

### **Se tambalea megalicitación**

En lo que constituye el segundo de la tarde, tres años después, la Asociación Nacional de Distribuidores de Insumos para la Salud está haciendo público un reclamo a las instancias que participan en la compra consolidada de medicamentos para el sector salud, de cara a un adeudo que alcanza 7 mil 817 millones de pesos. Alguna parte de éste lleva dos años de mora en un escenario en que podría cancelarse la participación de las firmas distribuidoras en la megalicitación de este año.

A contrapelo de las diferencias entre las firmas cuya ferocidad con que se pelean los contratos los ha llevado a lanzar patadas bajo la mesa y zancadillas, al fragor de la aparición en escena de las compras consolidadas al multimayoreo, se decidió constituir la asociación como órgano de presión. El punto toral es una cláusula en los contratos que impide cancelar o acotar el abasto por mora, por más que en un primer reclamo se logró que la convocante, es decir el Instituto Mexicano del Seguro Social bloqueará la posibilidad de participar en el siguiente concurso a los morosos.

Lo que llama la atención es que el principal moroso sea el ISSSTE, cuyas facturas pendientes de pago suman 2 mil 839 millones de pesos. El segundo lugar lo ocupa el Estado de México, con 2 mil 292 millones, cuyo foco rojo lleva ya dos años. En plan descendente está Chihuahua con un adeudo de 109 millones de pesos, Puebla con 118; Guanajuato con 78; Guerrero, 72, la Ciudad de México con 70; Baja California con 61 y Colima con 48.

La lista incluye a “otras dependencias” con una deuda de mil 962 millones. Además del IMSS y el ISSSTE, participan en el reparto de contratos las Secretarías de Salud y de Marina, además de Petróleos Mexicanos. Las entidades federales, de acuerdo con la ley proporcionan la infraestructura para atender a derechohabientes del Seguro Popular o personas en pobreza extrema. La mecánica integra a distribuidores y no fabricantes de medicinas por contar éstas con redes de transporte que les permiten llegar a los lugres más recónditos. Las distribuidoras pactan a su vez con laboratorios la representación.

El Seguro Social ha presumido de que con el esquema de compra consolidada de medicinas implantado en el 2013 ha logrado ahorrar anualmente 2 mil 12, mil 263, 261 y 52 millones de pesos. En el marco total las compras llegan a 3 mil 352 millones. Si en la primera licitación participaron 14 empresas, entre rogando se llegó a 42, para disminuir a 40 en las dos últimas. En el marco de la larga mora, a pesar de que al ISSSTE se le han seguido entregando medicamentos este año por 609 millones, las firmas están amenazando con suspender la entrega de las medicinas en lo que resta del año.

Lo curioso del caso es que se habla de que algunas entidades federativas están exigiendo que se les adelante el suministro para todo el año. Si en su primer reclamo hace tres años, la asociación encabezada por Carlos Ramos Alcocer colocó a

Tabasco como el villano de la película, en 2018 el turno fue para Veracruz. Palmetazo en el escritorio.

**Cuarto para las 12.** Prevista para el 15 de marzo, la asamblea general ordinaria de la Concamin en que daría su último informe el actual presidente Manuel Herrera, y entraría al relevo Francisco Cervantes, se mantiene el incierto sobre la impugnación que colocó en la mesa el candidato perdedor Rodrigo Alpizar. Al evento está invitado el presidente Enrique Peña Nieto. La percepción de las cámaras que le dieron su voto a Cervantes es que el verdadero interés por la dirigencia de la cúpula industrial nace de las posiciones que mantiene el organismo en la representación patronal del IMSS y el Infonavit.

**COLUMNA DE ENRIQUE CAMPOS SUAREZ.** Marzo 01 del 2018

### ***El TLCAN y los autos del futuro (cuando ya no esté Trump)***

Hay muchas malas señales sobre la suerte que puede tener el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Desde los nuevos exabruptos más violentos del presidente de Estados Unidos, Donald Trump, en contra de todo lo que tenga que ver con México, hasta la degradación de Jared Kushner y el encumbramiento del jurado enemigo del libre comercio, Peter Navarro.

Son esas algunas de las razones de peso que hoy pueden hacer pensar que estaríamos cerca del naufragio del acuerdo comercial trilateral. Pero hay un hecho que se ha sumado a los lastres, que en realidad puede ser una noticia positiva. Resulta que durante las primeras horas del inicio de la séptima ronda de renegociación del TLCAN, modernización le llaman eufemísticamente en México, la delegación estadounidense encargada específicamente del sector automotriz se levantó y se fue directo al aeropuerto para regresar a Washington.

Esto fue interpretado como una especie de rompimiento, de alejamiento, cuando en realidad lo que sucedió es que los funcionarios conocieron una contrapropuesta mexicana en esa materia y la llevaron de regreso a sus cuarteles para que pudieran conocerla los que realmente toman decisiones en ese sector. Hasta ahora lo conocido es que Estados Unidos puso en la mesa desde el principio su interés de elevar el contenido de componentes regionales de 62.5% que dice el acuerdo hoy vigente hasta 85% de piezas hechas en Estados Unidos.

En la reunión pasada de renegociación en Canadá, la delegación de ese país puso sobre la mesa una contrapropuesta para incorporar a la cuenta del origen del sector automotriz todo lo que se invierte en investigación y desarrollo, no sólo las balatas y los velocímetros que se incorporan en el ensamble. Esa propuesta no le gustó de entrada a Estados Unidos y la bateó. Pero al parecer lo que propuso México les hizo más sentido y se lo llevaron a las armadoras estadounidenses y a los representantes de más alto nivel en materia comercial de la Casa Blanca.

Habría cierta disposición de los armadores en México de aumentar el porcentaje de componentes regionales, pero no hasta llegar a los números que sueña Trump. De entrada, implicaría una afectación al consumidor, porque hay muchas piezas que simplemente no se hacen en Estados Unidos y sustituir esas importaciones sería caro y tardado. Y las piezas que son reemplazables aumentarían los costos de producción y por lo tanto el costo final.

Hay, sin embargo, una oportunidad para preparar la siguiente generación de vehículos con mayor integración norteamericana. Hoy, la mayor parte de los chips que utilizan los equipos autónomos y de alta computarización están hechos en el oriente, ya sea en China o Corea principalmente, y si vemos hacia dónde van los autos, el componente principal no será el motor sino las computadoras a bordo.

Estamos a poco tiempo de que la falta de producción regional de componentes de alta tecnología haga difícil que se pueda pensar en una integración automotriz de al menos 50 por ciento. Así que es mejor pensar en cómo generar un desarrollo regional de los autos que se estrenarán cuando Donald Trump ya no esté en la Casa Blanca y no pensar, como parece que lo hace Trump, en el modelo 2019 que de hecho ya está ahora mismo en pleno ensamble. [ecampos@eleconomista.com.mx](mailto:ecampos@eleconomista.com.mx)