

Fecha 08.09.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

ALICIA SALGADO



Cuenta Corriente

alicia@asalgado.info

Confusa la política aeroportuaria

■ Si no hay definición de prioridades, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México acabará haciéndonos la vida de cuadritos a todos.

La necesaria e indispensable construcción de un nuevo aeropuerto de la Ciudad de México no está en entredicho, pero el que aparezca nombrado **Manuel Ángel Núñez Soto** como director del Grupo Aeroportuario Ciudad de México y, con él en la estructura, **Federico Patiño** como director financiero del Grupo, resultan nombramientos sacados de la manga.

Recordemos que Grupo Aeroportuario Valle de México se integró hacia 1998 (pero no operó como tal). Se integró por el de la Ciudad de México y los de Puebla, Toluca, Cuernavaca y Querétaro, pero cada uno de éstos tiene administración estatal del aeropuerto, pues no pertenecen a ninguna de las concesiones administradas por privados con excepción del de Puebla, que lo administra ASA.

Lo interesante es que el jueves, en la conferencia telefónica con analistas realizada por los subsecretarios de Hacienda, **Fernando Aportela**, y de Transporte, **Carlos Almada**, para comentar cómo se fondearía la nueva instalación, se comentó que el Grupo Aeroportuario Ciudad de México lo integraba el aeropuerto de la Ciudad de México, que dirige **Alfonso Sarabia de la Garza**, y el Aeropuerto Internacional de Toluca, que dirige **Gabriel Betancourt García Moreno**, y que la construcción del primero

utilizaría los TUAS del actual aeropuerto. O sea, aunque tendrá presupuesto público, la operación del actual soportará la construcción del otro, pero si no hay definición de prioridades, ¡el AICM acabará haciéndonos la vida de cuadritos a todos!

Cualquiera que sea la estructura, debería ser tan nítida como la política aeroportuaria que seguirá la SCT, que dirige **Gerardo Ruiz Esparza**, pues como le platicaba, el actual AICM no la libraré durante la construcción del nuevo recinto si no le invierten y se diseñan, en colaboración con el resto de la red aeroportuaria y la Canaero, que encabeza **Fernando Flores**, un plan de acción que permita soportar la creciente demanda de servicios aéreos de conexión nacional e internacional desde y hacia la Ciudad de México.

Las aerolíneas nacionales tienen la posibilidad de aumentar capacidad cambiando el tamaño de su flota sobre el mismo número de slots, pero es urgente agilizar la documentación con mostradores automáticos y resolver el desastre de las salas de abordaje tanto de la Terminal 1 como de la Terminal 2 (incluyendo la remodelación de baños públicos).

Mención especial ameritan las cuatro bandas de equipaje de la terminal 2, que llegan a atender hasta tres vuelos cada una en ho-

rarios pico, lo que provoca un caos en las filas de aduanas.

En este esfuerzo, la SCT no debe ir sola, tendrá que ir acompañada del Servicio de Aduanas a cargo de **Alejandro Chacón** y, por supuesto, de **Aristóteles Núñez** del SAT, pues en momentos de saturación o en la noche operan dos o tres y no 24 horas como en los aeropuertos de clase mundial. En los principales países ya no piden llenar formas aduanales y aquí siguen con el papeleo. El sellado migratorio ha mejorado, pero carecemos de *Global Entry* para americanos y canadienses que viajan de negocios con frecuencia. Otro actor es el personal de

la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, **Enrique Martínez**, que de pronto revisa a los pasajeros a la llegada en lugar de realizar una revisión como la que hacen en *hubs* globales (con animales y escáners), como también lo hace la Policía Federal, y la seguridad del propio aeropuerto, que sigue a cargo de Eulen.

La que debiera ser programa para ya es la inversión nacional para cambiar los radares del SENAM, que dirige **Claudio Arellano**.

La reorganización no es algo extraordinario. Ahí tiene a los aeropuertos de Tokio, Londres o Pekín que tienen entre ocho mil y diez operaciones por semana, según las cifras del Centre of Avia-



Fecha 08.09.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

tion (CAPA).

En México se realizan alrededor de siete mil operaciones semanales, lo que muestra que no hay gran diferencia, pero si la actual terminal aérea continúa perdiendo competitividad, pues no se extrañen de que la pérdida de conexión sea uno de los puntos críticos para el turismo.

De Fondos a Fondo

La Ley de Ingresos para 2015 presentada por **Luis Videgaray**, secretario de Hacienda, el viernes pasado, contiene varias sorpresas dignas de subrayarse. La primera es que se inicia la despetrolización de las finanzas públicas, pues por primera vez se está proponiendo que los ingresos petroleros reduzcan su peso sustantivo en ellas.

El total de los ingresos previstos para el próximo año es de cuatro billones tres mil millones de pesos y, dentro de estos, los ingresos petroleros estimados representarían 29.9% del total, con un billón 198 mil 700 millones de pesos.

La previsión de ingresos tributarios (incluyendo el ISR cobrado a las empresas de energía) se elevaría

7% en términos reales, para alcanzar 10.7% del PIB. Al cierre de este año, estaría rascando el diez por ciento. Seguramente en la mesa de economistas, a la que invita **Alberto Gómez Alcalá** de Banamex, analizarán el impacto que tiene este cambio, pues, en mi opinión, sí es un cambio estructural en el sistema de cuentas públicas.

Más si considera que Petróleos Mexicanos, que dirige **Emilio Lozoya**, aplicó íntegramente pérdidas el año pasado y éste limpió el balance y, de pílón, reconoció la suerte de sobrefacturación petrolera que traía la empresa pública, al revelar los problemas de “medición” del crudo enviados del sistema de extracción al sistema de refinación que incorporaban goma y que, en su conjunto, le restaron 170 mil millones de barriles de crudo a la plataforma petrolera de 2014.

Si hacemos el ejercicio, realmente el tamaño del ajuste fiscal que se está planteando para 2015 no es de medio punto del PIB en materia de presupuesto, pues habría que quitar los casi 100 mil millones de pesos de la “pérdida petrolera” en materia de ingresos, y la reducción de medio punto del

PIB del déficit presupuestal, además de que están presentando una proyección de crecimiento moderada y alcanzable de 3.7 por ciento.

De Fondos a Fondo

La Reforma Energética es el proyecto más ambicioso del presidente **Enrique Peña Nieto** —y el que más expectativa ha generado en el ámbito internacional. El Ejecutivo reconoce la importancia de nombrar a los mejores en estos puestos, y esto se nota en la selección de candidatos a nuevos comisionados en la Comisión Reguladora de Energía.

Destacan **Rosanety Barrios**, **Jesús Serrano** y **Marcelino Madrigal**, quienes son los que acumulan más años de experiencia y de conocimiento en materia de regulación de mercados de energía en sus respectivas ternas. El reto es enorme, pues, en estos casos, no se valen las curvas de aprendizaje.

En los próximos días, el Senado de la República tendrá la enorme responsabilidad de elegir sólo a los mejores, si desea que la Reforma Energética sea un éxito y que los mexicanos empiecen a ver los beneficios que ellos mismos han destacado.

El actual AICM no la libraré durante la construcción del nuevo recinto si no le invierten.