

Fecha <b>15.03.2018</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>6</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------



## AMLO y su obsesión contra el NAIM

*Es evidente que no ha realizado un recorrido,  
no conoce los avances, ni el elevado costo  
que tendría dar marcha atrás.*

**R**aya en verdad en lo patológico la necesidad de **Andrés Manuel López Obrador** de dar marcha atrás a la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, el NAIM, con el argumento de que tiene un estudio de la UNAM que alerta sobre el riesgo de hundimientos en las nuevas pistas.

Ayer —muy al estilo de **Donald Trump** con quien tiene más en común de lo que él quisiera— publicó tres tuits sobre el tema del nuevo aeropuerto en el que reiteró que pretende construir dos pistas en el aeropuerto de Santa Lucía, hoy una base militar, y que se mantendrá abierto el actual AICM porque según **López Obrador** no habría interferencia aérea. Pero desde luego no ha presentado nunca ni el estudio que demuestre que es un error la construcción del NAIM, ni en qué sustenta su creencia de que no habrá interferencia aérea cuando la **STI** sostiene lo contrario, avalada por varios estudios, entre ellos de la consultora Mitre.

Como a **López Obrador** le gusta hacer cuentas alegres, que desde luego no desglosa, aseguró en su cuenta de Twitter que con las dos pistas en Santa Lucía se ahorrarán 140 mil millones de pesos. Habría que preguntarle si en este monto incluye no sólo el costo de los litigios legales por el cierre del NAIM, y del despido de 45 mil trabajadores, sino la construcción de las nuevas vialidades para Santa Lucía.

Dijo también en sus tuits que no debe existir ninguna preocupación por parte de “las instituciones” —¿se referirá a las empresas que participan en las distintas obras en el NAIM?— ni de los inversionistas porque los bonos de deuda tienen el respaldo del gobierno federal y los ingresos del impuesto del uso de aeropuerto.

Es difícil, en verdad, entender a qué se debe la fobia de **López Obrador** hacia el NAIM. Es evidente que no ha realizado un recorrido, no conoce los avances, ni el elevado



Fecha <b>15.03.2018</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>6</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

costo que tendría dar marcha atrás.

Evidentemente tampoco se ha reunido con los directores de las aerolíneas tanto mexicanas como extranjeras que apoyan toda la construcción del nuevo aeropuerto y que lo que menos quisieran –aunque fuera técnicamente viable– es operar en dos aeropuertos porque se duplicarían sus costos.

Como no confía ni en la **SCF** ni en empresas internacionales como Mitre, lo ideal sería que **López Obrador** se reuniera con el Consejo directivo de la Cámara Nacional de Aerotransportes, Canaero que preside **Sergio Alfonso Allard**. A lo mejor logran convencerlo del absurdo que sería cerrar el NAIM.

### **INVERSIÓN CONTRATADA POR 150 MIL MILLONES DE PESOS**

El más interesado en defender al NAIM, la principal obra de infraestructura de este sexenio es **Gerardo Ruiz Esparza** titular de la **SCF**, quien realizó un recorrido con legisladores pero sólo de sus partidos afines: PRI y PVEM. Informó que cancelar el NAIM, tendría "efectos catastróficos para el crédito y la confianza en el país".

Informó que participan 321 empresas; se han emitido bonos verdes por 6 mil millones de dólares y mil 500 millones de dólares en Fibra E, por lo que es una obra auto sustentable. Además, la inversión contratada asciende a 150 mil millones de dólares.

Resaltó el impacto social que tiene el NAIM en las poblaciones aledañas: Atenco; Texcoco; Ecatepec y Nezahualcóyotl tanto por la generación de empleos directos como indirectos.

¿Pensará **López Obrador** que los trabajadores que hoy participan en el NAIM podrán de la noche a la mañana irse a Santa Lucía?

### **COFECE VS. MONOPOLIO DE ASA EN TURBOSINA**

La Cofece que preside **Jana Palacios**, emitió una opinión pidiendo a la **SCF**, que elimine la exclusividad que tiene Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ASA, en los servicios de almacenamiento, comercialización y expendio de turbosina.

En efecto, ASA es la única comercializadora y con la Reforma Energética es ya necesaria una mayor competencia que baje los costos para las aerolíneas porque la turbosina, representa 30% de sus gastos operativos. Precisa que en los últimos cinco años el precio promedio de la turbosina es dos pesos por litro más caro que en Estados Unidos.

Cofece alerta también porque en el NAIM se pretende conservar el régimen de exclusividad de ASA y pide a la **SCF** que acelere la entrada de nuevos jugadores en este mercado, modificando los títulos de concesión de todos los aeropuertos para eliminar el régimen de exclusividad.