

---

ESTIRA Y AFLOJA

---

J. JESÚS  
RANGEL M.

jesus.rangel@milenio.com

---



## MetLife, Pemex y ferrocarriles

**T**res temas dominaron en los mercados financiero y de inversión. El principal fue la baja de calificaciones de Fitch a Petróleos Mexicanos (Pemex) que, como apuntó el subsecretario de Hacienda, **Arturo Herrera**, no fue una sorpresa pero sí representa una preocupación; el segundo fue que las armadoras de automóviles no modificarán su esquema logístico de distribución por tren, a pesar del problema en Michoacán por la toma de líneas ferroviarias.

Y el tercer punto es que MetLife emitirá certificados bursátiles fiduciarios inmobiliarios a través de la Bolsa Mexicana de Valores; el Grupo Financiero BBVA Bancomer será el intermediario colocador a través del fideicomiso que será administrado externamente por ML Venture I Manager, una entidad de nueva creación en México y subsidiaria indirecta de MetLife, Inc.

La oferta pública será restringida y representa un signo de confianza de los potenciales inversionistas en México; el administrador forma parte de MetLife

Investment Management (MIM), encabezado por **Steve Goulart**, también vicepresidente ejecutivo y director de Inversiones.

Resultó positivo que las plantas de fabricación automotriz conocidas como Original Equipment Manufacturer (OEMs) están resistiendo el impacto de la

crisis ferroviaria por el paro magisterial, y decidieron no modificar su esquema logístico de distribución porque saben que el uso de camiones madrinas no es competitivo frente al tren.

**Roberto Michel**, consultor y *bróker* especializado en transporte de carga rodada y buques tipo *carriers* calculó que el costo promedio del transporte se triplica y hasta cuadruplica en camiones tipo madrina frente al ferrocarril, desde las OEMs hacia Lázaro Cárdenas o hacia cualquier otro puerto del país. Éste recibe un promedio de 38 mil 700 vehículos al mes que se trasladan casi en su totalidad en carros ferroviarios especializados del tipo Automax con capacidad para 24 unidades; un tren unitario automotriz puede configurar un convoy de 100 o 200 carros, mientras una madrina tiene capacidad de carga de 21 unidades y se mueve por un tractocamión de máximo dos remolques. Mañana le platico más.

---

Las armadoras de autos no cambiarán su esquema logístico, pese a las tomas de las líneas férreas