



LA 5a

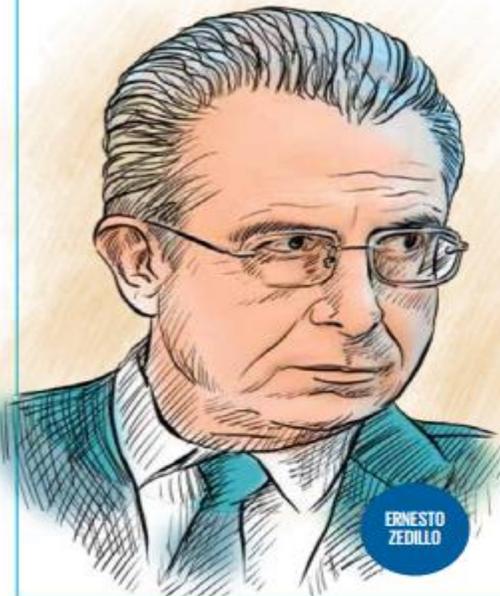
Transformación

Dario Celis Estrada

@dariocelise



QUIEREN ASUR, GAP Y OMA PAGAR BONOS DEL NAIM



ERNESTO ZEDILLO

— **LOS TRES GRUPOS** aeroportuarios del país, Asur, GAP y OMA, están planteando al gobierno de la 4T una extensión de sus concesiones originales, las cuales van a más de la mitad del camino de los 50 años que les otorgó el entonces presidente **Ernesto Zedillo**.

La propuesta es que a cambio de llevarlas hasta el año 2098, Asur de **Fernando Chico**, GAP, de **Laura Diez Barroso**, y OMA ahora bajo el control de la franquicia Vinci Airports, que preside **Nicolas Notebaert**, ofrecerán una mejor contraprestación al Estado.



FERNANDO CHICO

Y aquí viene la zanahoria para **Andrés Manuel López Obrador** y el secretario de Hacienda, **Rogelio Ramírez de la O**: con un aumento en el plazo de sus concesiones y un incremento en la contraprestación podrían pagarse los bonos del fallido nuevo aeropuerto de Texcoco.

Dicho de otra forma: Asur, GAP y OMA entrarían al quite para liquidar los 4 mil 800 millones de dólares, liberando la Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) que el Aeropuerto Internacional de la CDMX está obligado a trasladarles a los *bondholders* que invirtieron en el malogrado aeropuerto.

Chico Pardo, Diez Barroso y Vinci y sus operadores han encontrado en el secretario de Infraestructura, **Jorge Nuño**, a un obsequioso aliado, quien fue quien deslizó la oferta a López Obrador.

Es importante recordar el gran valor que los privados han logrado generar en estos tres grupos aeroportuarios, los cuales, en conjunto, alcanzan una capitalización de mercado superior a 23 mil millones de dólares, sin incluir los pagos de dividendos de los últimos 25 años, los cuales se estiman en la friolera de 14 mil millones de dólares.

El gobierno de Zedillo recaudó 440 millones de dólares por la privatización de los aeropuertos en 1998, y otros 2 mil 800 millones por las colocaciones de sus acciones en el New York Stock Exchange, ya en el gobierno de **Vicente Fox**.

Considerando lo anterior, los inversionistas en los socios estratégicos han obtenido un retorno de inversión de 1200%, lo cual es difícil de justificar, tratándose de activos del Estado y ofreciendo servicios esenciales a la sociedad.

Los títulos de concesión de Asur, GAP y OMA les permiten aumentar las tarifas a las principales aerolíneas, léase Aeroméxico, que dirige **Andrés Conesa**. Volaris, que comanda **Enrique Beltrán**, y Viva Aerobús, de **Roberto Alcántara**.

Esos incrementos, a partir de inversiones realizadas con la caja de los mismos aeropuertos que operan bajo los planes quinquenales, donde a la Secretaría de Infraestructura siempre le comen el mandado en las revisiones, y el aumento de la TUA que las aerolíneas tienen que aplicar a sus clientes.

QUIZÁS EN UN grave error cayó la presidenta de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), al citar este lunes a los Plenos de la Corte, el Tribunal Electoral y el Consejo de la Judicatura Federal, para exigir al Ejecutivo y Legislativo la friolera de 85 mil millones de pesos. El mensaje fue claro: que habría consecuencias de no aprobarse su presupuesto, a tal grado que la "transferencia democrática de poder en 2024 estaría en riesgo".

Pero todo ello se hizo cuando el periodo de sesiones del Congreso no ha comenzado, y mucho menos la discusión del tema presupuestal. Todo ello iniciará en la Cámara de Diputados hasta fines de septiembre, así que se adelantó, y no con las mejores formas.

Además, lo hace después de las fricciones por los libros de texto, del INAI y sobre todo de un proyecto de la Segunda Sala que destituyó a

Andrés Manuel López Obrador, el cual se circuló sin mayor revisión y por ello se retiró, pero cuando el hecho ya era público.

Se comenta que uno que arrastró al Poder Judicial federal a este conflicto es el ex ministro **Eduardo Medina Mora**, quien justamente estuvo ese lunes por varias horas en la sede central de la Corte. En el Ejecutivo y Legislativo piensan que las decisiones de la SCJN ya tienen tintes partidistas y no legales, razón por la que de siete fuerzas políticas en el Congreso ya sólo les queda el apoyo del PAN, que preside **Marko Cortés**.



EDUARDO MEDINA MORA

HAY NOVEDADES EN el atribulado conflicto de Actinver con **Rafael Zaga Tawil** por la condena de más de mil millones de pesos que pesa sobre el banco que comanda **Héctor Madero**. Aquí informamos que vía las gestiones del ex ministro **Eduardo Medina Mora**, el expediente se pretendía llevar a la misma

SCJN, que preside la ministra **Norma Piña**. Si no se aplaza, hoy se decidirá si alguno de los integrantes de la Primera Sala del más alto tribunal del país, nos referimos a los ministros **Arturo Zaldívar**, **Juan Luis González Alcántara**, **Margarita Ríos Farjat**, **Jorge Mario Pardo Rebolledo** y **Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena**, considera que el expediente reviste de importancia y trascendencia nacional.

Debe recordarse que Actinver pretende "anular" un fallo cuya discusión ya había iniciado en sesiones públicas y, una vez sabedor de que este no le favorecía, fue justo cuando buscó por todos los medios evitar que el Tercer Tribunal Colegiado de Circuito en Materia Civil de la CDMX confirmara la condena que les fue impuesta, valiéndose para ello de chicanas, que incluyen la interposición de impedimentos, denuncias penales contra los magistrados y la propia solicitud de atracción a la Corte. Así, a pesar del precedente que este caso generaría para la independencia y eficiencia judicial, llama la atención que sea el propio Medina Mora quien haya solicitado a sus ex compañeros ministros, al menor "tiempo" para poder reacomodar las cosas en el Colegiado. Veremos que sucede.



NORMA PIÑA

CHIREY MOTOR MÉXICO, la marca automotriz de origen chino, superó las 30 mil unidades vendidas desde su lanzamiento en julio de 2022, lo cual representa un hecho histórico para la marca que capitanea aquí **José Ángel Sánchez**, y para la industria automotriz en México.

En tan sólo un año, la firma ha capturado la atención y preferencia de los consumidores mexicanos, logrando una participación de mercado de 3%, respaldado por la calidad de sus vehículos y de su habilidad para adaptarse a las necesidades cambiantes de los consumidores. La perspectiva de Chirey para el futuro es aún más ambiciosa: se trazó la meta de alcanzar una participación de mercado de entre 4 y 5% para fines de este 2023, lo que subraya su determinación para mantener su ritmo de crecimiento y de avanzada en la industria.



JOSÉ ÁNGEL SÁNCHEZ