

**GENTE DETRÁS DEL DINERO****CANACAR, TRATANDO DE SALIR DEL BACHE**

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

La inversión pública en infraestructura estratégica —salvo para los “proyectos consentidos”— durante los últimos 7 años ha ido en picada: en materia de conservación y mantenimiento de carreteras y autopistas el desplome fue evidente desde el inicio del actual régimen, así como el “pichicateo” del dinero para distribuidores viales y puentes (21 obras a las que se les aplicó sólo 1,800 millones de pesos el sexenio pasado), lo cual derivó en caminos despedazados y saturados que aumentaron en promedio los tiempos de traslado de mercancías en 30%, calcula el secretario general de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga, Augusto Ramos Melo.

Ese aumento de tiempo de traslado repercute en el costo de la cadena logística, del flete y, por tanto, en el precio final que alimentos, bebidas, muebles, medicamentos que pagan los consumidores de manera directa... o indirecta en precio y empleo por el rezago en la distribución de materia prima y partes a las cadenas de producción, como sucede con la suspensión de operaciones de Audi de México que dirige Edgar Casal Álvarez.

Hay tramos carreteros vitales, que por su estado ruinoso y saturación, el tiempo de rezago es aún mayor: el trayecto México-Querétaro que en 2018 un trailerero podía recorrer en 3 horas, ahora le toma 9 horas.

El ostensible deterioro en las carreteras no cambiará en el corto plazo. Históricamente —y era insuficiente— se invertían 50 mil millones anuales a precios constantes. Actualmente la

Comisión de Infraestructura de la Cámara de Diputados, que lleva el petista Roberto Albores, se tendrían que usar cuando menos 35 mil millones de pesos anuales por seis años para recuperar lo perdido..., pero sólo se autorizaron 27,720 millones de pesos para 2026, o sea 23% menos que en este 2025. Exigir un presupuesto fuerte para infraestructura en carreteras federales, exigir la rigurosa supervisión técnica de las reparaciones (que a veces parecen de atole) y ampliar dichas vialidades, es uno de los puntos de cohesión que se pueden lograr en el gremio trailerero de Canacar. Pero no es el único punto de cohesión de un gremio cuya representatividad se desdibuja.

Otro aún más urgente, advierte Ramos Melo, es atajar la creciente violencia en los asaltos a los tráileres de carga, con mayor hostilidad que deriva en el asesinato de operadores y sus ayudantes,



por lo que resulta una exigencia a las fuerzas de seguridad —empezando por la Guardia Nacional— para trabajar en coordinación en acciones preventivas y no tristemente sólo en reactivas ante los crímenes realizados. Viene la elección de un nuevo presidente en esa cámara, y por tanto la oportunidad de unificar fuerza en torno a acciones específicas. Tome nota y revise su motor.

Negociación, pero la carga nunca fue riesgo en AICM. A mediados de esta semana la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que lleva Jesús Esteva, y el canciller Juan Ramón de la Fuente tendrán reuniones con el titular del Departamento de Transporte (DOT), Sean Duffy, y expertos de la Federal Aviation Administration, que lidera Bryan Bedford, para proponer salidas a la sanción que el gobierno de Donald Trump impuso a la aviación mexicana (empezando por los vuelos desde y hacia el AIFA y los cargueros tandem en el AICM) por la violación al Acuerdo Bilateral 2013-2015.

En un toma y daca, en términos generales el Gobierno de Claudia Sheinbaum trataría de que se levante la sanción para el aeropuerto mexicano que dirige el General Isidoro Pastor, pues la carga —que ha movilizado en lo que va del año más de 320 mil toneladas en 9,707 operaciones— le representa un ingreso vital; a cambio, reabrir las posiciones-horario u *slots* que les fueron confiscados a las aerolíneas estadounidenses en el *hub* que dirige el almirante José Padilla supuestamente por “saturación en terminales”.

El fin de semana próximo, nos dicen, se po-

dría llegar a un acuerdo que evite otro tapón a la ya atorada economía nacional. Es sabido por el DOT que las operaciones de carga nunca fueron un problema en el AICM, pues se realizaban de madrugada... y que más peligrosa fue la “reconfiguración del espacio aéreo del Valle de México” que para darle espacio a los vuelos de pasajeros en el AIFA, provocó múltiples incidentes.

La SCJN torea a los empresarios de EU. Buena parte de las compañías de EU instaladas en México empezaron a detener sus inversiones desde el año pasado, expectantes de lo que sucedería con las reformas constitucionales radicales que la artificial mayoría legislativa del oficialismo aplicaría por instrucciones de Andrés Manuel López Obrador. Ahora, registra la Business Roundtable —la asociación de empresarios de aquel país y que coordina Joshua Bolten— que es a últimas fechas que otras tantas firmas postergan planes o empiezan la retirada ante lo que denominan como “agresividad extrema y fuera de control” del SAT sobre grandes contribuyentes.

Pero como quien ve la tempestad y no se hinca, retando a esos capitales, será la ministra Lenia Batres quien definirá si la nueva Suprema Corte puede atraer y modificar fallos del anterior y “neoliberal” pleno de ministros. Y como es sabido que buena parte de esos fallos son fiscales, de posesión de tierra, derechos y concesiones, es fácil imaginar lo que seguirá pasando con las empresas extranjeras... y nacionales. Suerte a Marcelo Ebrard en la negociación de un nuevo acuerdo de comercio bilateral con Howard Lutnik.