

### **Se cansó la mula exportadora**

Si en 1993 México tenía balanzas comerciales deficitarias con nueve países para sumar un déficit de 11 mil 894 millones de dólares, en 2017 el desequilibrio había crecido a 36 naciones, con un saldo desfavorable de 54 mil 701 millones. Y aunque podría pensarse que el país se volvió devoto de las importaciones, la realidad es que se menguó el espíritu exportador. Si bien durante el año pasado creció 10.03% el ritmo de exportaciones del país, las importaciones lo hicieron en 10.46%.

Las primeras sumaron 450 mil 572 millones de dólares y las segundas 464 mil 227. El déficit pues, fue 14 mil millones. Lo dramático del asunto es que la parte más dinámica de las ventas al exterior del país lo asumió el petróleo, con un crecimiento de 29.1%, a contrapelo de la caída en la plataforma de Pemex. Por paradójico que parezca, la máquina ha perdido fuerza al paso de los años, pese a la catarata de acuerdos mercantiles y pese a los millonarios gastos de promoción de entidades como ProMéxico.

Si en el periodo 1993-2000, es decir, en el arranque de la apertura plena de fronteras del país, nuestras exportaciones crecieron en 220%, para el lapso 2001-2006 la cresta fue de 50%; de 2007 a 2016 el alza fue sólo de 48%, para llegar en 2017 apenas a 22%. Si en el primer lapso México ocupó el segundo lugar en crecimiento mundial de exportaciones, para el tercero cayó al 17, superándole naciones como Vietnam, la India y Polonia... 59% a 38%, lo que implicó la compra de más componentes del exterior. Importar para exportar.

Y aunque el llamado “error de diciembre” (de 1994) que provocó la devaluación traumática de la moneda, le dio oxígeno en materia de competitividad a nuestros productos en el extranjero el auge fue llamada de petate. Si en 2001 el país se situaba como la novena economía mundial, para 2008 cayó al 13, para bajar en 2011 al 15. En la ruta están la salida del país de 900 empresas maquiladoras; la desaparición de 2 mil 500 compañías exportadoras; la decreciente variedad en la producción y exportación de bienes...

Nuestros productos estelares siguen siendo automóviles, cerveza, autopartes, aguacate... y petróleo y materias primas. ¿Falló la costosa presencia de México en ferias internacionales? ¿Se desvirtuó la vocación del Banco Nacional de Comercio Exterior? ¿Se murió la idea de las cadenas productivas? ¿Se cansó la mula?

**Reelección.** Esta tarde en asamblea general ordinaria la Concamin ratificará por un año más como su presidente a Francisco Cervantes. El empresario del Estado de México entrará a un segundo año tras una actuación discreta en que se ha logrado cohesionar al sector, aunque el organismo ha perdido influencia como interlocutor del gobierno. La cúpula industrial apoyó desde su origen la candidatura de Carlos Salazar Lomelín para presidir el Consejo Coordinador Empresarial.

***La liquidación de bonos del NAIM: nada que festejar***

Muchos de los funcionarios públicos que hoy tienen que hacer malabares financieros para que cueste lo menos posible la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM), eran unos convencidos, durante la campaña, de que no había manera de que el entonces aspirante presidencial Andrés Manuel López Obrador optara por cancelar semejante obra.

Los que hoy tienen que negociar con los tenedores de los bonos del fideicomiso de infraestructura y bienes raíces (fibra) diseñado para fondear la construcción del aeropuerto en Texcoco, aseguraban sin temor a equivocarse que la amenaza de tirar a la basura una obra de esta envergadura para hacer dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía, era simplemente una estrategia de campaña. Que era, nada más, una forma de ganar adeptos. Como lo fue su propuesta de bajar los precios de las gasolinas o de retirar al Ejército de las calles.

Cuando el triunfo electoral se vio como algo inminente, al interior del equipo de López Obrador se empezaron a mover los grupos más duros dentro de ese híbrido de agua y aceite que se aglutinó en torno a la figura del gran líder. Cuando la avalancha se desató y en cuestión de unas cuantas semanas se pasó de la manipulada consulta a la decisión de cancelar el NAIM, los moderados quedaron apabullados. Ninguno tuvo la honestidad moral de renunciar, a pesar de que entendían las consecuencias negativas de la determinación arbitraria.

Resulta que hoy se presume que el último día de este mes se van a pagar por adelantado las participaciones, por 34,000 millones de pesos, a los tenedores de bonos del Fibra E del NAIM. Que las afores que habían invertido en el proyecto recuperan el dinero y que, salvo el pago de intereses, no hay que desembolsar ni un peso de recursos públicos, más allá del monto concentrado en el fideicomiso. Vamos, que el gobierno federal se cortó una pierna, pero tuvo la suerte de encontrar una prótesis barata.

El daño mayor e inmediato tras la cancelación del NAIM se dio en la confianza. Por eso es que basta que haya señalamientos en contra de empresas concesionarias de la Comisión Federal de Electricidad para que haya presiones cambiarias y pérdidas bursátiles. Porque realmente se cree en el potencial de destruir lo construido sin ningún miramiento. Hay una pérdida importante en la calidad de la infraestructura. Los parches en los aeropuertos de Santa Lucía, Ciudad de México y Toluca, más la nueva ocurrencia de Tizayuca, no son sino un paliativo del que ni siquiera se tiene la certeza que vaya a tener el visto bueno de las líneas aéreas.

Y en lo financiero tampoco hay la certeza de que la cancelación de la obra del NAIM y la construcción por parte del Ejército de un aeropuerto civil en su base militar realmente sean una solución más barata. De entrada, este gobierno no será capaz de conseguir condiciones de financiamiento, si es que le interesa la participación

privada, bajo las mismas condiciones que se lograron para el NAIM. Hay que pagar un sobreprecio a los que se animen a invertir.

Pero entre desmontar la obra inconclusa en Texcoco como marca la ley, construir la terminal de Santa Lucía, construir vialidades y medios de transporte y reequipar dos aeropuertos existentes, es posible que la cuenta salga mucho más cara que el plan original. Así que realmente no hay nada que festejar en la liquidación de esa deuda contraída para el frustrado proyecto inicial de tener un aeropuerto digno del país que pretendíamos ser.