

Fecha <b>11.12.2009</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>7</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------



## EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

# SCT, en la encrucijada

Colocada en la encrucijada entre mantener la ortodoxia o desafiar al poderoso gremio transportista, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberá publicar o en su caso "congelar" en los próximos días un Reglamento de Paquetería y Mensajería.

**L**a posibilidad lleva 15 años en lista de espera, dada la maraña de intereses que toca, cuyo eje es prácticamente la conversión de las firmas del ramo en empresas de carga, al anularse el límite de peso para los paquetes.

El callejón, empero, esta vez se volvió más estrecho, dado que la propuesta original de la dependencia fue aprobada por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria y enmendada por la Comisión Federal de Competencia.

Bajo ese marco, de rechazar la alternativa la SCT encabezada por Juan Molinar Horcasitas, tendría que documentar su acción ante el Jurídico de la Presidencia de la República, que evaluará los argumentos.

De encontrarlos endebles, se podría dar el caso de que el reglamento fuera expedido con la firma del Presidente de la República.

El margen de maniobra, pues, es mínimo.

Sin embargo, en el fiel de la balanza está no sólo la ira de los transportistas de carga, sino la de las propias empresas nacionales de paquetería y mensajería, las cuales consideran que las ventajas serían para las firmas multinacionales.

Una de ellas, Federal Express, por ejemplo, opera desde el año pasado en cabotaje, es decir transporte de paquetería desde y al interior del país, lo que la coloca necesariamente como el enemigo a vencer.

La firma, como usted sabe, tiene alcance en Asia, la Unión Europea, el Hemisferio Americano y, naturalmente, Estados Unidos.

El punto fino de la maraña es el tamaño de los camiones en que se transportarán los paquetes, en un escenario en que por costumbre, dada la ausencia de reglas, se ha mantenido como máximo de

capacidad cuatro toneladas. En un primer intento la Secretaría de Comunicaciones y Transportes elevó el nivel a nueve toneladas.

Sin embargo, en el que se plantea como definitivo lo ubicó en 11.

Ahora que para la Comisión Federal de Competencia no debe haber límite, es decir cada empresa ajustará el máximo de peso bruto vehicular a las posibilidades de negocio.

En supuesta compensación, la dependencia encabezada por Eduardo Pérez

Motta plantea que se permita a las empresas transportistas a su vez realizar tareas de mensajería y paquetería, sin requerir el permiso correspondiente.

Lo cierto es que el embrollo lo originó la decisión del gobierno salinista de abrir en 1993 en forma unilateral el ingreso de firmas de paquetería y mensajería al país, a la vera de las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

México, pues, regaló la alternativa sin esperar nada a cambio.

Más aún, tampoco había reglas, por más que de acuerdo con la clasificación Mexicana de Actividades Económicas y Productos, la rama comprendía los servicios postales como género y los servicios de mensajería como especie.

Bajo ese prisma, el peso máximo de cada paquete debería ser de 31.5 kilos, que es lo que marcan las normas de la Unión Postal Universal con la que México tiene un compromiso vinculante. Naturalmente, en el ejercicio no se requieren camiones

En el fiel de la balanza está la ira de los transportistas de carga y de las empresas nacionales de paquetería y mensajería, que consideran que las ventajas serían para las firmas multinacionales

con capacidad mayor a cuatro toneladas. Sin embargo, las firmas estadounidenses instaladas en el país apelan a su capacidad de servicio, que lo mismo puede plantear el transporte desde China de una pequeña pieza de maquinaria... o una turbina de varias toneladas.

De acuerdo con su percepción no hay confusión entre lo que constituye un paquete y lo que representa la carga en sí... por más que los transportis-

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>11.12.2009</b>	Sección <b>Cartera</b>	Página <b>7</b>
----------------------------	---------------------------	--------------------

tas insisten en que el esquema les dejaría sólo la posibilidad de la carga a granel, es decir la peor pagada en la actividad.

Naturalmente, las firmas nacionales de mensajería y paquetería hablan a su vez de falta de reciprocidad en Estados Unidos.

México, pues, abrirá la manga ancha sin que en el país vecino exista la mínima posibilidad de paso franco ya no sólo para nuestra firmas del ramo, sino para los transportistas de carga.

El volado, pues, está en el aire.

### **BALANCE GENERAL**

En previsión de que la voluntad presidencial le fuera adversa, Guillermo Ortiz, como le habíamos señalado en este espacio, preparó con cuidado su cama. De entrada, aceptó en forma condicionada una oferta del presidente de Banorte, Roberto González Barrera, en preparación a su sucesión, para convertirse en el presidente ejecutivo del grupo financiero que dirige uno de sus discípulos: Alejandro

Valenzuela, ex vocero de la Secretaría de Hacienda cuando Ortiz era titular. Más allá, remodeló su casa para construir un espacio de oficinas con miras a realizar tareas de consultoría durante el año en que estaría impedido de asumir el encargo, dada la información privilegiada que manejó.

Cayó en blandito, pues.

### **SEGUNDA LLAMADA...**

Será finalmente el 16 del mes que corre cuando las empresas coreanas Samsung, la italiana Saipem y el grupo ICA presenten en segunda vuelta sus propuestas para una planta desulfuradora a la vera de las refinerías de Tula y Salamanca, que permita limpiar los combustibles.

Como usted recordará, la primera vuelta se de-

claró desierta al descalificarse a la firma asiática por pretender enmendar su oferta.

Ésta era en 407 de millones de dólares, 50 menos de lo que pretendió la italiana, y 100 en relación con la mexicana.

Y aunque entonces hubo dos ofertas más, éstas se consideraron fuera del techo permitido.

La licitación, pues, se realizará bajo la fórmula de invitación restringida, con la novedad de que se evaluará el resultado bajo cinco criterios básicos: precio, calidad, oportunidad, capacidad financiera y trayectoria como contratista de la paraestatal, en su caso.

El fallo, jura la firma pública, será salomónico.

### **ROBOS A GRANEL**

En los últimos días han sido saqueadas casas de prominentes empresarios que habitan en la zona de Coyoacán, aprovechando la salida de las familias en el asueto dominical. El común denominador es la llegada de un camión en que se vacía el botín. El problema es que en algunas de ellas éste lo constituyó no sólo aparatos electrónicos de alto valor, por ejemplo televisores de plasma de dos metros, esculturas, pinturas, sino armas de colección. El caso es que el delegado de Coyoacán no atiende llamadas telefónicas.

### **RECONOCEN A HIR CASA**

La noticia es que la firma global TÜV SÜD le acaba de otorgar una certificación de gestión de calidad a la empresa Hir Casa Financiamiento, en reconocimiento a sus inversiones en materia de mejora continua.

La compañía cerrará el año con un crecimiento de 9.35%, alcanzando una marca de 12 mil 500 contratos activos, y ventas superiores a mil 800 millones de pesos.

La firma nació hace 15 años con dos empleados y ocho líneas telefónicas, alcanzando actualmente una plantilla de 180 empleados directos y más de 400 en servicios de ventas.