

Caos en el Caribe

Incierto aún si la explosión consumada y la fallida en sendas embarcaciones de Barcos Caribe apuntan a un auto atentado o acto de sabotaje, lo cierto es que la operación de las los llamados ferries la zona del Caribe mexicano se ha vuelto caótica. La autoridad portuaria ha sido rebasada si por omisión o indiferencia, en un marco donde por años se privilegió la operación de la empresa en investigación.

Barcos Caribe tiene en el papel como socios a Franco González, tío del ex gobernador de Quintana Roo, Félix González Canto; al abogado del también ex gobernador Roberto Borge Martín, César González Hermsillo, y a la asistente personal de éste, Lourdes Pinedo Nieto. La firma está impedida de su venta a terceros o de disolver la sociedad en un marco en que se investiga el origen de los recursos para la adquisición en astilleros australianos de dos barcos más que duplicarían la flota. "Caribe 4" y "Caribe 5". La entrega está vetada por el Servicio de Administración Tributaria.

En medio del escándalo, que obligó al retiro momentáneo del consulado de Estados Unidos, hete aquí que el fin de semana pasado la Terminal Marítima de Punta Venado, operada por Calizas Industriales del Carmen, subsidiaria de Vulcano Materiales Company de J. Thoner Hill, decidió intercalar los horarios de las navieras que operan de Cozumel a Punta Venado, es decir Ultramar y TransCaribe. De hecho, esta última, encabezada por Enrique Molina, prepara una denuncia ante la Comisión Federal de Competencia Económica por presuntas prácticas anticompetitivas. A la compañía se le obligó a retirar uno de sus ferries.

De acuerdo con la ley, una medida de esa naturaleza debía ser valorada por la Dirección de Puertos, a cargo de Alejandro Hernández, quien representa al coordinador de Puertos y Marina Mercante de la SCT, Guillermo Ruíz de Teresa. En el escenario de caos, la empresa estadounidense Lumen Cosmetic presentó una inconformidad ante la propia Unidad de Investigación de la instancia antimonopolios por favoritismo de la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo hacia Barcos Caribe. Mientras a ésta se le asignaban rutas; a la quejosa se le negaban.

La denuncia a Cofece, firmada por Sam Mahjoub, habla también de que la API de Quintana Roo encabezada por Alicia Ricalde, mantiene exclusiva la concesión de ferries para traslado a Isla Mujeres y Puerto Juárez a la Naviera Ultramar. En el mismo marco están las empresas de Juan Pablo Vega Arroyo, a quien se ha rechazado una y otra vez entrar a Quintana Roo. La posibilidad estaba abierta ante la crisis de los barcos off shore al servicio de Pemex, al acotarse la posibilidad de los traslados de sus trabajadores de plataformas... y ni así.

Desde hace años se ha solicitado a la Secretaría de Economía y a la propia Cofece la imposición de reglas claras en un escenario donde cada año se realizan alrededor

de 5 millones de traslados marítimos. Hace unos días el senador por Quintana Roo, Gabriel Avila, colocó un punto de acuerdo para que la SCT meta la mano para equilibrar el mercado.

En la página negra, la Administración Portuaria Integral de Quintana Roo se manejó durante dos sexenios como autócrata. Durante el de Félix González Cantú, el administrador era Javier Zetina; durante el de Roberto Borge Angulo, lo era Ercé Barrón. Este último está sujeto a proceso por corrupción. Naturalmente, la alfombra para Barcos Caribe se tendió sin pudor. Caos en el Caribe.

Pensionisste sí y no. En afán de minimizar la pérdida de 400 millones de pesos a menoscabo del ahorro de los trabajadores públicos, el Pensionisste intenta salirse por la tangente aduciendo el clásico qué tanto es tantito, dadas las ganancias por inversiones acumuladas en 10 años.

COLUMNA DE ENRIQUE CAMPOS SUAREZ. Marzo 15 del 2018

¿Fisuras entre mexicanos en la renegociación del TLCAN?

Con Donald Trump todo es un misterio. Es imposible saber cuál es su proceso de razonamiento para escribir un tuit que provoque el caos y más tarde en su discurso decir exactamente lo contrario. Pero es posible imaginar que el cambio de tono que tuvo respecto a México en un par de días tiene que ver con la labor de cabildeo que hizo México con su yerno, Jared Kushner.

Apenas el fin de semana pasado revelaba sus insultos al presidente Enrique Peña Nieto ante la contundencia del mandatario mexicano de no pagar por el muro. Pero este martes pasó del “are you crazy?” al discurso de estar cerca de un arreglo con México en materia comercial y de enaltecimiento al papel del presidente Peña Nieto.

Imposible entender los procesos de toma de decisiones del presidente de Estados Unidos y de su gobierno. Pero esta volátil actitud nos ha hecho pensar que el único obstáculo que tiene México para la ratificación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), con sus respectivos cambios de modernización, viene de Estados Unidos.

Y si bien hay un buen ánimo de la parte mexicana, no hay unanimidad. Con toda la experiencia que tienen negociando tratados comerciales, los funcionarios mexicanos saben muy bien mantener en sigilo las pláticas con sus contrapartes extranjeras, pero también con los sectores mexicanos involucrados. Es obvio que para poder llegar a una conclusión positiva de la renegociación del TLCAN habrá sectores donde se tendrá que ceder. Eso es inevitable.

Y uno de los más sensibles, más visibles y donde necesariamente se tendrá que dejar algún triunfo presumible para Donald Trump es el sector automotriz. Esto ya

dejó ver una fisura en la parte mexicana entre las autoridades de la Secretaría de Comercio y los representantes de la industria automotriz en México.

Esta discrepancia interna fue una de las razones para postergar la renegociación de este sector durante la séptima ronda en la Ciudad de México. Las delegaciones de Canadá y Estados Unidos optaron por dar tiempo a gobierno e industria mexicanos para que se pusieran de acuerdo respecto a una contrapropuesta en materia de reglas de origen para este sector. Y hasta el momento no hay una postura común, con el agravante de que ambas partes ya empiezan a ventilar sus diferencias.

Eduardo Solís, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, ha negado que exista una contrapropuesta en materia de reglas de origen, ante el planteamiento estadounidense de elevar a 85% el contenido regional. Insiste en que no hace falta meterse con este tema y que en todo caso se pondrían nuevas reglas para la siguiente generación de vehículos eléctricos y autónomos. Pero el secretario de Economía, Ildefonso Guajardo, le paró los carros al representante industrial y le dijo literal que, con todo respeto y aprecio a su amigo Eduardo Solís, van a trabajar en una nueva regla de origen regional para ese sector, punto.

“De que la regla de origen regional va a cambiar, va a cambiar”. ¿Así o más claro el desencuentro hacia dentro? El costo de oportunidad de las autoridades mexicanas de ser intransigentes en el sector automotriz es perder todo el acuerdo, y es un hecho que no van a asumir ese costo.