



GENTE DETRÁS DEL DINERO

AIFA, AUTORIZADO COMO OPERADOR FERROVIARIO

POR MAURICIO FLORES

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

Hoy en París, la UNESCO, a través del Prix Versailles, que dirige Jérôme Goudain, premiará a los 6 aeropuertos del mundo con el mejor diseño (*must beautiful airports*) 2024 entre los que se encuentra el Felipe Ángeles; a la ceremonia asistirá al general Gustavo Vallejo, pero no el general Isidoro Pastor..., pues el director del AIFA tiene que poner en marcha el programa que haga posible instrumentar la más reciente encomienda para ese aeropuerto: ser operador ferroviario.

Hace pocas semanas el general secretario Ricardo Trevilla le tomó la palabra a Pastor y, tras exponer las razones y gestionar el proceso en Palacio Nacional, se autorizó a la terminal aérea ampliar su objeto social para concluir y administrar el tramo del Tren Suburbano de Lechería hacia Santa Lucía... y eventualmente, si es aprobado el proyecto, desarrollar una terminal ferroviaria para desconsolidación fiscal —un puerto interior— que atraiga mercancías desde y hacia los puertos de Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Salina Cruz.

La ampliación del objeto social del AIFA le permitirá realizar el transporte de personas sobre el trazo nuevo del Tren Suburbano... previamente concluida la construcción una vez que se logre el acuerdo comercial sobre los derechos de vía en los terrenos propiedad de los ejidatarios de Teyahualco y se cumplan las mejoras urbanas pactadas el sexenio pasado con la SICT ahora a cargo de Jesús Esteva.

Con esa decisión pierde su oportunidad el Tren Suburbano (que realiza el trayecto Buena Vista-Cuautitlán) que dirige Max Noria que, se supo, se negó a pagar el derecho de acceso al AIFA que oscilaría entre 17 millones y 9 millones de pesos mensuales.

El eventual desarrollo de un puerto interior y multimodal en el AIFA deriva del exitoso

traslado de operaciones cargueras desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México hacia el nuevo aeropuerto: entre enero y principios de noviembre la terminal de carga recibió 404.4 mil toneladas, acumulado desde 2022 casi 591 mil toneladas y todo apunta a que al cierre de este 2024 acumule cerca de 650 mil toneladas. Lo que aún no está definido es si el AIFA será también el concesionario del tren hacia Pachuca, Hidalgo, cuya estación está proyectada en el colindante municipio de Jaltenco y que forma uno de los planes prioritarios de la administración de Claudia Sheinbaum.

Y sí, para desarrollar la infraestructura se requieren recursos... y si se considera que la Aduana 50 en el polígono del AIFA ha captado por impuestos las importaciones en casi tres años unos 113 mil millones de pesos, bastaría que la Secretaría de Hacienda aplique una porción de tales ingresos (un 10% es propicio) a desarrollar un nodo industrial y transporte multimodal con alto impacto regional.

"Megabono" ante crisis que dejó Octavio. No fue del agrado presidencial que la crisis de impagos de Pemex a sus proveedores se saliera de control. Pero con pagos no cubiertos por 20 mil millones de dólares, hasta es raro que tardase en explotar la protesta de empresarios

de todo tamaño. La salida de emergencia, nos dicen, vendrá de la SHCP de Rogelio Ramírez de la O que emitirá un "megabono histórico" para que salga del paso la paraestatal a cargo de Víctor Rodríguez.

Lo que no puede olvidarse es que la gigantesca deuda con proveedores se gestó por la administración del agrónomo Octavio Romero Oropeza (a ver cómo le va al Infonavit que ahora le encargaron) y de su viceministro Marcos Herrerías, cuyos proyectos fallidos, ensoñaciones y abusos dejaron a la producción de crudo a casi un millón de barriles diarios por debajo de lo proyectado en 2019. Por cierto, aún se ignora el tamaño de la tasa de interés aplicada a Megabono... pero es obvio que se cargará a la muy abultada deuda nacional. Octavio, gracias

"Apuñalan al socio comercial": cruceristas. Aunque la comisión de Turismo del Senado, que lidera el senador por Quintana Roo Eugenio Segura, logró una reserva para aplazar por 6 meses la entrada en vigor del aumento del derecho de migrante a 860 pesos por cada turista en cruceros, quedó un muy mal sabor de boca —a centavo y decepción— entre los directivos de las navieras. Hay confusión y enojo. El lunes los empresarios de Cozumel, a través de la Coparmex local que dirige Willma Padilla, mostrarán su postura hacia a una medida de franco carácter recaudatorio.

No es para menos: en la última videoconferencia convocada por la secretaria de turismo federal Josefina Rodríguez, los directivos de cruceros presenciaron cómo la funcionaria se desdijo de su promesa previa (que buscaría aplazar la aplicación del gravamen) para luego retirarse de la reunión y dejarlos con el director del Instituto Nacional de Migración, Sergio Salomón, quien reiteró que el cobro procedería a partir del primero de enero de 2025... y háganle como quieran.

Pero como los integrantes de la Asocia-

ción Internacional de Cruceros, que encabeza Samuel Maubanc, no tienen compromisos con la 4T en ninguno de sus pisos, aprestan desviar sus buques hacia otros destinos, pues los puertos mexicanos serán los más costosos del mundo por la medida apoyada por la mayoría oficialista en el Congreso y que fuera anunciada sorpresivamente en la Gaceta Parlamentaria.

"Apuñalan al socio comercial" se concluyó entre los directivos de empresas que ha apuntalado una actividad que genera más de 20 mil empleos directos y que al traer a destinos nacionales 10 millones de turistas derrama mil millones de dólares por año.

Medicinas, abasto en peligro... de nuevo. Independientemente del resultado de la licitación consolidada bianual que coordina el subsecretario de salud Eduardo Clark, se avizora otro episodio de serio desabasto por diversas causas... y una de ellas es la distribución de última milla asignada a Avior/Medistik de Aby Lijtszain y Arcar de Agustín Padilla y Araceli Villaseñor. Y es que ambas firmas operan, por instrucción de Jorge de Anda como director de Abasto del IMSS, bajo el esquema de "caja cerrada" donde cada laboratorio entregará producto en 60 almacenes y desde donde se despachará hacia más de 10 mil clínicas y hospitales, pero sin contar con un sistema de información que monitoree el cumplimiento de los proveedores en la entrega oportuna en caso de agotarse los medicamentos.

Vaya, lo que se intenta aplicar con Avior/Medistik y Arcar es un mecanismo obsoleto de surtir una sola vez cada 25 o 35 días. Y se considera el caos que hubo este fin de semana en Birmex —del Tovarich Ivan Olmos— para adjudicar 515 claves médicas en una compra complementaria de urgencia (que se hizo con lista de 90 laboratorios invitados), el fracaso se asoma en el futuro cercano.