongamos, como ejemplo, un porcentaje de su participación de Costco en México, o bien, su cadena de restaurantes California y algunos de los inmuebles que posee.

Tan sólo por la venta del citado club de precios, Accival anticipa que Comercial Mexicana podría obtener 750 millones de dólares.

De momento, la cadena de autoservicios estimó su capacidad de pago en poco más de mil 300 millones de dólares.

El problema es que los acreedores reclaman más de 13 mil 200 millones de dólares!

## MAL Y DE MARCAS

Hace poco más de dos años, Grupo Posadas, que comanda **Gastón Azcárraga**, presentó una nueva marca de hoteles.

Estaba dirigida a hombres de negocios que no podían alejarse de la tecnología. ¿La recuerda? Le puso "Lat 19".

Hasta el año pasado, la cadena hotelera buscó socios para el desa-



Continúa en siguiente hoja

Fecha <b>21.05.2009</b>	Sección <b>Negocios</b>	Página <b>3</b>
----------------------------	----------------------------	--------------------

rrollo de esta nueva firma, que implicaría construir 20 hoteles de entre 100 y 120 habitaciones.

Estos quedarían distribuidos en Monterrey, Guadalajara y Distrito Federal, y requerirían una inversión promedio de 9 millones de dólares por inmueble.

Ahora le avisamos que ante el panorama de crisis económica, Azcárraga optó por guardar en el cajón el desarrollo de esta marca.

Esperará mejores tiempos y se dedicará a impulsar las otras marcas que el grupo ya tiene posicionadas, con el fin de captar más turistas, ahora que andan escasos.

## **PAZ POR AHORROS**

Ya que andamos con las empresas de **Gastón Azcárraga**, le entera-

mos de un asunto importante con Mexicana.

**Manuel Borja**, capitán de la aerolínea, dio el primer paso para reducir diversos costos, en conjunto con sus trabajadores.

Éste es un esquema solidario que de pronto se puso de moda.

El nuevo tema involucra obviamente a la dirigente de la Asociación Sindical de Sobrecargos de

Aviación, **Lizette Clavel**.

Ella recibió de esta aerolínea una propuesta con la que el sindicato otorgaría los ahorros que pretende la aerolínea y que equivalen a 150 millones de pesos. Algunos, tal vez, estarían relacionados con ingresos de empleados.

A cambio, Mexicana finalizaría

el Conflicto Colectivo de Naturaleza Económica que inició en marzo de 2007 para modificar el contrato de los sobrecargos.

Fue un pleito del que aquí le hablamos largo, con el que la empresa iba a demostrar legalmente que no le alcanzaba para pagar los sueldos que exigen sus trabajadores.

Cómo le urgirán a Mexicana los ahorros, que al parecer no hubo rechazo inmediato a su oferta, como podría temerse.

El sindicato tiene esta semana para analizar el tema, el lunes dará a conocer a su Asamblea las peticiones y Clavel sabrá entonces cómo se lo toma su gremio.

*capitanes@reforma.com*