



El nuevo **aeropuerto** será ancla comercial, tendrá clúster logístico y reserva ecológica

Dentro de los muchos proyectos de infraestructura que el gobierno federal ha anunciado para este sexenio, el que más expectativa ha levantado es el de la construcción del nuevo **aeropuerto** del Valle de México, en el que se invertirán más de diez mil millones de dólares.

Por obvias razones estará bajo el escrutinio de muchos agentes nacionales e internacionales.

Se trata de diseñar un entorno en donde convivan el **aeropuerto**, grandes zonas de almacenaje y centros de mantenimiento, capacitación y adiestramiento; asimismo hangares, oficinas de **aerolíneas** de pasajeros, cargueros, etcétera.

Además, como sucede con las grandes terminales aéreas del mundo, este nuevo **aeropuerto** deberá tener áreas comerciales muy amplias, pues la mezcla de ingresos en las terminales rentables apuesta más por los ingresos no aeroportuarios que por éstos.

Lo razonable es un 55 o 60% de ingresos no aeroportuarios y el resto derivada de actividades ligadas a la aviación.

También se está pensando en incluir en el proyecto zonas verdes y de recuperación ecológica, para evitar los males que en el pasado hicieron del ex Lago de Texcoco un foco de contaminación.

Hay el compromiso de incluir obras sociales y de servicio a las comunidades de los diversos municipios colindantes, en parti-

cular Texcoco y Atenco, pero también Chimalhuacán, Ecatepec e Ixtapaluca, pues alrededor de la zona viven más de tres millones de habitantes que tendrán afectaciones con la construcción de la obra.

Antes de iniciar el proyecto, se harán las obras de regeneración hidráulica, cuyo costo superará los cinco mil millones de pesos y que incluyen a los ríos de la Compañía y Los Remedios, los canales y el Bordo Poniente donde se conjuntan las aguas de lluvia y las aguas negras de desecho, sobre todo de la parte oriente de la capital.

Para todo el proyecto se tienen reservadas casi 11 mil hectáreas que pertenecen al gobierno federal, de las que sólo cuatro mil 500 de ellas se destinarán al nuevo **aeropuerto** y el resto para todo lo complementario.

El gobierno de **Enrique Peña Nieto** se muestra cauteloso luego de los escándalos de la empresa Oceanografía con Pemex y de las contratistas Alstom, Carso, ICA y CAF con el gobierno del DF por la Línea 12 del Metro en la Ciudad de México.

El equipo liderado por **Manuel Ángel Núñez Soto** debe mostrarse el doble de cui-



Continúa en siguiente hoja

Fecha 21.03.2014	Sección Dinero	Página 3
----------------------------	--------------------------	--------------------

dadoso, para que quienes sean los diseñadores y constructores de la magna obra del sexenio lo hagan bien desde el principio, ajustándose al presupuesto que se apruebe y a los tiempos que se definan en el momento de concursar la obra.

Por eso es que se ve difícil que el nue-

vo **aeropuerto** se adjudique directamente a una o varias empresas elegidas de antemano, como pretenden algunos constructores mexicanos que se han tomado al pie de la letra aquella declaración hecha por el gobierno de que se dará prioridad a los nacionales.

En particular, existen muchos rumores al interior de la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, que preside **Luis Zárate**. Ya le había referido las versiones de la conformación de un consorcio de constructoras nacionales mexicanas.

Éstas presentarían al presidente **Peña Nieto** la propuesta de que se les otorgue directamente la construcción de la obra, pues consideran que los quebrantos que han tenido desde la apertura deben ser compensados con una decisión de esta naturaleza.

También argumentan que poseen la tecnología, el diseño y la capacidad de operar proyectos de gran magnitud.

Pero se ve difícil que este deseo se vea cumplido. Hay muchas razones de peso: la primera y más importante es que los recursos con que se pagará la mayor parte de la obra, si bien provendrán de comprometer los recursos futuros del propio **aeropuerto**, en principio se recaudarán de fondos internacionales, lo cual pone al proyecto en la ventana de los analistas financieros y la presión de muchas empresas constructoras que no querrán estar fuera.

Un segundo argumento es que no hay en



Manuel Ángel Núñez, aeropuerto.

este país ninguna empresa que sea capaz de coordinar el esfuerzo de proyecto que se necesita para hacer un proyecto de este envergadura. Las grandes obras de infraestructura siempre son gestionadas y supervisadas por consorcios internacionales.

De hecho, el gobierno ha dado señales más que contundentes de que los trabajos de este calado se abrirán al concurso internacional. Incluso ya existen alianzas entre una decena de despachos de arquitectos mexicanos que fueron invitados a sumarse al proyecto con firmas globales, las cuales competirán para hacerse con las diversas fases del proyecto.

En tal sentido, lo mejor que podrían hacer las empresas mexicanas interesadas es aliarse con estas empresas internacionales para competir con posibilidades reales de ser incluidos.

GEO con 52%

Con 52% de los acreedores de la *holding*, se firmó el acuerdo de reestructuración financiera de GEO y ayer se hizo la petición formal del concurso mercantil, con acuerdo previo ante el Juzgado Sexto de Distrito en Materia Civil del DF.

Los acreedores, léase HSBC, Banorte, Banamex-Citi, Inbursa, Santander, BBVA-Bancomer, Luxor, TCW, Ashmor y PIMCO designaron como conciliador al abogado **Thomas Heather**. Se estima que hacia finales de la siguiente semana el juez **Enrique González Meyenberg** pudiera estar admitiendo el recurso, proceso que a su vez duraría entre ocho y 12 meses, tiempo en el que tardaría en salir del concurso el desarrollador de vivienda más grande del país.

Aunque fue con 52% de los votos se sabe que a nivel de las 15 subsidiarias hay mayorías que van de 50 hasta 80%. Sólo dos bancos comerciales no se sumaron al plan: Scotiabank, que preside **Troy Wright** y Banco del Bajío de **Salvador Oñate**. Asimismo considere a un grupo de tenedores de certificados bursátiles, que incluso ya habría presentado una demanda penal contra **Luis Orvañanos** y el director de Finanzas, **Saúl Escarpull**.

Pero en indepen-



Troy Wright, Scotiabank.

dencia a lo anterior la reestructuración se concretó. Los asesores legales de GEO

fueron **Fernando del Castillo**, **Alfonso Castro** y **Aciriana Padilla** por Santamarina Steta, el abogado **Antonio Calvo** de Gaxiola-Calvo por los bancos comerciales y **Alejandro Sainz** del bufete Cervantes-Sainz, junto con Milbank y Houlihan representando a los bonos.

Alstom, a capilla

Como si el pleito con el gobierno de **Miguel Ángel Mancera** en el DF no fuera suficiente, la directora de Alstom, **Cintia Angulo**, no termina el largo litigio con el abogado **Enrique**

Fernández Castelló.

El 11 de marzo éste presentó un recurso de revisión contra el amparo que se le otorgó a la ejecutiva, en la demanda que promovió hace mucho tiempo para recuperar comisiones que la multinacional francesa no le honró y que se complicó por la falsedad de declaraciones en que **Angulo** incurrió ante una autoridad ministerial.

El caso quedó radicado en el Juzgado Décimo Quinto de lo Penal bajo el expediente 58/2013. La admisión del recurso de **Fernández Castelló** no es la mejor noticia para Alstom, que hoy pelea con el gobierno de la Ciudad de México no sólo el pago del sobreprecio de la Línea 12 del Metro, sino la responsabilidad de los trabajos de construcción que implicaron la suspensión del servicio en una mitad de su tramo.

Tajín Impulsa

Durante este fin de semana se espera que el desarrollo de la 15 Cumbre Tajín, en Veracruz, se traduzca en una derrama económica superior a los 230 millones de pesos.

La cifra se alcanzará por la visita de casi medio millón de turistas nacionales y extranjeros, además de la transmisión del evento a más de 70 países. Con ello la Secretaría de Finanzas, que comanda **Fernando Charleston**, estará entregando buenas cuentas a su jefe, el gobernador **Javier Duarte**.

Se estima que la cumbre implicó una inversión de 88 millones de pesos, cantidad que se recuperará sobradamente con la derrama esperada, sin considerar los casi cinco mil empleos generados. El evento coloca a Veracruz dentro del top de festivales que reconoce la UNESCO.