



## Alerta Moody's sobre riesgos a minería y nearshoring

Aunque todavía no se aprueba en la Cámara de Diputados, lo más seguro es que con la mayoría de Morena y sus aliados se aprueben los cambios a la Ley de la Industria Minera, a pesar de que se incrementarán las voces que alertan sobre sus riesgos.

Anote entre los críticos a Moody's, que emitió un comunicado sobre la iniciativa de reforma que envió el presidente **López Obrador** a la Cámara de Diputados el pasado 28 de marzo, junto con nuevas modificaciones en materia aérea, que también preocupan porque hacen referencia al cabotaje, que aún no ha sido aprobado en el Congreso.

De acuerdo con Moody's, si se aprueba la iniciativa tendrá un impacto negativo desde el punto de vista crediticio para la industria minera porque, por un lado, abre la puerta a una cancelación anticipada de sus concesiones y, además, incrementará la carga regulatoria con mayores costos de producción y generará incertidumbre sobre el proceso de asignación de nuevas concesiones.

Moody's resalta que, de aprobarse, no afectará la calificación de Fresnillo y Southern Copper Corporation porque sus concesiones actuales vencen en 2050 y 2060 respectivamente, ni tampoco sobre Orbia, porque sus concesiones tienen vencimientos que van de 2029 a 2061.

Sin embargo, destaca que la incertidumbre que generará será particularmente negativa para futuras inversiones que buscan aprovechar el *nearshoring*.

Es en verdad un absurdo que **López Obrador** se muestre confiado de que este año, y en 2024, el PIB crecerá 3% anual por las inversiones de *nearshoring*, pero al mismo

tiempo envíe iniciativas al Congreso que, de aprobarse, afectarán estas inversiones. Para Ripley.



### INTERJET, AHORA SÍ EN QUIEBRA OFICIALMENTE

Aunque Interjet dejó de operar hace más de dos años, estaba en proceso de quiebra, pero concluyó ya el proceso de concurso mercantil con una resolución judicial y se procederá al remate de sus bienes, que son insuficientes para cubrir sus adeudos, que superan los tres mil mdp, y pagar las indemnizaciones de los trabajadores afectados y a los deudores tanto gubernamentales como el SAT, IMSS, Infonavit y Seneam, como privados.

Las que siguen vigentes son las querrelas contra los dueños y administradores: **Miguel Alemán**, quien al parecer vive de lo más cómodo y tranquilo en Francia, y **Alejandro del Valle**, quien era el presidente del Consejo de Interjet, que supuestamente pretendía rescatar a la aerolínea y, evidentemente, no lo logró



### DOS AEROLÍNEAS QUEBRADAS ESTE SEXENIO

En este sexenio dejaron de operar dos aerolíneas. Interjet en diciembre de 2020 y Aeromar en febrero pasado, también con adeudos fiscales, al IMSS, a los trabajadores y a los servicios aeronáuticos.

Lo que Interjet y Aeromar tienen en común es que las autoridades dejaron que sus adeudos crecieran hasta que se volvieron impagables. En el caso de Aeromar hay que recordar que fue el vicealmirante **Carlos Velázquez Tiscareño**, director del AICM, quien inició el proceso de cierre tras cansarse de las promesas y exigir una garantía de pago a los más 700 mdp de adeudos tan sólo con el aeropuerto capitalino.

Tanto Interjet como Aeromar siguieron vendiendo boletos, porque ni Profeco ni la SICT pueden impedir que una aerolínea venda boletos mientras siga operando. La duda es ¿cómo es posible que las hayan dejado operar cuando ya estaban ambas prácticamente quebradas y sin presentar propuestas serias de reestructura de sus millonarios adeudos?