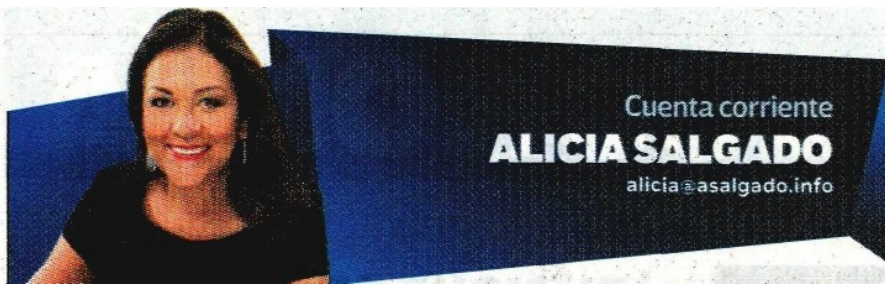


Fecha <b>14.06.2018</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------



## Tren interurbano México-Toluca, casi listo

**E**se movimiento que ha intentado detener la construcción del Tren México-Toluca por puro chantaje político, se llevará un buen fiasco cuando este jueves al medio día, caiga la última capa de tierra y salga una de las tuneladoras alemanas que han oradado y desintegrado la roca más profunda del cerro de las cruces para que transite el primer tren de cercanías interurbano de pasajeros que se construye en nuestro país desde la época de **Porfirio Díaz**.

El bitúnel del tren México-Toluca estará listo en unos días y hoy sale la tuneladora que contrató ICA, que dirige **Guadalupe Phillips**, la financiera que ha sido reconocida por **Bernardo Quintana** por su capacidad de entendimiento del negocio, será sin duda, parteaguas en la movilidad interurbana en México.

Le comenté en diciembre que visité la obra por invitación del titular de **SCT**, **Gerardo Ruiz Esparza**, y la subsecretaria **Yuriria Mascott**.

Esto me permitió afirmar que la autovía estaría lista –hasta Santa Fe– antes de que concluyera el primer semestre del año, porque las tuneladoras, diseñadas para el proyecto desintegraron la roca de origen volcánico y usaron el escurrimiento natural de agua para sacar el desecho con una transportadora que recoge la roca pulverizada, la saca a la superficie y la reconvierte en base de cimentación y cementación del bitúnel. Son dos tuneladoras para que el tren transite en dos sentidos.

Los túneles tienen una longitud de 4.7 kilómetros, 8.5 metros de diámetro de excavación y 7.5 metros de diámetro interior. El metro de diferencia es por los refuerzos colocados, para revestir y

sostener la infraestructura subterránea y son colocados por la propia máquina. Los túneles van, en promedio, a 70 metros de profundidad en el cerro de la Marquesa y su entrada/salida se encuentra en límite entre Cuajimalpa y el Municipio de Ocoyoacac en el Estado de México.

En los últimos años la empresa ha participado en la construcción de 130 kilómetros de túneles excavados con tuneladoras en México y en el extranjero. Entre las obras destacan el túnel Río de la Compañía, el de Emisor Oriente (TEO), el del Metro de la línea 12 de la CDMX, el Canal Nacional y Chalco, y ahora el bitúnel del México-Toluca.

¿Y la pregunta? ... se la dejo presente, pero es apuesta. No creo que el gobierno de la Ciudad de México, de **José Ramón Amieva**, logre que su constructora contratada entregue en tiempo y forma la infraestructura contratada. Igual, lo inauguran dos presidentes, ¡no lo dude!

### DE FONDOS A FONDO

**#AccendoBanco...** Le he venido comentando sobre el proceso de integración que ha tenido Accendo Banco, el Banco Global de México como le llaman **Enrique Vilatela**, su presidente y **Gustavo Vergara**, su director general, porque ha sido el único banco mexicano que ha

comprado dos bancos extranjeros (RBS y Deutsche) además de absorber a Investa.

Tiene alta importancia porque suma activos de Investa, pero se transforma en Accendo Banco, con la entrada de **Moisés Cosío Espinosa** como accionista principal. Él detenta 40% del capital y se ampliará por la contribución adicional que supone la integración del Deutsche, una vez que la Junta de Gobierno de la Comi-



Fecha <b>14.06.2018</b>	Sección <b>Dinero</b>	Página <b>5</b>
----------------------------	--------------------------	--------------------

sión Nacional Bancaria y de Valores, que preside **Bernardo González**, lo autorice.

El Deutsche no se queda ni con cuentas ni con deudas ni con activos, pues esas se seguirán administrando desde sus oficinas en Nueva York y Londres, lo que se integra a Accendo es el negocio fiduciario (representa 10% del total del mercado, superado por Citibanamex) y la autorización de la casa de bolsa.

Le comento la incorporación como director de Tecnología y Sistemas a un gran activo que permite a Accendo dar el salto en integración de sistemas y procesos, con recursos de generación 4.0 y no parches del principios del siglo. Se trata de **Raúl Ramírez**, exBBVA que trabajó con **Alberto Jiménez** y **Joao Barracosa**, quienes armaron la infraestructura de operación de Bancomer que hoy sustenta su plataforma digital escalable.

Él está trabajando con SELLCOM como integrador tecnológico, para contar con la mejor plataforma para el ofrecimiento de servicios digitales en toda su gama de negocio (fiduciario, inversión y crédito), con infraestructura HP y site espejo en Kío. Será puro FintechBank.

#DelCajónDe pendientes... El monto

total del costo de los siniestros derivados de los sismos de septiembre de 2017 alcanza 20,500 millones de pesos, y las indemnizaciones pagadas por los miembros de la AMIS sobrepasan el 50% de dicho monto.

Falta por pagar una importante cantidad de los seguros de gobierno y alto riesgo porque está activa la cláusula de administración de siniestros, en la que el contratante atiende la reparación del daño y después revisan el gasto para que pueda ser liquidado. Pero la parte que corresponde a indemnizaciones de inmuebles siniestrados de particulares no liquidados, porque las delegaciones y el gobierno de CDMX de **Amieva**, no han emitido los dictámenes que permiten proceder al pago. ¿Usted cree que se valga que haya un caso de éstos?

**El bitúnel del tren México-Toluca estará listo en unos días, hoy sale la tuneladora que contrató ICA, que dirige Guadalupe Phillips.**