

### **Cónclave de inversionistas de Texcoco**

Por aquellas cosas raras de la vida, aunque legalmente no es válida aún la cancelación del aeropuerto internacional de México en Texcoco, las obras que en dos años habían acumulado un avance de 30%, saltaron a 37% en el lapso récord de siete semanas, con la novedad de que no sólo se conservó la plantilla de trabajadores, sino se incrementó. Una de dos: los contratistas, mantienen una veladora en que finalmente el proyecto lo salve el concesionario a particulares o quieren inflar la indemnización correspondiente.

En el escenario acaba de aparecer un comparativo entre el proyecto en México y el que se construyó en Beijing, cuyas características, incluso a nivel de diseño, son prácticamente idénticas. La terminal china se terminó en 2008. El común denominador es la participación del despacho del arquitecto Norman Foster, quien, en el caso de Texcoco, se asoció con un yerno del magnate Carlos Slim.

Con dimensiones similares en cuanto a número de pistas y espacio de terminal, la obra de la nación de la muralla costó cuatro veces menos de los 13 mil millones de dólares proyectados para Texcoco. Naturalmente, en una década se incrementó el costo de mano de obra y materiales, pero evidentemente no a ese nivel.

Por lo pronto, el próximo jueves, dos días antes del cambio de poderes, se realiza un cónclave de quienes le apostaron a financiar la sobras de Texcoco vía emisiones de bonos de deuda por parte del Fideicomiso de Inversión en Energía e Infraestructura, conocido como Fibra E. Estamos hablando de bancos, casas de bolsa y administradoras de fondos para el retiro.

La convocatoria habla de afianzar las perspectivas frente a la posible interrupción de la construcción, por más que se plantea la conveniencia de contratar a un asesor legal para un análisis y diagnóstico de los riesgos inherentes y consecuencias. El aviso, a título de “evento relevante” se envió a la Bolsa Mexicana de Valores.

La recaudación fue de 30 mil millones de pesos, de los cuales 13 mil 500 se adquirieron con dinero de los ahorradores para el retiro inscritos en las administradoras Pensionissste, Profuturo, Inbursa y Banorte XXI. La oferta hablaba de un rendimiento que se cubriría con el derecho de uso del actual y del nuevo aeropuerto al entrar en operación.

Lo inaudito del caso es que la emisión se lanzó el 23 de marzo pasado, en medio de nubarrones, dada la promesa del candidato de Morena, Andrés Manuel López Obrador, de revisar el proyecto de Texcoco, en un escenario en que las encuestas lo colocaban en una punta lejana de sus rivales Ricardo Anaya y José Antonio Meade. La avidéz alcanzó el tope de recaudación prevista.

Sin embargo, hasta hoy, por más que se han entregado contratos que comprometen recursos a futuro por 112 mil millones de pesos, sólo se habían erogado al término de la consulta ciudadana 40 mil... de un total de 197 mil millones colocados en caja por aportaciones del gobierno federal y emisiones de bonos verdes y de deuda. Los 30 mil millones recaudados se ubican en un fideicomiso de Nacional Financiera.

Los días previos a la consulta ciudadana el precio unitario de los papeles de la Fibra E se había caído 14%, con la novedad de que después de ello la calificadora Moody's degradó su calidad crediticia. La paradoja es que pese a ello no se ha caído más la cotización. La pelea que viene

**¿Pacto?** Aunque se habla insistentemente de un pacto entre el gobierno actual y el entrante para garantizar una transición tersa, lo cierto es que hay elementos extraños con perfil de zancadilla. Uno de ellos es la determinación de colocar a 100% la tasa del Impuesto sobre Productos y Servicios aplicable a las gasolinas en esta semana previa al cambio de poderes, cuando éste se había reducido una y otra vez en la temporada electoral. El colchón se utiliza para evitar saltos drásticos en las tarifas. Otro más apunta a que casualmente el gobierno le heredará a la nueva administración un nivel de ingreso excedente similar al de hace tres años. La explicación en que esta vez no habrá remanente de operación del Banco de México.

**COLUMNA DE ENRIQUE CAMPOS SUAREZ.** Noviembre 27 del 2018

### ***Es hora de pagar menos por las gasolinas***

Vaya que el gobierno de Enrique Peña Nieto hizo muchos trabajos sucios para la administración entrante de Andrés Manuel López Obrador. La más desaseada de las encomiendas fue desaparecer del mapa para dejar el campo libre al ejercicio de un gobierno que sólo mantenía el carácter de electo. Pero ciertamente dejar de aplicar un subsidio al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) que se cobra a las gasolinas no está en el catálogo de los sacrificios que hizo Peña Nieto por López Obrador.

La suavización de los impuestos a las gasolinas, para paliar los aumentos de los precios de mercado de estos combustibles, fue una respuesta política a una decisión financiera que llegó mal aplicada y en un pésimo momento. La liberación de los precios de los hidrocarburos era necesaria, pero su ejecución fue desastrosa. Sobre todo en un país al que educaron con la creencia de que teníamos el derecho divino a los productos de Pemex a precios bajos.

Las reglas de la suavización fiscal marcaron desde el principio que el subsidio a las gasolinas por la vía del IEPS se mantendría hasta el momento en que bajaran los precios de estos combustibles. Es justo lo que ha ocurrido en el mundo. Ahora, no hay duda de que el IEPS cobrado completo a las gasolinas, que además es muy alto, le va a venir muy bien al gobierno de López Obrador para su primer Paquete Económico. Lo que debe seguir es que veamos que empiecen a bajar los precios

de las gasolinas y no será gracias a la cuarta transformación sino al derrumbe de los precios del petróleo.

En menos de dos meses, los precios del petróleo han caído más de 35 por ciento. Los barriles que en octubre costaban 75 dólares ahora están retando la barrera de los 50 dólares por barril. El precio de las gasolinas en México está determinado con base en el precio de la costa del golfo de los Estados Unidos. Esto porque la mayor parte de las gasolinas que se importan es de esa región. A ese precio de referencia, actualmente en torno a los 2.30 dólares por galón, unos 11.80 pesos por litro, hay que añadir los costos de traslado, almacenaje, distribución y el margen de venta de los gasolineros. Y, por supuesto, después vienen los impuestos. Además del IEPS se cobra el Impuesto al Valor Agregado.

Entonces, en estas semanas pasadas de baja en los precios de las gasolinas, el que ganó el diferencial fue el impuesto que dejó de subsidiarse. Pero ahora que ya se cobra el impuesto completo, lo que sigue es que los consumidores pudieran ver una baja de algunos centavos en el costo de los combustibles. Ya vimos que los aumentos en los precios internacionales de las gasolinas pasaron rápidamente al bolsillo de los consumidores. Debería tener también buena velocidad el traspaso del beneficio.

La gasolina de la costa del golfo, esa que ahora anda alrededor de los 11.80 pesos por litro, estaba en los 13.50 hace un mes, por lo que sí habría margen para una baja. Ahora, si no se ve un decremento importante en los precios de las gasolinas, también tendrá que ver con los niveles que ha alcanzado la paridad peso-dólar. Ahí sí está claro que la depreciación cambiaria es responsabilidad el gobierno que viene. [ecampos@eleconomista.com.mx](mailto:ecampos@eleconomista.com.mx)