

ANÁLISIS

CORTO Y AL COSTO

El magnate mexicano

Carlos Slim se reunirá con el presidente de Nicaragua, el ex guerrillero Daniel Ortega, para explorar nuevas inversiones en el país centroamericano, dijo el miércoles el vicepresidente Jaime Morales. Slim, cuya empresa América Móvil es propietaria de la telefónica Enitel de Nicaragua. "Tengo entendido que no sólo viene de visita de cortesía, sino que viene a saludar al presidente Ortega, a quien ya conoce (...) y a ver algunas otras posibilidades no sólo de ampliación de los negocios que tiene acá, como Enitel que es del grupo de él, sino que tengo informado que son varias áreas", indicó en rueda de prensa.

Los retos sociales y económicos

de México serán discutidos por expertos de cinco organismos internacionales el 7 y 8 de febrero, en la búsqueda de alternativas de solución que generen consenso por encima de la discusión de modelos económicos, anunció el miércoles la CEPAL. El Foro Internacional sobre Políticas Públicas para el Desarrollo de México será encabezado por el secretario ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), José Luis Machinea, informó en rueda de prensa el director de ese organismo en México, Jorge Máttar. Explicó que estarán presentes más de 70 expertos de la CEPAL, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), del Banco Mundial, de la OCDE y del PNUD.

Con la puesta en marcha de la nueva Terminal 2 del aeropuerto capitalino, el flujo vehicular en la zona oriente del Valle de México podría duplicarse en los próximos 10 años. Un documento de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

estima que hoy en día el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) contribuye con 3.0 por ciento del flujo vehicular en dicha zona, lo cual significa que más de tres mil vehículos ingresan a diario "en horas pico" para tomar o dejar pasajeros. Por esta razón, expone, el proyecto para la construcción del nuevo conjunto prevé la habilitación de dos sistemas de distribución vial que faciliten el acceso a la nueva terminal.



US AIRWAYS RETIRA OFERTA POR DELTA

En el aire: La aerolínea estadounidense US Airways Group dijo el miércoles que retiró su oferta de compra por Delta Air Lines, luego de que el comité oficial de acreedores de Delta le informara que no apoyaría su propuesta. US Airways ha dicho que su ofrecimiento por Delta, expiraría el 1 de febrero sin el apoyo del comité de acreedores. BLOOMBERG

INFIERNO LABORAL

ENRIQUE LARIOS

JFCA; ¡urge su autonomía!

Las autoridades del trabajo, esencialmente se clasifican en dos competencias de igual jerarquía -federal y locales-; éste análisis se refiere a la primera, que a su vez distingue tres dominios diferentes.

Por ejemplo, una "autoridad de naturaleza social" es la Procuraduría Federal de la Defensa del Trabajo, que asesora, orienta y representa gratuitamente a empleados y sindicatos que requieren de sus servicios para enfrentar los conflictos surgidos con sus patrones.

Otra especie es la "autoridad administrativa" como la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), cuya función es de carácter ejecutivo y consiste en establecer políticas laborales sobre empleo, capacitación, inspección de condiciones en los centros de trabajo, participación de los empleados en las utilidades de las empresas...; reúne las características clásicas de una dependencia oficial.

Asimismo, encontramos a "la autoridad jurisdiccional", o sea, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (JFCA), con la misión de dirimir controversias individuales y/o colectivas que se generen entre los intereses de los trabajadores y los de sus patrones; en consecuencia, la JFCA constituye un acceso a la justicia laboral y a mayor abundamiento, "dice el derecho" resolviendo discrepancias entre los factores de la producción o en el ámbito de los prestadores de servicios.

Los denominados "gobiernos democráticos" conducen el ejercicio de sus facultades apoyados en "el principio de división de poderes", pues parten del supuesto de que la concentración de atribuciones corrompe al gobernante; nuestra Constitución Federal (CF) adopta la hipótesis al determinar con precisión las funciones "legislativas", "ejecutivas" y "judiciales" y prohibir que dos o más de estos poderes se concentren en una sola persona (a. 49).

De igual manera, "la garantía de seguridad jurídica de los ciudadanos" impone a los gobernantes establecer los medios necesarios para que "los órganos jurisdiccionales gocen de independencia" y puedan ejecutar de manera plena sus resoluciones (a. 17 CF).

Por otra parte, la Ley Federal del Trabajo reserva al jefe del Ejecutivo la designación del presidente de la JFCA y en la práctica ésta se hace a propuesta del titular de la STPS, además, al mismo secretario le corresponde otorgar los nombramientos de todos los presidentes de las juntas especiales del órgano jurisdiccional de referencia; con ello, el presidente titular y los juzgadores quedan subordinados a la instancia administrativa, (as. 612 y 633).

Todavía más, las negociaciones de los contratos colectivos de trabajo de competencia federal, por ser asuntos colectivos de naturaleza procesal deben ventilarse en la JFCA; sin embargo, a través del reglamento interior son asignados a una unidad administrativa denominada de Funcionarios Conciliadores, que cuenta con la "línea directa" de los más encumbrados burócratas de la STPS y de más arriba, con el objeto de controlar los aumentos salariales y conjurar las huelgas (a.12).

De lo expuesto y fundamentado, resulta irracional encontrar a la JFCA, que debe dedicarse a impartir "justicia", fuera del Poder Judicial Federal; entonces, inexorablemente las atribuciones inherentes a la JFCA, quedan controladas por criterios administrativos, con lo que dos funciones de poderes diferentes se concentran en el titular de la STPS, haciendo poco creíble la independencia judicial en la resolución de los conflictos obrero-patronales.

El discurso oficial dice que el hecho de formar parte de la STPS, no limita la libertad de la JFCA para dictar sus resoluciones sin intromisión de servidores públicos de mayor jerarquía, esto es de parte de sus jefes; ¿cómo crearlo? Si ni el presidente titular, ni los juzgadores, ni el personal jurídico de la JFCA gozan de permanencia en el cargo, y por añadidura el presupuesto, la administración, etcétera de ese órgano jurisdiccional dependen de la voluntad de un secretario de Estado.

¡Urge que la justicia laboral federal alcance su plena autonomía!

*Abogado y profesor. Seminario de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social de la Facultad de Derecho-UNAM
E-mail: enlarios@hotmail.com*

ECONOMÍA Y POLÍTICA

GREGORIO VIDAL

La producción del maíz y los subsidios

El problema por el aumento en el precio de la tortilla se ha prolongado por varias semanas. Fijar el precio del kilogramo de tortilla en 8.50 pesos, acuerdo impulsado por la administración federal no se cumple en diversas partes del país y con él no se enfrentan las dificultades sustantivas del sector.

A mediados de junio de 2006 el kilogramo de tortilla costó 5 pesos. Al intentar establecer, por algunos meses, un precio de 8.50 pesos se acepta un incremento de 70 por ciento. El aumento en la tortilla está relacionado con un incremento en el precio de la tonelada de maíz, tanto para consumo humano, como para consumo animal e industrial. Este hecho repercute en muchas actividades económicas dado la amplia utilización del cereal como insumo. Se usa lo mismo en la elaboración de alimentos para animales, que en la manufactura de fármacos, aceite de cocina o etanol. Por ello, contar con la cantidad suficiente para satisfacer el consumo de la población en el país es tan impor-

tante. La demanda de maíz para usos industriales está creciendo y su precio internacional también. Es en este escenario que resulta aún más importante producir en México el maíz que consumimos. Además, si la autosuficiencia se logra considerando condiciones adecuadas para los productores los beneficios se multiplican.

La medida de fijar un precio al kilogramo de tortilla fue criticada por algunos representantes de empresarios. Se insistió que no debe haber intervención del Estado y los precios deben ser fijados en el mercado. Sin embargo, a nivel mundial el mercado del maíz, como el de otros cereales, está altamente intervenido por el Estado. Es el caso de los países integrantes del G7. En todos ellos hay subsidios para diversos granos.

Las discusiones en la OMC conocidas como Ronda de Doha tienen como materia central los subsidios a los granos. Para comprender el alcance del sistema de subsidios, debe señalarse que una de las demandas de varios

SIGNOS VITALES

PEDRO TELLO VILLAGRÁN

¿Derogar la tenencia vehicular?

Creado por decreto presidencial el 28 de diciembre de 1962 como un gravamen temporal para financiar la organización de los juegos olímpicos de 1968, el Impuesto sobre Tenencia y Derechos Vehiculares terminó por convertirse en una más de las herramientas empleadas por las autoridades hacendarías para recaudar recursos. Ahora que se vuelve a debatir sobre su posible eliminación y teniendo en cuenta los apremios fiscales que enfrentarán las autoridades hacendarías si siguen descendiendo los petroprecios, es poco probable que avance su derogación en el corto plazo. Puede formar parte de los cambios asociados a la reforma fiscal, pero no darse al margen de ella.

Transcurridos 38 años desde su instrumentación, sigue siendo uno de los impuestos más controvertidos. La industria automotriz ha planteado una y otra vez que su eliminación permitiría un aumento en las ventas de vehículos, la renovación del parque vehicular y la disminución de los índices de contaminación. Los abogados han señalado que se trata de un gravamen injusto porque el consumidor paga los impuestos correspondientes (el impuesto sobre automóviles nuevos y el impuesto al valor agregado) al momento de adquirir un automóvil y no existe razón para que año tras año continúe pagando otro gravamen por el mismo bien.

Y qué decir de los ciudadanos que en diversos medios y por distintos canales, han expresado su rechazo a este gravamen que afecta su economía. Así que estamos ante un tema donde todos, excepto las autoridades gubernamentales, parecen compartir la idea de que ha llegado la hora de proceder a la eliminación de dicha contribución.

Este asunto se encuentra tan arraigado en la mente de los contribuyentes, que formó parte del arsenal de promesas formuladas hace unos meses por los candidatos a la presidencia del país. De hecho el 4 de abril de 2006 el entonces candidato por el Partido Acción Nacional y hoy Presidente Constitucional de México, propuso eliminar el pago de la tenencia vehicular como impuesto federal en los siguientes términos "Yo como Presidente voy a pro-

poner al Congreso que la tenencia se derogue, porque no estoy de acuerdo con su pago".

Incluso durante los dos últimos años se presentaron ante el Congreso de la Unión siete iniciativas para abrogar la Ley del Impuesto Sobre Tenencia o Uso de Vehículos, por parte de las fracciones parlamentarias de Partidos Acción Nacional, Verde Ecologista de México, Revolucionario Institucional y de la Revolución Democrática y los Congresos Locales de los Estados de Nuevo León y Tabasco

En todos estos casos y por diversas razones el tema quedó sin resolverse, por lo que este impuesto sigue galopando por las praderas del sistema fiscal mexicano. Ahora bien, ¿existen condiciones para eliminarlo? Las autoridades aseguran que la aplicación de dicho impuesto generará un boquete de 17 mil 600 millones de pesos y que su eliminación sólo es posible si se establece una fuente alternativa de ingresos que permita subsanar dicha pérdida.

Además dicho impuesto, lo mismo que el aplicado sobre nóminas, integran una parte importante de los ingresos estatales, de modo que no estamos ante un asunto que pueda resolverse sencillamente. De acuerdo con información de la consultora ARegional, en el caso de Aguascalientes significa más del 60 por ciento de sus ingresos, en el Estado de México el 25 por ciento; en Chiapas el 15 por ciento y en Oaxaca equivale al 20 por ciento de sus ingresos, de tal forma que su eliminación representaría un duro golpe a las finanzas de diversos estados.

Vistas así las cosas la salida que parece más razonable es la de incluir la discusión del tema como parte de los trabajos de la reforma fiscal integral, a menos que los partidos estén dispuestos a aceptar un recorte en sus prerrogativas presupuestales para cubrir el sacrificio fiscal asociado a la eliminación de este impuesto, pero como todos sabemos, esto no sucederá.

*Analista económico y financiero
Socio Director del Despacho Robledda, Tello y Asociados S.C.*

MIGUEL MESSMACHER, SOBRE LAS COBERTURAS

Colchón presupuestal



“ Hay un margen amplio para no realizar ajustes al presupuesto, ya que adicional a los ingresos del fondo existen 35 mil millones de pesos provenientes de las aportaciones sobre derechos de hidrocarburos que podrían utilizarse”.

TITULAR DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN ECONÓMICA DE LA HACIENDA PÚBLICA

*Coordinador del Programa de Investigación "Integración en las Américas" de la UAM
E-mail:gregorio_vidal@yahoo.com.mx*