



Octavio Paz, fue uno de los grandes intelectuales mexicanos, que brilló no solo en América Latina sino en el mundo entero. Escribió allí por 1978 un influyente ensayo que tituló E I Ogro Filantrópico ó pico donde cuestiona el papel del estado y critica la visión patrimonialista de la clase política mexicana.

Relación

puerto/ciudad

el complejo dilema del *Ogro Filantrópico*

Hugo Sergio Gómez S.

Para Octavio Paz, el Estado da y quita a placer. Es dueño de los bienes públicos y de la hacienda. Es el que generosamente equilibra la balanza en aras de mantener la población feliz.

ent

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

Pero ¿qué tiene que ver todo esto con los puertos? Bueno, sale a colación debido a que los senadores recientemente aprobaron que 30 por ciento de los excedentes de los ingresos portuarios pasen a las arcas de todos aquellos municipios donde están enclavados los puertos.

A SIMPLE VISTA es un acto justo de reivindicación social que por fin reparte equitativamente algunos ingresos; pero merece un profundo análisis toda vez que no está claro el concepto de

“Excedente

”
. Si vamos a la diferencia que existe entre lo que se cobra por tarifas y uso de infraestructura, el monto asciende a más de 10 mil millones de pesos al año. Pero sepa usted que el sistema portuario consta de 117 puertos y no todos generan excedentes.

(Ver gráfica 1)

Según se

ñalan ya con todos los gastos quedan menos de 2000 millones de pesos que son para, como su nombre indica,

innovar, crear nuevos desarrollos y apoyar a aquellos puertos que no producen y que necesitan inversión, tales como puerto Chiapas y Guaymas por ejemplo. Generar valor agregado pues.

AHORA QUE, si vamos a los antecedentes, como ejemplo de lo que significa quitar a las entidades paraestatales su capacidad de innovación y generación de valor agregado. Pemex es el emblema de la mala administración. Fueron aquellos años de excedentes petroleros en los que pudo pasar a la palestra de las empresas de primer mundo y se desperdició en gasto público la peor pérdida de su historia.

¿Quién no recuerda a un Vicente Fox repartiendo los casi 750 mil millones de pesos que se generaron en su sexenio por los elevados precios del petróleo?

Una buena parte se los dio a los gobernadores priistas

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

para que le ayudaran en la difícil tarea de controlar un país sin rumbo. Hoy vamos para allá en los puertos. En otra proporción claro. Déjeme y le cuento.

Más allá de las presiones de doña Nancy Pelosi, la demócrata presidenta de la Cámara de representantes, en el Congreso de Estados Unidos por una reforma laboral en México, el tema de los puertos aun está a debate, pues hace falta el visto bueno de los diputados que están bastante entretenidos con el tema laboral buscando emparejar a la clase trabajadora para evitar la migración como para prestar suficiente atención a este asunto de los puertos, que dadas las fuerzas en el Congreso, tal vez pase si espavientos; pero habrá de vacunarse ante los posibles efectos negativos para que los daños no sean mayores a los beneficios.

Ahora que déjeme decirle también, que el efecto multiplicador de las inversiones portuarias es enorme. Se tiene mayor beneficio en términos sociales promoviendo las inversiones y la modernización que regalándolo sin destino definido. El impacto en la logística favorece las exportaciones y los puertos son un elemento vital para este objetivo.

Según expertos cada dólar aplicado se multiplica varias veces al convertirse en empleos y otros ingresos que van a la población. Tan solo, según Asociación de Agentes Navieros (AMANAC), cada buque deja por escala entre un millón quinientos mil pesos y dos millones. De ahí

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

í
se dividen entre los ingresos a las arcas p
ú
blicas y otras van al sector privado que retorna parte en contraprestaciones.

Las terminales pagan dos tipos entre fijas y variables. Remolque, lanchaje y demás son otros que benefician a la población. Adicionalmente las industrias instaladas en la región, en el llamado *umland* portuario que es generador de empleo pagan lo propio. As
í
evoluciona la din
á
mica portuaria si se va estimulando.

Ahora que se debe impulsar entre los usuarios del puerto la cultura de la responsabilidad social corporativa, una práctica que viene de los principios de la sustentabilidad que abarca tres vertientes; economía, ecología y sociedad. Pero hay poca cultura en torno a las dos vertientes que no se materializan en ingresos.

O sea sociedad y ecología. Infectados de la visión patrimonialista, las empresas privadas no reparten los recursos ni en salarios justos ni se compensa de ninguna manera a la ciudad. Y una ausencia es importantes; dentro de los planes de las empresas no se exige la memoria de sustentabilidad que abarca una detallada explicación de cómo cumplen las empresas estos tres rubros, lo que sin duda ayudaría a los gobiernos municipales a identificar y exigir que estas empresas beneficiarias de su entorno portuario para que dejen una visible huella social en la ciudad y no solo se concentren en maximizar sus beneficios sino también en combatir las externalidades negativas. Basura que generan, la alternación de la calidad del agua, salarios y jornadas justas...etc.

Ahora que tocante a las externalidades negativas, los puertos requieren en este 2019, dotarse de moderna infraestructura para adaptarlos al cambio climático. Para 2020 se estima que habrá un incremento de 15 a 20 por ciento en los fletes marítimos.

Unos expertos dicen que pueden ser de 100 dólares por cada TEU movilizado y otros hasta 150. Este efecto sin duda generará inflación. Y esto nada más debido a que los buques deben

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

a partir de enero de 2020 utilizar combustibles con .5 por ciento de azufre. O bien optar por energías alternativas o tecnologías para mitigar el efecto de las emisiones a la atmósfera que provocan el efecto de invernadero. ¿De dónde saldrá el dinero para adaptarnos a este cambio? Ahora le cuento también, que del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) que, según esa ley que viene de tiempos de López Portillo, usted paga en la gasolina, nuestro país es de los que menos cobran por emisiones. Pero, además, es un fondo que nadie sabe a dónde va a parar. Tal vez Semarnat deba explicar cuáles son los fondos que destina a mitigar los efectos en los puertos y sus ciudades, ¿dónde va a para ese ingreso que debe estar etiquetados para este fin? Mire como está la cosa del IEPS con los combustibles. Son en pesos que van al gobierno. ¿Ya ve porque es cara la gasolina?

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles. Cuota

a. **Gasolina** menor a 92 octanos 4.59

b. **Gasolina** mayor o igual a 92 octanos 3.88

c. **Diésel** 5.04

2. **Combustibles** no fósiles 3.88

Nota: Cuotas del inciso D) actualizadas por acuerdo DOF 29-12-2017

Si vamos a u desglose mas a fondo ya en el tema de a mitigación de externalidades hay una tabla de la cual México es de los países que menos cobran en la OCDE, menos de un dólar por tonelada de CO2 emitido

Son muchas las necesidades de los puertos

MIRE, EN LOS ÚLTIMOS DÍAS, he platicado con diversos actores de varios grupos de interés y señalan que ese ingreso de los “excedentes” presupuestales se concentra en el llamado Fondo para el Fortalecimiento de la Infraestructura Portuaria (FIPORT) y que moverlo hacia fines políticos va llevar a dar un giro descendente a los programas de desarrollo de la Marina Mercante y los puertos pues de ahí penden algunos renglones del ambicioso proyecto del actual coordinador de puertos Héctor López G. para impulsar la economía regional de los puertos con proyectos productivos. Desarrollar las carreteras del mar usen pendiente, que ahorita que las fronteras han estrechado sus medidas de seguridad debido a la disminución de agentes fronterizos que se han mudado hacia la migración, hace ostensible la crisis que vive el transporte terrestre fronterizo lo cual abona de manera imperativa a desarrollar el cabotaje bajo la modalidad de Short Sea Shipping (SSS). Largas filas de camiones pasan hasta días enteros para cruzar las cargas hacia el lado americano.

Luego entonces ante este escenario, se requieren todos los recursos posibles enfocados a nuevos proyectos que van desde las nuevas rutas de cabotaje hasta a fundación de la Universidad Marítima Nacional. Se ha pensado invitar a la iniciativa privada a desarrollar parques industriales y junto con las entidades federativas a la que pertenecen promover la inversión privada en las regiones portuarias. Gran parte de estos fondos pasarán sin etiqueta alguna hacia las arcas municipales.

Lo que hace surgir otra cara del Ogro filantrópico: la de quitar a lo necesario para compensar a los posibles afectados por la actividad portuaria. Pero surgen algunas interrogantes de los posibles beneficios que esta derivación se puedan suscitar, que con justa razón han hecho muecas a la medida, la que consideran poco beneficiosa bajo la concepción de “fortalecer la relación puerto-ciudad”.

Déjeme recordarle que las inversiones municipales tienen muchas caras. Una que desfigura cualquier propósito, es la de hacer política desde ahí. La sociedad de Tampico aún recuerda el conflicto por los recursos entre el entonces director de API Tam. Manuel Flores Guerra con ex alcalde Fernando Azcárraga, quien le pidió a la APITam 500 mil pesos para organizarle una comida a ese ilustre tampiqueño José Angel Gurría lo que desató un debate ante la opinión pública en el cual se dijeron de todo. Es solo un ejemplo de que la visión de los mandatarios municipales de corto plazo, lo que choca con los planes de largo plazo de los puertos. Así que deberá, de aprobarse crearse los mecanismos para que este ingreso no se convierta en

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

vehículos de lujo de los funcionarios municipales, en viajes de placer y en gastos de promoción de la imagen de los funcionarios públicos que desde que asumen un cargo van pensando en el futuro.

Manzanillo, la ciudad más afectada por el puerto

Y ES QUE MIRE, vamos a ver que la iniciativa se analizó utilizando como modelo el puerto de Manzanillo donde parecen concentrarse todos los males de las actividades portuarias que deterioran en gran parte la infraestructura urbana y no se tiene ingresos como compensación ni se ejecutan obras que no beneficien a la ciudadanía que padece al puerto. Son continuos los accidentes y la distorsión de la otrora vacación turística

de este puerto del Pacífico, ha sido dejada al margen por el puerto que acumula ya más de tres mil buques al año y un transitar de miles de camiones que generan infinitos accidentes viales. Hay sobrada razón para un reclamo. La laguna del Valle de las Garzas se está

secando y según

en los resolutive de impacto ambiental la Administración Portuaria le corresponde al saneamiento total de este cuerpo de agua en declive. Con justa razón se tiene la idea de que la Federación se beneficia de los estados y no invierte lo suficiente en el fortalecimiento de la economía

regional. Hasta ahora

todo está claro.

Pero también es justo decir que las entidades federativas han perdido su poder de equilibrar la balanza pues los gobernadores se han negado a participar en la gobernanza portuaria ejecutando las obligaciones que les marca la **Ley de Puertos** que dice literalmente:

ARTICULO 42.- Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

integral, el
gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá
á
constituir una comisión consultiva, formada
n consultiva, formada
con representantes de los gobiernos estatal y municipales, as
í
como de las c
á
maras de comercio e
industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios,
del
a
administrador portuario y de los sindicatos, as
í
como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión
n determine. La comisión
ó
n será
presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

ARTICULO 43.- La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá
á
informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones,
**as
í como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.**

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Pero ¿sabe porque no quieren a la sociedad civil en los puertos? Pues esto es debido a que tienen un asiento en los consejos de Administración de las APIS y nadie afila un cuchillo para que se lo claven. Al rato van a tener a la sociedad civil reclamándoles inversiones y mitigar el impacto de las obras, así es que dejaron el hueco para mejores días. Sí la Ley de Puertos es bien intencionada, lo que falla es su aplicación. Así es que no deben lamentarse ni alcaldes ni gobiernos estatales de que la ciudad ha sido deteriorada por las actividades portuarias ¿Dónde está la dichosa Comisión? Esta debería estar integrada por universidades, cámaras de

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

comercio, industriales y todos los grupos de interés. Claro que es más cómodo, para todos manejar las APIS sin contrapesos, Así que la voluntad de trabajar debe ser reciproca. Si no hay controles es porque así lo han decidido ambas partes.

Las empresas privadas, agotadoras jornadas, sin responsabilidad social sobre la clase trabajadora

MIRE EL TEMA SOCIAL va más allá de los ingresos que si bien es importante debe prestarse especial atención a las condiciones de trabajo. Y es que mire, una gran variedad de temas gravitan hoy, sobre la creciente espiral de violencia, que se extiende a lo largo del país.

Ante este escenario desalentador, el Poder Ejecutivo, léase Andrés Manuel López Obrador, ha prometido transformar el país aplicando la justicia social para inhibir conductas delictivas. Es decir, cabalga sobre la hipótesis de que si un trabajador tiene los suficiente para vivir no delinquirá. De que si un joven esta ocupado en cosas productivas se convertirá en persona de bien. Pero cualquier beneficio que estas iniciativas pudiesen tener, se anulan si un padre de familia carece de tiempo para dedicar a su familia. Para educar y vigilar a sus hijos. Pensará usted lector que exagero. Pues no. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo los trabajadores mexicanos son los que más horas dedican al año su empleo. La media de esta organización son 1766 horas pero un trabajador mexicano labora 2246 horas al año. El doble que un alemán, 650 horas más que un norteamericano México (Vea la gráfica 2)

Un aspecto inexplorado es el número de horas que un padre de familia puede dedicar a la educación de sus hijos, los cual se puede medir con mayor en los puertos de México donde se ha normalizado la jornada de 12 horas lo que en las empresas concesionarias se ve como normal. ¿Que pasaría si en vez de un salario mínimo tasar su jornada en el pago por horas laboradas? ¿Usted cree que no sería mas rentable?

Son pocas las empresas que se sienten obligadas a dejar su huella social a las ciudades. Al contrario, algunas son verdaderos depredadores tal como sucede con las empresas de seguridad que ganan los concursos de las APIS. Llegan a contratar a cientos de elementos Fíjese nada más, estas entidades al término de sus contratos ofrecen a los pobres guardias amén de imponerles como obligatorias jornadas cotidianas de 12 horas una pobre compensación al margen de la Ley Federal del Trabajo ante la permisividad abierta de las autoridades que no vigilan este rubro.

Algunas pese a que tiene tres o cuatro puertos ofrecen 30% de la liquidación so riesgo de que si no aceptan pues que demandan a la empresa. No existen cláusulas de responsabilidad social en las APIS para estas empresas. Ni que deban presentar no adeudo con sus proveedores a los que dejen colgados de la brocha con cuantiosos adeudos y se marchan como si nada. La mayoría están ligada a gente poderosa de afuera de adentro de las APIS. Creo que la Autoridad Marítima Nacional debe revisar de manera exhaustiva los contratos de estas empresas, pues el agotamiento físico del personal a cargo influye en la inseguridad de los puertos y en el incremento de los accidentes.

Un breviario de vacíos y temas pendientes en el contexto laboral portuario. La creación de un Estado fuerte.

Hoy en día presionados por los vecinos se debate la reforma laboral que regirá en los próximos años en el país, bajo la premisa que debe mejorarse la situación laboral cada vez que declive por el sindicalismo débil. Se dice que se incrementarán los ingresos de los trabajadores mexicanos de manera porcentual hasta un 17%.

Ante este panorama los puertos deben ser punto focal de atención a lo que a la jornada laboral se refiere. Existe una variedad de temas que pueden apoyar a que la responsabilidad social no se vea solo como una carga del gobierno federal, sino que el sector privado haga lo suyo. Hoy en día a los vecinos del norte, tanto Republicanos como Democratas están de acuerdo en no ratificar el T-MEC, si no ven claro con una amplia reforma laboral. Sus ojos están

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

En atención a todos los temas que se debatir

á

En el Congreso pero que otros temas se deben atender en el rubro portuario. M

ás allá

de los beneficios de corto plazo las inversiones son el catalizador del empleo, y se debe buscar el equilibrio. El año

o 2020 será difícil

para el sector mar

í

timos debido a la transición de los combustibles en los buques. Expertos opinan que deben revisarse algunos puntos como los que

a

continuación

en brevemente se se

ñ

alan:

1.- INSTITUIR EL COMITE Consultivo del Puerto que señala el artículo 42 y 43 de la Ley de Puertos, para que en caso de aprobarse se vigile que los ingresos que deriven de una posible aprobación de esta iniciativa sean aplicados de manera correcta para beneficios de comunidades que como Manzanillo han sido afectadas ampliamente por las actividades portuarias.

2.- REVISAR LA JORNADA laboral en los puertos que se normalice a ocho horas o se compense de adecuadamente el descanso y las percepciones de los trabajadores portuarios. O bien que la paga sea por horas de trabajo mudando como referencia del salario mínimo.

3.- INSTITUIR EN LOS CONTRATOS de servicios portuarios concesionados por el gobierno o la Administración Portuaria Integral la cláusula de responsabilidad social corporativa en la cual se obligue a las empresas de seguridad privada, transportistas y demás, una vez finalizado el contrato a liquidar los servicios a los trabajadores adecuadamente a proveedores: que se garantice este cumplimiento mediante fianzas y se eviten los dramas como los de las empresas de seguridad que ante la falta de controles ofrecen a solo liquidaciones parciales y pr

á
cticamente dejan deudas a los proveedores.

4.- INSTITUIR LA PUBLICACIÓN de la memoria de sustentabilidad de las empresas que abarque de manera satisfactoria los tres temas: el impacto social, el económico y el ambiental en la comunidad que sea de acceso p úblico para que la sociedad pueda percibir los beneficios de las actividades portuarias y cómo es que se compensan las externalidades negativas.

Sin duda pocas cosas han cambiado en el país desde que Octavio Paz escribió en 1978, en la revista

Vuelta

,
ese c

é

lebre ensayo. El Estado sigue siendo con su generosidad el

Ogro Filantrópico

al que hay que arrancarle desde el Congreso alguna d

á

diva la cual se resume quiz

á

en las propias palabras del escritor. ¿Pero y las grandes corporaciones qu

é

? Ahí

le dejo las reflexiones este p

á

rrafo del citado documento para que lo piense:

El Estado moderno es una máquina pero es una máquina que se reproduce sin cesar. En los

pa íses de Occidente, lejos de ser la

dimensió n política del sistema

capitalista, una superestructura, es el modelo de las organizaciones económicas; las grandes empresas y negocios, a imitación suya, tienden a convertirse en Estados e imperios m

á

s poderosos que muchas naciones.

Luego entonces es preciso que los gobiernos revisen los contrapesos para que esas grandes corporaciones no lo rebasen. Muchas inversiones de empresas extranjeras y privadas se

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

benefician de la infraestructura de las ciudades sin reciprocidad. Buscar el fiel de la balanza compete también a la sociedad.

Construir un Estado fuerte es un dilema complejo que nos lleva a estas disquisiciones. Se resume en un solo fin: evitar las componendas como las del Caso Odebrecht y otras empresas que han hecho caer a presidentes de naciones poderosas como Brasil y nos han brindado casos patéticos como el suicidio de Alan García, expresidente de Perú. ¿Cuántos mandatarios y altos funcionarios involucradas en este juego perverso por su permisividad a la libre depredación? No cabe duda que, sí es preciso transformar al país y convertirlo en un Estado fuerte.

Octavio Paz, fue uno de los grandes intelectuales mexicanos, que brilló no solo en América Latina sino en el mundo entero. Escribió allá por 1978 un influyente ensayo que tituló El Ogro Filantrópico donde cuestiona el papel del estado y critica la visión patrimonialista de la clase política mexicana.

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

Relación

puerto/ciudad

el complejo dilema del *Ogro Filantrópico*

Hugo Sergio Gómez S.

Para Octavio Paz, el Estado da y quita a placer. Es dueño de los bienes públicos y de la hacienda. Es el que generosamente equilibra la balanza en aras de mantener la población feliz. ent

Pero ¿qué tiene que ver todo esto con los puertos? Bueno, sale a colación debido a que los senadores recientemente aprobaron que 30 por ciento de los excedentes de los ingresos portuarios pasen a las arcas de todos aquellos municipios donde están enclavados los puertos.

A SIMPLE VISTA es un acto justo de reivindicación social que por fin reparte equitativamente

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

algunos ingresos; pero merece un profundo análisis toda vez que no está claro el concepto de

“

Excedente

”

. Si vamos a la diferencia que existe entre lo que se cobra por tarifas y uso de infraestructura, el monto asciende a más de 10 mil millones de pesos al año. Pero sepa usted que el sistema portuario consta de 117 puertos y no todos generan excedentes.

(Ver gráfica 1)

á

gráfica 1)

Según se

ñalan ya con todos los gastos quedan menos de 2000 millones de pesos que son para, como su nombre

indica,

innovar, crear nuevos desarrollos y apoyar a aquellos puertos que no producen y que necesitan inversión, tales como puerto Chiapas y Guaymas por ejemplo. Generar valor agregado pues.

AHORA QUE, si vamos a los antecedentes, como ejemplo de lo que significa quitar a las entidades paraestatales su capacidad de innovación y generación de valor agregado. Pemex es el emblema de la mala administración. Fueron aquellos años de excedentes petroleros en los que pudo pasar a la palestra de las empresas de primer mundo y se desperdició en gasto público la peor pérdida de su historia.

¿Quién no recuerda a un Vicente Fox repartiendo los casi 750 mil millones de pesos que se generaron en su sexenio por los elevados precios del petróleo?

Una buena parte se los dio a los gobernadores priistas para que le ayudaran en la difícil tarea de controlar un país sin rumbo. Hoy vamos para allá en los puertos. En otra proporción claro. Déjeme y le cuento.

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

Más allá de las presiones de doña Nancy Pelosi, la demócrata presidenta de la Cámara de representantes, en el Congreso de Estados Unidos por una reforma laboral en México, el tema de los puertos aun está a debate, pues hace falta el visto bueno de los diputados que están bastante entretenidos con el tema laboral buscando emparejar a la clase trabajadora para evitar la migración como para prestar suficiente atención a este asunto de los puertos, que dadas las fuerzas en el Congreso, tal vez pase sin aspavientos; pero habrá de vacunarse ante los posibles efectos negativos para que los daños no sean mayores a los beneficios.

Ahora que déjeme decirle también, que el efecto multiplicador de las inversiones portuarias es enorme. Se tiene mayor beneficio en términos sociales promoviendo las inversiones y la modernización que regalándolo sin destino definido. El impacto en la logística favorece las exportaciones y los puertos son un elemento vital para este objetivo.

Según expertos cada dólar aplicado se multiplica varias veces al convertirse en empleos y otros ingresos que van a la población. Tan solo, según Asociación de Agentes Navieros (AMANAC), cada buque deja por escala entre un millón quinientos mil pesos y dos millones. De ahí se dividen entre los ingresos a las arcas públicas y otras van al sector privado que retorna parte en contraprestaciones.

Las terminales pagan dos tipos entre fijas y variables. Remolque, lanchaje y demás son otros que benefician a la población. Adicionalmente las industrias instaladas

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

en la región, en el llamado *umland* portuario que es generador de empleo pagan lo propio. Así evoluciona la dinámica portuaria si se va estimulando.

Ahora que se debe impulsar entre los usuarios del puerto la cultura de la responsabilidad social corporativa, una práctica que viene de los principios de la sustentabilidad que abarca tres vertientes; economía, ecología y sociedad. Pero hay poca cultura en torno a las dos vertientes que no se materializan en ingresos.

O sea sociedad y ecología. Infectados de la visión patrimonialista, las empresas privadas no reparten los recursos ni en salarios justos ni se compensa de ninguna manera a la ciudad. Y una ausencia es importantes; dentro de los planes de las empresas no se exige la memoria de sustentabilidad que abarca una detallada explicación de cómo cumplen las empresas estos tres rubros, lo que sin duda ayudaría a los gobiernos municipales a identificar y exigir que estas empresas beneficiarias de su entorno portuario para que dejen una visible huella social en la ciudad y no solo se concentren en maximizar sus beneficios sino también en combatir las externalidades negativas. Basura que generan, la alternación de la calidad del agua, salarios y jornadas justas...etc.

Ahora que tocante a las externalidades negativas, los puertos requieren en este 2019, dotarse de moderna infraestructura para adaptarlos al cambio climático. Para 2020 se estima que habrá un incremento de 15 a 20 por ciento en los fletes marítimos.

Unos expertos dicen que pueden ser de 100 dólares por cada TEU movilizado y otros hasta 150. Este efecto sin duda generará inflación. Y esto nada más debido a que los buques deben a partir de enero de 2020 utilizar combustibles con .5 por ciento de azufre. O bien optar por energías alternativas o tecnologías para mitigar el efecto de las emisiones a la atmósfera que provocan el efecto de invernadero. ¿De dónde saldrá el dinero para adaptarnos a este cambio? Ahora le cuento también, que del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) que, según esa ley que viene de tiempos de López Portillo, usted paga en la gasolina, nuestro país es de los que menos cobran por emisiones. Pero, además, es un fondo que nadie sabe a dónde va a parar. Tal vez Semarnat deba explicar cuáles son los fondos que destina a mitigar los efectos en los puertos y sus ciudades, ¿dónde va a para ese ingreso que debe estar etiquetados para este fin? Mire como está la cosa del IEPS con los combustibles. Son en pesos

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

que van al gobierno. ¿Ya ve porque es cara la gasolina?

D) Combustibles automotrices:

1. Combustibles fósiles. Cuota

a. **Gasolina** menor a 92 octanos 4.59

b. **Gasolina** mayor o igual a 92 octanos 3.88

c. **Diésel** 5.04

2. **Combustibles** no fósiles 3.88

Nota: Cuotas del inciso D) actualizadas por acuerdo DOF 29-12-2017

Si vamos a u desglose mas a fondo ya en el tema de a mitigación de externalidades hay una tabla de la cual México es de los países que menos cobran en la OCDE, menos de un dólar por tonelada de CO2 emitido

Son muchas las necesidades de los puertos

MIRE, EN LOS ÚLTIMOS DÍAS, he platicado con diversos actores de varios grupos de interés y señalan que ese ingreso de los “excedentes” presupuestales se concentra en el llamado Fondo para el Fortalecimiento de la Infraestructura Portuaria (FIPOPT) y que moverlo hacia fines políticos va llevar a dar un giro descendente a los programas de desarrollo de la Marina Mercante y los puertos pues de ahí penden algunos renglones del ambicioso proyecto del actual coordinador de puertos Héctor López G. para impulsar la economía regional de los puertos con proyectos productivos. Desarrollar las carreteras del mar usen pendiente, que ahorita que las fronteras han estrechado sus medidas de seguridad debido a la disminución de agentes fronterizos que se han mudado hacia la migración, hace ostensible la crisis que vive el transporte terrestre fronterizo lo cual abona de manera imperativa a desarrollar el cabotaje bajo la modalidad de Short Sea Shipping (SSS). Largas filas de camiones pasan hasta días enteros para cruzar las cargas hacia el lado americano.

Luego entonces ante este escenario, se requieren todos los recursos posibles enfocados a nuevos proyectos que van desde las nuevas rutas de cabotaje hasta a fundación de la Universidad Marítima Nacional. Se ha pensado invitar a la iniciativa privada a desarrollar parques industriales y junto con las entidades federativas a la que pertenecen promover la inversión privada en las regiones portuarias. Gran parte de estos fondos pasarán sin etiqueta alguna hacia las arcas municipales.

Lo que hace surgir otra cara del Ogro filantrópico: la de quitar a lo necesario para compensar a los posibles afectados por la actividad portuaria. Pero surgen algunas interrogantes de los posibles beneficios que esta derivación se puedan suscitar, que con justa razón han hecho muecas a la medida, la que consideran poco beneficiosa bajo la concepción de “fortalecer la relación puerto-ciudad”.

Déjeme recordarle que las inversiones municipales tienen muchas caras. Una que desfigura cualquier propósito, es la de hacer política desde ahí. La sociedad de Tampico aún recuerda el conflicto por los recursos entre el entonces director de API Tam. Manuel Flores Guerra con ex alcalde Fernando Azcárraga, quien le pidió a la APITam 500 mil pesos para organizarle una comida a ese ilustre tampiqueño José Angel Gurría lo que desató un debate ante la opinión pública en el cual se dijeron de todo. Es solo un ejemplo de que la visión de los mandatarios municipales de corto plazo, lo que choca con los planes de largo plazo de los puertos. Así que deberá, de aprobarse crearse los mecanismos para que este ingreso no se convierta en

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

vehículos de lujo de los funcionarios municipales, en viajes de placer y en gastos de promoción de la imagen de los funcionarios públicos que desde que asumen un cargo van pensando en el futuro.

Manzanillo, la ciudad más afectada por el puerto

Y ES QUE MIRE, vamos a ver que la iniciativa se analizó utilizando como modelo el puerto de Manzanillo donde parecen concentrarse todos los males de las actividades portuarias que deterioran en gran parte la infraestructura urbana y no se tiene ingresos como compensación ni se ejecutan obras que no beneficien a la ciudadanía que padece al puerto. Son continuos los accidentes y la distorsión de la otrora vacación turística

de este puerto del Pacífico, ha sido dejada al margen por el puerto que acumula ya más de tres mil buques al año y un transitar de miles de camiones que generan infinitos accidentes viales. Hay sobrada razón para un reclamo. La laguna del Valle de las Garzas se está

á
secando y se

ú
n los resolutivos de impacto ambiental la Administración Portuaria le corresponde al saneamiento total de este cuerpo de agua en declive. Con justa razón se tiene la idea de que la Federación se beneficia de los estados y no invierte lo suficiente en el fortalecimiento de la economía

í
a regional. Hasta ahora

í
todo está claro.

Pero también es justo decir que las entidades federativas han perdido su poder de equilibrar la balanza pues los gobernadores se han negado a participar en la gobernanza portuaria ejecutando las obligaciones que les marca la **Ley de Puertos** que dice literalmente:

ARTICULO 42.- Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá constituir una comisión consultiva, formada con representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, de los cesionarios y prestadores de servicios portuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine. La comisión será presidida por el representante de la entidad federativa que corresponda.

ARTICULO 43.- La comisión consultiva coadyuvará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán

por mayoría de votos.

Pero ¿sabe porque no quieren a la sociedad civil en los puertos? Pues esto es debido a que tienen un asiento en los consejos de Administración de las APIS y nadie afila un cuchillo para que se lo claven. Al rato van a tener a la sociedad civil reclamándoles inversiones y mitigar el impacto de las obras, así es que dejaron el hueco para mejores días. Sí la Ley de Puertos es bien intencionada, lo que falla es su aplicación. Así es que no deben lamentarse ni alcaldes ni gobiernos estatales de que la ciudad ha sido deteriorada por las actividades portuarias ¿Dónde está la dichosa Comisión? Esta debería estar integrada por universidades, cámaras de comercio, industriales y todos los grupos de interés. Claro que es más cómodo, para todos manejar las APIS sin contrapesos, Así que la voluntad de trabajar debe ser reciproca. Si no hay controles es porque así lo han decidido ambas partes.

Las empresas privadas, agotadoras jornadas, sin responsabilidad social sobre la clase trabajadora

MIRE EL TEMA SOCIAL va más allá de los ingresos que si bien es importante debe prestarse especial atención a las condiciones de trabajo. Y es que mire, una gran variedad de temas gravitan hoy, sobre la creciente espiral de violencia, que se extiende a lo largo del país.

Ante este escenario desalentador, el Poder Ejecutivo, léase Andrés Manuel López Obrador, ha prometido transformar el país aplicando la justicia social para inhibir conductas delictivas. Es decir, cabalga sobre la hipótesis de que si un trabajador tiene los suficiente para vivir no delinquirá. De que si un joven esta ocupado en cosas productivas se convertirá en persona de bien. Pero cualquier beneficio que estas iniciativas pudiesen tener, se anulan si un padre de familia carece de tiempo para dedicar a su familia. Para educar y vigilar a sus hijos. Pensará usted lector que exagero. Pues no. Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo los trabajadores mexicanos son los que más horas dedican al año su empleo. La media de esta organización son 1766 horas pero un trabajador mexicano labora 2246 horas al año. El doble que un alemán, 650 horas más que un norteamericano México (Vea la gráfica 2)

Un aspecto inexplorado es el número de horas que un padre de familia puede dedicar a la

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

educación de sus hijos, lo cual se puede medir con mayor exactitud en los puertos de México donde se ha normalizado la jornada de 12 horas lo que en las empresas concesionarias se ve como normal. ¿Que pasaría si en vez de un salario mínimo tasar su jornada en el pago por horas laboradas? ¿Usted cree que no sería mas rentable?

Son pocas las empresas que se sienten obligadas a dejar su huella social a las ciudades. Al contrario, algunas son verdaderos depredadores tal como sucede con las empresas de seguridad que ganan los concursos de las APIS. Llegan a contratar a cientos de elementos Fíjese nada más, estas entidades al término de sus contratos ofrecen a los pobres guardias amén de imponerles como obligatorias jornadas cotidianas de 12 horas una pobre compensación al margen de la Ley Federal del Trabajo ante la permisividad abierta de las autoridades que no vigilan este rubro.

Algunas pese a que tiene tres o cuatro puertos ofrecen 30% de la liquidación so riesgo de que si no aceptan pues que demandan a la empresa. No existen cláusulas de responsabilidad social en las APIS para estas empresas. Ni que deban presentar no adeudo con sus proveedores a los que dejen colgados de la brocha con cuantiosos adeudos y se marchan como si nada. La mayoría están ligada a gente poderosa de afuera de adentro de las APIS Creo que la Autoridad Marítima Nacional debe revisar de manera exhaustiva los contratos de estas empresas, pues el agotamiento físico del personal a cargo influye en la inseguridad de los puertos y en el incremento de los accidentes.

Un breviario de vacíos y temas pendientes en el contexto laboral portuario. La creación de un Estado fuerte.

Hoy en día presionados por los vecinos se debate la reforma laboral que regirá en los próximos años en el país, bajo la premisa que debe mejorarse la situación laboral cuando el sindicalismo declina por el declive de la actividad económica. Se dice que se incrementará

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

á
n los ingresos
de los trabajadores mexicanos de manera porcentual hasta un 17%.

Ante este panorama los puertos deben ser punto focal de atención a lo que a la jornada laboral se refiere. Existe una variedad de temas que pueden apoyar a que la responsabilidad social no se vea solo como una carga del gobierno federal, sino que el sector privado haga lo suyo. Hoy en d

í
a los vecinos del norte,
tanto Republicanos como Dem

ó
cratas est

á
n de acuerdo en no ratificar el T-MEC, si no ven claro con una amplia reforma laboral.

Sus ojos estar

á
n atentos a todos los temas que se debatir

á
n en el Congreso pero que otros temas se deben atender en el rubro portuario. M

á
s all

á
de los beneficios de corto plazo las inversiones son el catalizador del empleo, y se debe buscar el equilibrio. El añ

o 2020 ser

á
dif

í
cil para el sector mar

í
timo debido a la transición de los combustibles en los buques. Expertos opinan que deben revisarse algunos puntos como los que

a
continuació

n brevemente se se

ñ
alan:

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

1.- INSTITUIR EL COMITE Consultivo del Puerto que señala el artículo 42 y 43 de la Ley de Puertos, para que en caso de aprobarse se vigile que los ingresos que deriven de una posible aprobación de esta iniciativa sean aplicados de manera correcta para beneficios de comunidades que como Manzanillo han sido afectadas ampliamente por las actividades portuarias.

2.- REVISAR LA JORNADA laboral en los puertos que se normalice a ocho horas o se compense de adecuadamente el descanso y las percepciones de los trabajadores portuarios. O bien que la paga sea por horas de trabajo mudando como referencia del salario mínimo.

3.- INSTITUIR EN LOS CONTRATOS de servicios portuarios concesionados por el gobierno o la Administración Portuaria Integral la cláusula de responsabilidad social corporativa en la cual se obligue a las empresas de seguridad privada, transportistas y demás, una vez finalizado el contrato a liquidar los servicios a los trabajadores adecuadamente a proveedores: que se garantice este cumplimiento mediante fianzas y se eviten los dramas como los de las empresas de seguridad que ante la falta de controles ofrecen a solo liquidaciones parciales y práticamente dejan deudas a los proveedores.

4.- INSTITUIR LA PUBLICACIÓN de la memoria de sustentabilidad de las empresas que abarque de manera satisfactoria los tres temas: el impacto social, el económico y el ambiental en la comunidad que sea de acceso público para que la sociedad pueda percibir los beneficios de las actividades portuarias y cómo es que se compensan las externalidades negativas.

Sin duda pocas cosas han cambiado en el país desde que Octavio Paz escribió en 1978, en la revista

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

Vuelta

,
ese c
é
lebre ensayo. El Estado sigue siendo con su generosidad el
Ogro Filantrópico
al que hay que arrancarle desde el Congreso alguna d
á
diva la cual se resume quiz
á
en las propias palabras del escritor. ¿Pero y las grandes corporaciones qu
é
? Ahí
le dejo las reflexiones este p
á
rrafo del citado documento para que lo piense:

El Estado moderno es una máquina pero es una máquina que se reproduce sin cesar. En los
pa íses de Occidente, lejos de ser la
dimensió n política del sistema
capitalista, una superestructura, es el modelo de las organizaciones económicas; las grandes
empresas y negocios, a imitación suya, tienden a convertirse en Estados e imperios m
á
s poderosos que muchas naciones.

Luego entonces es preciso que los gobiernos revisen los contrapesos para que esas grandes
corporaciones no lo rebasen. Muchas inversiones de empresas extranjeras y privadas se
benefician de la infraestructura de las ciudades sin reciprocidad. Buscar el fiel de la balanza
compete también a la sociedad.

Construir un Estado fuerte es un dilema complejo que nos lleva a estas disquisiciones. Se
resume en un solo fin: evitar las componendas como las del Caso Odebrecht y otras empresas

Relación puerto/ciudad el complejo dilema del Ogro Filantrópico

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Martes, 14 de Mayo de 2019 18:11

que han hecho caer a presidentes de naciones poderosas como Brasil y nos han brindado
casos patéticos

como el suicidio de Alan Garc

í

a, expresidente de Per

ú.

¿Cuántos mandatarios y altos funcionarios involucradas en este juego perverso por su
permisividad a la libre depredación? No cabe duda que, sí es preciso transformar al pa

í

s y convertirlo en un Estado fuerte.