

¿Apocalipsis?

Desbordada la pasión al máximo de estridencia por el resultado de la consulta nacional sobre la sede del nuevo aeropuerto de México, mientras el presidente de Coparmex, Gustavo de Hoyos, responsabiliza al presidente electo, Andrés Manuel López Obrador, de cada uno de los centavos que se deprecie la moneda, en las redes sociales se culpa a “indios”, “ignorantes”, “prole”, “e s c o r i a” de la posible cancelación de Texcoco. La coyuntura habla de demandas en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, de acudir a los tribunales internacionales y, naturalmente, caída dramática de los mercados y catarata de amparos.

Lo cierto es que de haber éstos por parte de las empresas contratistas no podrán tramitarse antes del 1 de diciembre cuando se efectiva una decisión de autoridad. El presidente electo aún no lo es. Y lo cierto es que, en un escenario distinto, cuando aún no se iniciaban las obras ni se había planteado licitación alguna, no se levantó una polvareda, cuando el presidente Vicente Fox decidió cancelar hace 17 años la posibilidad de San Salvador Atenco. La exposición de motivos hablaba entonces de que el Aeropuerto Benito Juárez de la Ciudad de México se acercaba peligrosamente a su punto de saturación de 30 millones de pasajeros al año.

La salida, entonces, planteó la necesidad de revitalizar las terminales aéreas de la periferia, es decir, Cuernavaca, Puebla y Toluca. El problema es que las tareas llegaron sólo a este último, por más que se hablaba de que no podían entrar al escenario los vuelos internacionales dado que la altura exigía un consumo mayor de combustible pro parte de naves pesadas. Sin embargo, llegó a sus pistas una línea de bajo costo con opción de rutas a Madrid. El caso es que en el camino se atravesó la tragedia de Mexicana de Aviación, a cuya rebatiña de espacios en la terminal de la Ciudad de México, llegarían las propias Volaris e Interjet.

Si hace ocho años el aeropuerto de Toluca daba servicio a 4 millones de pasajeros, actualmente alcanza sólo 600 mil. Su capacidad es de 8 millones. Naturalmente, las empresas ubicaron sus rutas hacia los destinos más socorridos, es decir, Monterrey, Guadalajara, Tijuana y los lugares de playa, rebasando hace dos años el movimiento hacia 40 millones de pasajeros. La terminal de Toluca opera bajo una sociedad mixta: la empresa OHL, hoy Aleática, tiene 49%, en tanto el gobierno federal, 26% y el Estado de México, 25%. En el marco, la evolución en la potencia de los motores ha dejado de ser obstáculo para la altura.

Si se regresaran algunos de los vuelos hacia la terminal de Toluca habría espacio para el reacondicionamiento de la terminal actual y aún la construcción de dos pistas en la base aérea de Santa Lucía ubicada en Zumpango. Por lo pronto, a la vista de un video tomado por un transportista en marcha que muestra el chapoteo sobre un

terreno lodoso donde se descarga tezontle para apuntalar un escenario inestable, uno se pregunta si los mercados son sensibles también a la inseguridad.

Asume Cortina. En su toma de posesión como presidente del Consejo Empresarial de América Latina en sustitución de Camilo Atala Faraj, el presidente del Grupo Azucarero México, Juan Cortina Gallardo, hizo un llamado a robustecer la integración buscando nuevos horizontes más allá del acuerdo mercantil México-Estados Unidos-Canadá. Al organismo acuden 15 naciones de América Latina, además del propio Estados Unidos. En la asamblea de unión participan k150 empresarios bajo el propósito justo, de incrementar lazos para fortalecer el futuro de la región. La reunión se celebra en la Ciudad de México.

EMPRESA DE ALBERTO BARRANCO. Octubre 29 del 2018

Se hunde autopista en Texcoco

Colocadas en el tapete las bondades técnicas operativas y hasta estéticas del nuevo aeropuerto de México que se construye en la zona de Texcoco, se soslaya un punto toral de cara al escenario financiero: los costos que reclamará en materia de mantenimiento por la inestabilidad del suelo. En la bitácora está la experiencia frente a la construcción de uno de los tramos del Circuito Exterior Mexiquense cuya obra se inició durante la época de Enrique Peña Nieto como gobernador de la entidad.

Concesionada la tarea y la explotación a la empresa OHL, hoy Aleática, la traza original se debió modificar para cruzar justo por la zona cercana a lo que meses después sería el escenario para la nueva terminal aérea. La exposición de motivos hablaba de una exigencia del gobierno de Ecatepec, entonces en manos de Eruviel Avila, para que la ruta fuera favorable a los habitantes del municipio, dado que la original representaba mayor tiempo de traslado. Se calcula que a lo largo de dos años éste llega a tres metros, paliado por las interminables obras de mantenimiento.

Lo grave del caso es que a la vera de la autopista se empezaron a construir casas que están en constante peligro de derrumbe. De hecho, la concesionaria debió ya de indemnizar a varios damnificados, lo que incrementa el riesgo de desempate en el cálculo de la recuperación de la inversión más una ganancia de 10% real al término de la concesión. Así lo estipuló el Título de Concesión pactado.

Naturalmente, la salida tiene dos vertientes: aumentar la vida de la concesión, que en el caso del Estado de México podría llegar el doble, o incrementar las tarifas de peaje. Actualmente el tramo Nabor Carrillo-Chalco cuesta 17 pesos, en tanto el Nabor Carrillo-Bordo, 12 pesos. Hay otros dos tramos llamados Nabor Carrillo A 21 y Nabor Carrillo A 22, que cuestan 9 pesos. En el mes de agosto la tarifa del tramo Américas-Ecatepec subió de 52 a 55 pesos... por menos de seis kilómetros. De acuerdo con las denuncias de los vecinos, el problema se debe a la afluencia constante de tránsito pesado.

Sin embargo, no es el caso de la carretera Peñón-Texcoco, inaugurada en el sexenio zedillista, a cuya fruta han cruzado en los últimos meses centenares de camiones diarios con carga de cascajo u otros materiales... para rellenar el terreno del nuevo aeropuerto de México. El último tramo del Circuito Exterior Mexiquense, construido de 2006 a 2011, conecta a las vías hacia Puebla, Veracruz y Oaxaca.

El escenario, pues, desecado el lago artificial Nabor Carrillo, plantea un futuro nebuloso en materia de costos reales del nuevo aeropuerto, en la posibilidad de que el colosal relleno no haya realmente tocado fondo sólido, a la vista de varillas que se hundían con solo soltarlas... Los vicios ocultos

Piso parejo. Damnificadas de los acuerdos para el T-MEC, las empresas nacionales de paquetería y mensajería están exigiendo que en la revisión de éstos por parte del Senado se busque negociar reciprocidad, es decir, que así como las firmas del ramo de Estados Unidos operan en nuestro país, se permita hacerlo a las nuestras en aquella nación. Se calcula que son 20 las que realizan actividades en México, con punta de lanza en FedEx y UPS. El cabildeo lo realiza la Asociación Mexicana de Mensajería y Paquetería, que agrupa a 30 empresas. Bajo el pacto mercantil con Estados Unidos y Canadá se colocó el concepto Delivery services, en cuyo marco se amplía la actividad de las firmas de allende el Bravo en el país a recolección, porteo, transporte y entrega de documentos, paquetes y cualquier cosa. La ley del embudo.

COLUMNA DE ENRIQUE CAMPOS SUAREZ. Octubre 30 del 2018
--

¿Realmente los mercados no importan?

No es sólo la conducción de una consulta hacia la alternativa de Santa Lucía, es la confirmación de que ese discurso que generaba incertidumbre en tantos años de campaña es posible llevarlo a la realidad al costo que sea. El propio presidente electo Andrés Manuel López Obrador minimizó los efectos en los mercados financieros tras anunciar su decisión de destruir los avances del Nuevo Aeropuerto Internacional de México para dar paso al proyecto de Riobóo de dos pistas en la base militar en el municipio mexiquense de Zumpango.

Una depreciación de más de 3% del peso frente al dólar y una caída de los índices bursátiles mexicanos por esta decisión no son hechos que se queden sólo para el perjuicio de los inversionistas. La expectativa de un mayor costo del dólar provoca presiones inflacionarias, que a su vez implican la reacción monetaria de un mayor costo del dinero. Vamos, nadie se salva de esos efectos negativos. Pero, además de estos indicadores, que son números fríos, está la percepción de lo que aquí sucede.

No sólo es la división interna entre los ciudadanos que se desgarran en las redes sociales o en las sobremesas familiares, es la percepción externa de los que tienen la posibilidad de cambiar su decisión de invertir en México. Tras la publicación del

resultado de la encuesta, el grupo financiero suizo UBS publicó un análisis de lo que esto implica para el mercado mexicano. Y es contundente, este influyente actor financiero dice que esta decisión reta el imperio de la ley en México. UBS cuestiona la posibilidad de usar ese mecanismo de legitimación de las decisiones de poder para, por ejemplo, gastar las reservas del Banco de México para un propósito diferente al que realmente tienen.

Además, este grupo suizo resalta la decisión de Fitch Ratings de poner en perspectiva Negativa la calificación crediticia de Pemex y los comentarios de Moody's respecto al peligro de que la deuda soberana mexicana pueda perder el grado de inversión. Estas dos calificadoras centraron sus comentarios en el sector energético y los planes de gasto que tiene el próximo gobierno para construir refinerías y dejar de exportar petróleo para surtir la producción local de hidrocarburos.

Éstas y otras firmas financieras internacionales no hablan a petición de los camajanes del poder o de la prensa fifí. Son empresas globales que tienen la obligación de orientar a sus inversionistas sobre las oportunidades o peligros del mercado. Y puede decir el presidente electo que su decisión no representó ninguna alteración en los mercados, que el peso se fortaleció durante su consulta amañada y que son factores externos los que deprecian al peso. En fin, puede negar la realidad. Puede pensar que ver la cotización de la moneda mexicana pasar de 18.50 a 19.99 por dólar, en relación directa con la cancelación del aeropuerto de Texcoco, no es importante.

El gobierno entrante puede creer que sólo es suficiente escuchar al sabio pueblo bueno y que con los mercados se habla para tranquilizarlos. Lo que tienen que ver en esas reacciones en el tipo de cambio, en los indicadores bursátiles, en las presiones en el mercado de dinero, son señales a tiempo de lo que habrá de traspasarse al resto de la economía, sí o sí. Y por lo visto más temprano que tarde.