

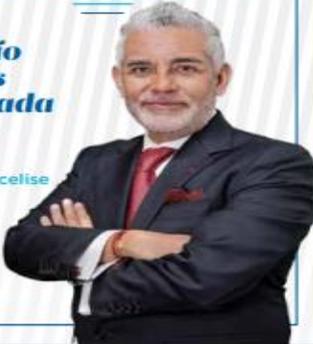


**LA**  
**5**  
**a**

**Transformación**

**Darío Celis Estrada**

@dariocelise



# NUEVOS PROVEEDORES DE SERVICIO DE ALIMENTOS



**JOSÉ ANTONIO COLORADO**

ENTRE LAS EMPRESAS proveedoras de servicios de alimentos para el sector público, se dice que los contratos que corresponden a los reclusorios o a las corporaciones de seguridad usualmente tienen dedicatoria. Por muchos años las asignaciones beneficiaron principalmente al Grupo Kosmos, de Jack Landsmanas, pero en las postrimerías del sexenio se identifican a nuevos y muy extraños jugadores. Por ejemplo, para el presente año el gobierno de Andrés Manuel López Obrador puso la alimentación de todos los cadetes aspirantes a integrarse a

su Guardia Nacional en manos de una razón social.

Esta se estrena como contratista de estos servicios, con un acuerdo para administrar durante 12 meses los comedores de la corporación a nivel nacional, por un monto máximo de 900 millones de pesos. El procedimiento fue una adjudicación directa de la Coordinación de Administración y Finanzas de la Guardia Nacional, que comanda el general **David Córdova**, identificada con la clave AA-36-H00-036H00998-N-7-2024.

La contratista es Amazing Trade, empresa multifacética que, de acuerdo con sus cartas credenciales, igual se especializa en soluciones de construcción y diseño de stands para exposiciones comerciales. Apenas a finales del año pasado puso en el aire su página de internet para posicionarse también como operadora de comedores industriales, aunque no se le conoce contrato alguno en el sector público. En la Plataforma Nacional de Transparencia apenas se le encuentran un par de contratos en 2023 con el gobierno de Aguascalientes, para vender aparatos de telecomunicaciones por 107 mil pesos y equipo audiovisual por 15 millones. Un año antes, en 2022, la también conocida como AMT, obtuvo un contrato por 80 millones de pesos con el gobierno de **Alfredo del Mazo Maza** en el Estado de México.

A través de licitación pública logró hacerse de nueve partidas para vender materiales de construcción para los Servicios Educativos Integrados de aquella entidad. Aquel era el negocio más grande que hasta ese entonces había obtenido la compañía en el actual sexenio. La razón de AMT está relacionada con los hermanos **José Luis** y **José Antonio Colorado Mendiola**, el primero con historia como gerente de Planeación Financiera en la desaparecida aerolínea Interjet. Ambos son también accionistas de otra empresa constituida en los Estados Unidos de Norteamérica, bautizada con el nombre de Amazing Trade USA LLC.

Cabe destacar que el representante de esta firma norteamericana es **José Arturo Ferrer Bujóns**, un personaje involucrado en el escándalo del despacho fiscal Inteligencia de Negocios (IDN). Se le atribuye el blanqueo de miles de millones de pesos para **Mario Marín** y **Ulises Ruiz**, exgobernadores de Puebla y Oaxaca, respectivamente.

Ferrer también está vinculado a la creación de SEFISE del Norte y Macrofin, empresas de Coahuila que operarían con la misma fórmula que la famosa firma de outsourcing del oaxaqueño **Sergio Castro**.

EN EL ARBITRAJE internacional entre Luxemburgo y México por la incautación de una embarcación de dragado en el puerto de Tampico desde noviembre de 2023, hay novedades. Le puedo confirmar que el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, órgano judicial independiente dedicado a resolver conflictos en materia marítima internacional y que preside **Tomas Heidat**, determinó ser competente para litigar el caso en esta instancia. Aunque los representantes de México, encabezados por **Alfonso Ascencio Herrera**, Ministro y Jefe Adjunto de la Embajada de México al Reino de los Países Bajos, argumentaron que el barco Zheng He se encontraba en aguas interiores del país, y por lo tanto aplicaba



**JACK LANDSMANAS**



**ALFREDO DEL MAZO**



**MARIO MARÍN**



**TOMAS HEIDAT**

el derecho interno, así como la jurisdicción local, lo cierto es que el barco obtuvo una autorización especial por una alerta de mal tiempo de parte de la Asjipona de Tampico con el objetivo de salvaguardar el barco y la tripulación. Fue ahí cuando personal de la Administración General de Comercio Exterior detuvieron la embarcación, bajo el argumento de que debía considerarse como una mercancía, y por lo tanto se trataba de una importación. Durante el panel realizado en Hamburgo, Alemania, si bien el tribunal no levantó las medidas cautelares en contra del barco solicitadas por Luxemburgo, México no logró acreditar que el destino final era nuestro país. Por lo tanto, el caso debe resolverse de acuerdo con el marco regulatorio de las embarcaciones que realizan operaciones de tráfico de altura, es decir en aguas internacionales. Recuerde que la Administración Aduanera Descentralizada (ADACEN) del SAT emitió una resolución administrativa el 15 de febrero, en la que fijó una multa de más de mil 600 millones de pesos en contra de la compañía. El conflicto está lejos de concluir en el corto plazo. Además el presidente del Tribunal sostuvo reuniones con los representantes y ambos países acordaron presentar procedimientos escritos en los próximos meses.

ANTES DE TOMAR la Secretaría del Medio Ambiente, la actual canciller, **Alicia Bárcena**, podría exhibir su buen oficio político para desactivar un posible conflicto en ciernes con la ciudad texana de McAllen. Si bien no es un tema que le compete directamente, sí podría detonar un conflicto binacional por la falta de voluntad que se ha mostrado del lado mexicano en la modernización del sistema fronterizo de Reynosa-McAllen, donde han fallado las inversiones necesarias para poner en operación el cruce fronterizo Anzaldúa, que conecta la ciudad tamaulipeca con el puente de Misión, en Texas. Le cuento que a pesar de estar concesionado desde hace 18 años a Grupo Marinos, que fundaron los hermanos **Nicolás** y **Mariano Mariscal**, este cruce no se ha construido, y aunque los concesionarios cuentan con los terrenos, no se ha levantado la infraestructura necesaria para que la Agencia Nacional de Aduanas (ANAM), que dirige el general **André Foullon Van Lissum**, pueda operar. El problema es que del lado estadounidense si se tomaron muy en serio los planes para hacer de ese sistema uno de los más importantes de la frontera común, y han invertido ya cerca de 50 millones de dólares en sus propias instalaciones para lo que incluso la ciudad texana ha tenido que endeudarse. Seguro no les hace ninguna gracia que por la falta de inversión en nuestro territorio el cruce esté en impasse, lo que en los hechos les está generando pérdidas cada día que pasa sin carga.

EL CASO DE la naviera internacional Hombek Offshore Services, sentó un precedente en la regulación de cabotaje en México. En la lista de navieras internacionales que podrían ser sancionadas por la Secretaría de Marina, que capitanea al almirante **José Rafael Ojeda**, antes de que termine el actual gobierno, anote a Harren & Partner Services Mexico con sede en Houston, Texas y Harvey Gulf International Marine de México de Nueva Orleans. Ambas navieras extranjeras operan bajo un esquema en el que simulan ser empresas mexicanas, pero el control corporativo real de la compañía está en manos de extranjeros. Recuerde que de acuerdo con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo el cabotaje está reservado a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Tampoco hay que perder de vista el proyecto de decreto que reforma y adiciona diversos artículos de esta ley en materia de matriculación y registros marítimos. La iniciativa fue votada favorablemente por la mayoría en la comisión de Marina y será uno de los temas que revisará la nueva bancada de Morena en la Cámara de Diputados a partir del 1 de septiembre.



**ALFONSO ASCENCIO HERRERA**



**NICOLÁS MARISCAL**



**JOSÉ RAFAEL OJEDA**