

CAPITANAS

Fallo por viaducto

Esté pendiente hoy, del fallo de la licitación pública nacional para la construcción del viaducto de la estación Observatorio del Tren Interurbano México-Toluca.

En total se presentaron nueve propuestas de igual número de consorcios.

Algunas de las ofertas son la de Jaguar Ingenieros, de **Moisés Zecua**, con una propuesta de 276 millones 353 mil pesos; Gami Ingeniería y Construcciones, de **Manuel Muñoz Cano**, cuya propuesta económica fue de 270 millones 909 mil pesos, y el consorcio encabezado por Impulsora de Desarrollo Integral (Idinsa), de **Víctor Ortiz**, con una propuesta de 255 millones 435 mil pesos.

Dicha obra permitirá la conexión del proyecto que viene de Toluca con la estación terminal Observatorio, ubicada en la Ciudad de México, misma que deberá construirse en 244 días.

También se tiene previsto que este día se lleve a cabo la apertura de ofertas para la construcción de la estación terminal Observatorio, donde hay al menos nueve empresas interesadas, entre ellas Prodemex, de **Olegario Vázquez Aldir**; Epcor, de **Juan Diego Gutiérrez** y la propia Jaguar, que repite en este proceso.

Aquí le contábamos que las empresas estuvieron muy activas en las tres juntas de aclaraciones que llevaron a cabo para plantear dudas técnicas.

Con estas obras se pretende acelerar la construcción del Tramo III del Tren, proyecto heredado de la administración anterior que al cierre de enero llevaba un avance global del 84.1 por ciento. La idea es que se concluya en 2023.

Productivas y sin crédito

En su análisis de la productividad en México, el Banco Mundial, que en México lleva **Mark Thomas**, encontró una particularidad entre las empresas mexicanas que no se presenta en otro lugar del mundo.

En el País las empresas con mayor productividad

no necesariamente acceden al crédito para seguir sus operaciones.

Esto provoca que con los años, su desarrollo comience a limitarse y vaya perdiendo productividad al no contar con un respaldo financiero que propicie su crecimiento.

Lo anterior se combina con el hecho de que existen empresas de baja productividad que sí logran acceder a los recursos, pero no los aprovechan y reducen la posibilidad de financiamiento en aquellos que pueden utilizarlo mejor.

Es como si en un partido los jugadores lesionados que deberían estar en la banca, se quedan en la cancha e impiden la entrada de los mejor calificados para cambiar el marcador.

Aterriza nueva startup

La startup colombiana Yuno, que encabezan **Juan Pablo Ortega** y **Julián Núñez**, afina los últimos detalles de su llegada a México.

La empresa arrancará operaciones el próximo mes después de recaudar 10 millones de dólares en una ronda de capital semilla para operar en Latinoamérica.

La startup ofrece una opción sencilla para gestionar múltiples métodos de pago y brinda opciones contra el fraude.

Además, apuesta a convertirse en una herramienta de las compañías para solucionar problemas de pagos en línea.

Ortega y Núñez, cofundador y ejecutivo de Rappi, respectivamente, entendieron el problema que representan los pagos en línea a partir de la experiencia que vivieron en esta plataforma

de entregas a domicilio.

Por lo pronto, ya negocian con varias empresas de comercio electrónico de gran tamaño a las que les ofrecerán el nuevo servicio.

Conecta talento

Otra de las firmas que también prepara su llegada al mercado mexicano es la canadiense Talent.com, que encabezan **Maxime Droux**, **Lucas Martínez** y **Benjamin Phillon**.

Esta compañía se especializa en la búsqueda de recursos humanos y conecta a los candidatos con las ofertas adecuadas a su perfil.

En estos días anunció el levantamiento de capital a través de su serie de B, con la que recaudó 120 millones de dólares.

Tal cifra, en conjunto con otros 30 millones de dólares en deuda con el Technology & Innovation Banking Group, perteneciente al banco canadiense BMO Financial Group, hace que la compañía tenga disponibles 150 millones de dólares para invertir principalmente en América Latina, donde tiene un fuerte crecimiento.

Dado que el mercado mexicano es ya el segundo más importante para la empresa, solo después de Brasil, planea abrir una oficina física en la Ciudad de México en abril, razón por la que ampliará su base de colaboradores.

En 2022, la apuesta de Talent.com en la región se enfocará específicamente en México, Brasil, Colombia, Argentina y Chile. A la par, pretende fortalecer su marca, aumentar la cantidad de usuarios en la plataforma y desarrollar nuevos productos.

capitanes@reforma.com



SHEILA KAGAN...



Es la CEO de PayKey, fin-tech israelí que recién llegó a México para competir en el mercado del salario on-demand. A través de su plataforma, es posible disponer del salario ya obtenido antes de la fecha de pago. Este será el primer año de operación de PayKey en el País y espera dar servicio a cientos de miles de empleados.



DESBALANCE

México lleva a EU al banquillo de los acusados

:::: A dos meses y medio de que México solicitó establecer un panel de solución de controversias en contra de Estados Unidos por diferencias de interpretación en las reglas de origen para autos acordadas en el T-MEC, parece que esta semana se dará a conocer a los panelistas que analizarán el caso. Hace días, la secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier**, dijo que se prevé tener el fallo en el próximo verano. En esta ocasión, el gobierno mexicano pondrá en la silla de acusados a los estadouni-



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Tatiana Clouthier

denses, quienes quieren interpretar las reglas de forma distinta a lo negociado, nos explican. El pasado 20 de agosto, México solicitó formalmente a EU realizar consultas, pero como no hubo acuerdo negociado, el gobierno del presidente **Andrés Manuel López Obrador** solicitó el 6 de enero establecer el panel.

AIFA va por mercado de Hidalgo

:::: Con razón el gobernador de Hidalgo, **Omar Fayad** (PRI), estuvo ayer en la inauguración del Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles* (AIFA). Por la cercanía con Hidalgo, las aerolíneas que operan en el AIFA ven un potencial mercado de pasajeros en esa entidad. Volaris, que dirige **Enrique Beltranena**, fue de las que inició operaciones en el Felipe Ángeles con dos destinos: Tijuana y Cancún. La aerolínea estima un mercado de 5 millones de habitantes en el norte de la zona metropolitana, personas a quienes el traslado de Hidalgo a Tijuana en camión es de 41 horas, con un costo de mil 700 pesos, cuando el vuelo sencillo del AIFA a Tijuana va desde 969 pesos, con impuestos, nos dicen. En el caso de Cancún, el viaje en autobús dura 52 horas y cuesta 2 mil 300 pesos; en avión se pagan 969 pesos.

Termómetro económico

:::: Luego de que la invasión rusa en Ucrania deterioró el horizonte económico global, CitiBanamex da a conocer hoy los resultados de su encuesta sobre proyecciones aplicada a las principales instituciones financieras que operan en el país. Nos anticipan que se espera una fuerte alza de la estimación de la inflación al cierre del año y un ajuste a la baja en las perspectivas de crecimiento del PIB de México. Por lo pronto, los especialistas del grupo financiero adelantaron hace unos días que elevaron su estimación para la inflación de 5.1% a 6.0% para este año, a la espera de choques de precios adicionales significativos en distintos rubros, si se alarga el conflicto. Nos explican que en medio de un escenario ya complicado, la guerra en Ucrania ha alterado significativamente las expectativas de expertos.

Pieza clave para aeropuerto

:::: Nos dicen que a casi un año de que se fue **Jorge Nuño Lara** de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para desempeñarse como subsecretario de Infraestructura, pasó de ser colaborador del entonces secretario **Arturo Herrera** a pieza clave para el despegue del nuevo Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles* (AIFA). Ahora, el economista egresado del ITAM, que manejaba en Hacienda la cartera de programas y proyectos de inversión de toda la administración pública federal, fue uno de los protagonistas de uno de los proyectos emblemáticos de este gobierno. Si bien en la SHCP se encargó de armar los paquetes de infraestructura comprometidos por el gobierno federal y la iniciativa privada, la experiencia que adquirió la aplicó para concretar el AIFA, nos cuentan.





Un traje a la medida del Rey... y de la princesa

Mucho sorprendió el “decreto interpretativo” que el bloque de legisladores pro 4T, de Morena, PT y PVEM, aprobó velozmente, en una semana, en ambas cámaras del Congreso, y que la misma tarde del jueves pasado fue publicado en una edición especial nocturna del *Diario Oficial de la Federación*.

Siempre he considerado que la ley electoral en México es una norma censora que limita la libertad de expresión de los funcionarios públicos, candidatos, medios de comunicación y, sobre todo, de los ciudadanos, por lo que cualquier flexibilización que la haga avanzar debe ser bienvenida, pero me parece que en este caso hay temas más preocupantes que el leve avance que ésta tuvo en México. Se hizo una ley a modo para que el Presidente y los suyos pudieran promocionar sus logros durante estos procesos electorales, no tanto pensando en la libertad de expresión, y menos en el Estado de Derecho.

Me explico: el decreto que aprobaron diputados y senadores de la 4T en fast-track cambia la definición de propaganda gubernamental que las leyes electorales, el TEPJF y hasta la

Suprema Corte habían usado desde 2007. La definición vigente de propaganda, hasta la semana pasada, era lo que emitiera un funcionario público para “*influir de manera intencionada sobre la opinión pública para procurar la adhesión, comprensión, simpatía o apoyo de los gobernados respecto a planes de gobierno, políticas públicas o acciones gubernamentales*”.

El decretazo de la semana pasada busca acotar el alcance del concepto de propaganda gubernamental, permitiendo ahora que los servidores públicos puedan manifestarse públicamente en torno a logros de gobierno y/o elecciones, algo que antes, durante procesos electorales como los que ahora tenemos en seis estados, y en la Revocación de Mandato, no se podía.

Adicionalmente, el decreto acota la obligación de los servidores públicos de aplicar con imparcialidad los recursos públicos a su cargo. El TEPJF desde hace años había incluido el “tiempo” mismo de los servidores públicos como un recurso público. Esto, para que en días laborales no anden haciendo actos de campaña, lo que hace total sentido. Pero ahora el Con-

greso, con su mayoría oficialista, votó limitarlo al empleo de personal a su cargo y del uso de dinero público. Así, en horario laboral, los servidores públicos ya pueden dejar de trabajar para hablar de sus logros o comentar sobre temas electorales.



Ojalá el cambio se hubiera pensado a fondo y en beneficio de la libertad de expresión de todos en México, no sólo de los servidores públicos, pero las serias fallas legales que el decreto tiene —como su promulgación en el periodo de veda que establece el 105 constitucional—, más bien parece un intento para tener un ardid legal que permita, aunque sea provisionalmente, dos cosas: 1) que el Presidente de la República haya podido hablar y ser maestro de ceremonias en la inauguración del AIFA; y, 2) que Claudia Sheinbaum, quien ya tiene varias denuncias por violar la veda en el actual proceso electoral, no sea sancionada, pues ello podría complicar su futura candidatura presidencial.

Así, lo que se ha construido es literalmente una ley a modo para que el Presidente y quien parece ser su candidata puntera tengan un traje legal a la medida de sus necesidades y aspiraciones políticas.

Legislar para unas cuantas personas es un error. Sobre todo, marca un peligroso rumbo, pues lejos de acercarnos a tener leyes generales, modernas y sin censura, nos aproxima más a medidas que tomaría un régimen autoritario para sacar ventajas indebidas frente a su oposición. Delicado.

Cambiando de tema. el Presidente dejó claro, en la mañana de ayer, que el conflicto de Julio Scherer con Olga Sánchez y Alejandro Gertz será resuelto por el Ministerio Público y en tribunales, lo que deja ver que quienes apostaron a ganar la batalla en medios han perdido.

Twitter: @JTejado

Ojalá el cambio se hubiera pensado a fondo y en beneficio de la libertad de expresión de todos en México, no sólo de los servidores públicos





AIFA, ¿el aeropuerto más caro del mundo?

El presidente **Andrés Manuel López Obrador** cumplió su promesa: inaugurar un aeropuerto en la base militar de Santa Lucía al costo que sea. Con una amplia sonrisa de satisfacción le dio el banderazo de salida a la primera obra insignia de su gobierno, el Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles* (AIFA).

Sin embargo, ni el discurso de austeridad, expuesto hasta en la venta espontánea de tlayudas en los pasillos de su terminal aérea, alcanzan a tapar la realidad de que las operaciones del AIFA se coloquen actualmente entre las más caras de la aviación mundial, simple y sencillamente por su baja frecuencia.

El AIFA inició operaciones con apenas 12 vuelos diarios, es decir, 10% de las operaciones necesarias para que la terminal aérea sea rentable, según las estimaciones del general **Isidoro Pastor**, director del proyecto. Son apenas cuatro vuelos sencillos a Monterrey y Guadalajara de VivaAerobus; cuatro más a Villahermosa y Mérida de Aeroméxico, y cuatro viajes a Cancún y Tijuana de Volaris.

Según las estimaciones oficiales, en su primer año de vida el AIFA transportará a 2.4 millones de pasajeros. Las operaciones se irán incrementando hasta llegar a 120 diarias y 5 millones de personas hacia 2026. En teoría, la terminal se planteó para mover

como máxima capacidad a 20 millones de viajeros, aunque también se ha mencionado que puede llegar a 80 millones.

Con una inversión de 285 mil millones de pesos, el Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (NAIM) estaba proyectado para inaugurarse también en 2022, pero con una capacidad de 70 millones de personas en su primera etapa y hasta 120 millones en el largo plazo. Los números exponen que la inversión por cada pasajero en el primer año de servicio del Aeropuerto de Texcoco hubiera sido de 4 mil pesos, mientras que en el Felipe Ángeles este costo por viajero se eleva a casi 33 mil pesos, tomando en cuenta una inversión total en el nuevo aeropuerto de 79 mil millones de pesos.

Cuando el AIFA llegue a su máxima capacidad de operación, a los 20 millones esperados, la relación de inversión por pasajero movilizado será aún más alta en este aeropuerto que lo que prometía Texcoco; el primero con un costo por persona de casi 4 mil pesos y el segundo con un promedio por pasajero de 2 mil 400 pesos, lo que echa por tierra el supuesto ahorro con el que se tomó la decisión de cancelar el NAIM.

En el *Felipe Ángeles* la relación de inversión total por pasajero es la más alta también si se compara con nuevos aeropuertos alrededor del mundo que destacan

por su modernidad y capacidad. Por ejemplo, en el recién inaugurado aeropuerto de Estambul, Turquía, la relación en pesos mexicanos es de 3 mil 600; en el de Varsovia, Polonia, es de mil 900; en la novedosa terminal aérea de Islamabad, Pakistán, es de mil 300 pesos, mientras que en el aeropuerto indio de Navi Mumbai la relación se reduce hasta los 500 pesos.

A todas estas razones económicas, que confirman el error que fue sustituir el NAIM por el AIFA, hay que sumar que la inversión en la terminal aérea que impulsó el gobierno de **Enrique Peña Nieto** estaba muy avanzada, por lo que los cálculos del capital que se tiró a la basura van desde 113 mil millones de pesos hasta 500 mil millones.

Este es el alto costo de una decisión puramente política, con la que el Presidente quiso demostrar que ningún poder u objetivo económico estarían por encima de su voluntad. ●



El AIFA inició operaciones con apenas 12 vuelos diarios, es decir, 10% de las operaciones necesarias para que la terminal aérea sea rentable



IN-
VER-
SIONES

SALIDAS DESDE AIFA

Interjet reiniciará los vuelos en tres meses

El director ejecutivo de Interjet, **Carlos del Valle**, dejó claro que sus negociaciones de reestructura con el gobierno van por buen camino, y que en tres meses reinician operaciones. De hecho su primer vuelo saldrá de Santa Lucía, aunque no especificó destino, y luego planean operar dos aviones en el AIFA, dos en Toluca y seis en la terminal de Cdmx.

RICARDO MONREAL

Senado analizará la “cobranza delegada”

Luego de que el presidente **Andrés Manuel López Obrador** amenazara con vetar la retención de sueldos a deudores de crédito, el coordinador de Morena en el Senado, **Ricardo Monreal**, dijo en redes que analizarán con “muchísima responsabilidad” el proyecto para regular el “crédito de nómina con cobranza delegada” aprobado por diputados.

LAURO TECNOLÓGICO

T-Systems México es finalista para premio

Desde Inglaterra, el equipo de T-Systems México sabrá si es ganador del Best Service Desk Customer Experience 2022, considerado uno de los premios más prestigiosos en tecnologías de la información que entrega el Service Desk Institute. La representación mexicana es una de las tres finalistas de este galardón.

PRODUCCIÓN LECHERA

Juan Cortina apoya trabajo de la Canilec

El presidente del Consejo Nacional Agropecuario, **Juan Cortina**, participó en la asamblea de Canilec, donde dijo que su presidente, Mariano Salceda, impulsó la cadena de producción de leche en el país. En el evento estuvo la subsecretaria de Comercio Exterior, **Luz María de la Mora**.

AYUDA PARA UCRANIA

Epic Games donará ganancias de Fortnite

Desde el domingo, Epic Games donará sus ganancias de Fortnite para ayuda a los afectados por la invasión a Ucrania. En las primeras 24 horas recaudó 36 millones de dólares, pero su campaña durará hasta el 3 de abril. Además, Xbox se unirá al esfuerzo y dará las ganancias de las ventas del videojuego en Microsoft Store.



COORDENADAS

Enrique Quintana

✉ Opine usted:
enrique.quintana@elfinanciero.com.mx

🌐 @E_Q_



AIFA: ni “central avionera”, ni gran aeropuerto

El 11 de febrero del 2021 escribí un texto en este espacio que titulé: “Santa Lucía puede aspirar a ser Toluca”.

Hoy, trece meses después, tras haber arrancado operaciones, sigo pensando que **ese puede ser su horizonte...** si las cosas salen bien.

Hay muchas discusiones en torno al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA): que si está sin terminar (obviamente está a medias); que si hubiera sido mejor no construirlo (en discusión) y otros temas.

Pero, a mi parecer, una de las más relevantes tiene que ver con **el impacto que tendrá en la industria área mexicana**, es decir, en el volumen de operacio-



nes que será capaz de realizar.

En su primer día de actividad, operó ocho vuelos comerciales y realizó un total de **20 operaciones**.

No sabemos aún cuál vaya a ser su ritmo de crecimiento. Pero en cuanto al volumen de operaciones con pasajeros, se ha señalado que **el punto de equilibrio para el aeropuerto implicaría 120 operaciones al día** y que esta meta podría alcanzarse entre este año y el próximo.

Es decir, tras un año de operaciones, ¿con cuáles aeropuertos se podrá comparar el AIFA en cuanto a su nivel operativo?

Si pensamos en 3 mil 600 operaciones por mes, estaría **cerca del volumen que tienen los aeropuertos de Ciudad del Carmen, Culiacán, Mérida o Querétaro**.

Sin embargo, estaría a la mitad de las operaciones del aeropuerto de Monterrey o a la tercera parte del de Guadalajara.

Respecto al Benito Juárez, de la Ciudad de México, **estaría en el 12 por ciento**.

Esto, desde luego, en el escenario de un desempeño en el que se cumplen las previsiones. Si, por cualquier razón, como falta de demanda o problemas de cualquier índole, las metas no se alcanzan, el porcentaje estará por abajo.

Si la operación simultánea de los dos aeropuertos con un mayor volumen en el AIFA realmente puede resolverse, lo más probable es que **el nuevo aeropuerto sea una terminal suplementaria**, en la que preferentemente se operarán vuelos nacionales y con destino final en la Ciudad de México.

Se atenderá prioritariamente a un mercado ubicado en el centro y oriente de la Ciudad de México y en zonas del Estado de México e Hidalgo.

Poco a poco, **los problemas de acceso serán menores**, pero el Benito Juárez seguirá teniendo amplias ventajas respecto al AIFA con relación a las zonas de la capital de las que sale o a dónde llegan la mayor parte de los pasajeros.

Para dar una idea del impacto que tendrá el AIFA en el tráfico aéreo metropolitano, hay que recordar que, en el mejor año de operaciones en el **Aeropuerto de Toluca, en 2008, hubo casi 4 millones de pasajeros**, que llegaron a representar **el 15 por ciento** del volumen que se operaba en la Ciudad de México.

Es decir, como le comentaba ya desde hace un año, en un buen escenario, **Santa Lucía podría llegar a jugar el papel que tuvo Toluca** hace 14 años.

No está mal, probablemente podría bajar un poco la presión que tiene el aeropuerto Benito Juárez, sobre todo si se avanza en las vialidades que comuniquen a las dos terminales y en los sistemas de transporte público que permitan, aun con una inversión de tiempo adicional, conexiones entre las dos terminales.

Sin embargo, lo que es un hecho es que **la mejor opción que tiene es convertirse en un aeropuerto menor complementario**, por lo que probablemente seguiríamos **padeciendo por muchos años más la saturación** del principal aeropuerto de la Ciudad de México.

La cantidad de operaciones que se hicieron en enero pasado en el aeropuerto Benito Juárez fue **inferior en 20 por ciento al máximo nivel que se alcanzó en 2017** y es comparable con el volumen que se tuvo en enero de 2012.

La apuesta del gobierno con el AIFA es que, al declararse la saturación del Benito Juárez aun con este nivel, y con la expectativa de recuperar la categoría 1 en la segunda mitad de este año, **se empuje a un número importante de aerolíneas tanto norteamericanas como mexicanas a usarlo**, pues para regresar a niveles del 2017 se necesitaría un crecimiento de 30 por ciento en el número de vuelos.

Creo que (insisto, si realmente está resuelto el tema de la aeronavegabilidad con volúmenes altos de operaciones) **el AIFA no va a resolver el problema de la saturación del AICM, pero tampoco va a ser el desastre** que muchos auguraban apenas hace algunas semanas.





Ricos
y poderosos

Marco A. Mares
marcomaresg@gmail.com

Afores, histórica menor utilidad

Las afores registraron en el mes de febrero pasado la menor utilidad reportada en la historia del Sistema de Ahorro para el Retiro.

En febrero de 2022 las utilidades netas tuvieron una reducción del 93% respecto a su nivel del mismo periodo del año pasado.

Esa disminución porcentual representa en términos nominales, una caída de 2 mil 186 millones de pesos.

De acuerdo con datos de la Comisión Nacional del Sistema de Ahorro para el Retiro (Consar), durante febrero de 2022 las Afores registraron una utilidad neta de 172 millones de pesos.

En los últimos cinco años, el promedio de utilidades reportadas a febrero es de 2.2 mil millones de pesos.

En consecuencia, las utilidades reportadas en febrero del 2022, representan apenas el 8% de ese promedio.

El mes de febrero del 2022, es el segundo mes del año en que entró en vigor el tope a las comisiones que cobran las afores a los trabajadores por administrar sus ahorros.

Las pérdidas netas derivan del tope a las comisiones de 57 puntos base implementado a partir de este año, lo que implicó una reducción promedio del 29% de las comisiones cobradas en 2021.

Dicha reducción se realizó sin considerar una gradualidad en la implementación que fuera en sincronía con el incremento en las aportaciones aprobadas por la reforma aprobada en diciembre del 2020.

Ganadoras y perdedoras

Todas las Afores registraron caídas en sus ingresos, por la aplicación súbita del tope a comisiones.

La excepción es Pensionisste, que aumentó sus ingresos en un 10%. Las Administradoras con la mayor reducción de ingresos en enero de 2022 fueron Inbursa, 30%; Citibanamex, 29%; Invercap, 28%; y Principal, 28%.

Las cinco afores que tienen utilidades positivas:

Citibanamex, 38 millones de pesos; Coppel, 32 millones de pesos; Pensionisste, 193 millones de pesos; Sura, 2 millones de pesos; y XXI Banorte, 177 millones de pesos, muestran rentabilidad.

Estas cinco Afores administran 3.4 billones de pesos del SAR: el 66%, y cerca de 42 millones de cuentas individuales: 60%.

La Afore con mayor pérdida reportada es Invercap con más de 120 millones de pesos, lo que implica una pérdida adicional de 36 millones de pesos durante el mes de febrero.

Por su lado, la Afore que presenta una menor pérdida acumulada es Inbursa con 11.2 millones, 2.5 más de pérdida que durante enero pasado.

Azteca y Profuturo redujeron su pérdida acumulada. Azteca obtuvo ganancias por 7 millones de pesos, con lo que a febrero reporta pérdidas por 28 millones de pesos.

Profuturo redujo la pérdida reportada al inicio del año en casi dos quintas partes llegando a una utilidad negativa de 30 millones.

Tomando como referencia las utilidades reportadas para el mismo periodo de 2021, todas las Administradoras tuvieron una reducción en sus utilidades.

La Afore con una mayor reducción fue Citibanamex con 445 millones de pesos.

La menor reducción la presentó Pensionisste con 53.1 mdp.

La utilidad reportada a febrero por las Administradoras muestra que a pesar de las diferencias en participación de mercado las utilidades son muy dispares. Por ejemplo, Pensionisste administra una tercera parte de los recursos administrados por XXI Banorte, sin embargo, la utilidad de Pensionisste es

9% mayor.

Las afores están registrando fuertes caídas en sus ingresos. Aunque hay algunas, las menos, que están aumentándolos.

Eso es lo que dejan ver las cifras.

Atisbos

AIFA.- Con un número muy limitado de operaciones fue inaugurado por el presidente **Andrés Manuel López Obrador**, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

Con el compromiso de muy pocas líneas aéreas y prácticamente sin vialidades de acceso, el puerto aéreo, inicia el camino con el que buscará aliviar la saturación del actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

El AIFA nace a partir de la controvertida cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a un elevado costo y sobre la acusación pública de supuesta corrupción, aunque no existen denuncias públicas al respecto. El Presidente de México cumple con su promesa de construir e iniciar operaciones en las instalaciones del antiguo aeropuerto de Santa Lucía, con un esquema militarizado. Veremos qué depara el destino a esta emblemática obra lopezobradorista.





Exótica iniciativa

Está corriendo por la Cámara de Diputados una exótica iniciativa para crear una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, impulsada por Movimiento Ciudadano y, en particular, por **Patricia Mercado**. En prácticamente tres años no se había tenido ningún movimiento con esta iniciativa, que tiene su origen en organizaciones como el Poder del Consumidor (que, como sabe, la financia **Michael Bloomberg**), promotores de uso de bicicletas y víctimas de accidentes viales. Algunos actúan con verdadera convicción y otros, ojalá no la mayoría, usan estas organizaciones como tapadera de sus sórdidos fines. Parecía que se quedaría atorada en el Senado, como lo estuvo durante el último año.

Sin embargo, de pronto tomó gran velocidad y ya fue aprobada la semana pasada por la Comisión de Transporte en Diputados, encabezada por **Salomón Chertorivski**. Algunos consideran que se trata de una devolución de favores de Morena a Movimiento Ciudadano. El *Padre del Análisis Superior* lo señala sin insinuación, pero lo dice. Aquí es donde las cosas comienzan a ponerse raras. No se tomaron en cuenta las objeciones de la industria automotriz. También se ignoraron las advertencias del sector automotriz.

REMATE GANDALLA

Uno de los problemas es que se pretende que la Sedatu sea la responsable de regular los estándares de seguridad y medio ambiente de los vehículos nuevos, tomando la facultad que hoy tienen tanto la Secretaría de Economía como la Semarnat. Parecería que este cambio de reguladores en la ley se plantea porque los cabilderos de la iniciativa no lograron ponerse de acuerdo con quienes hoy regulan y están buscando que la dependencia que encabeza **Román Meyer** sea más dócil a sus intereses. De hecho, uno de los puntos de quiebre es que los impulsores de la medida usen los servicios de una empresa privada, LatinCap, que tenga el monopolio normativo de la medida.

Es importante destacar que hace poco tiempo se reformó la NOM 194-SCFI-2015 sobre dispositivos esenciales de seguridad en vehículos nuevos. Sin embargo, muchas de estas agrupaciones no quedaron conformes y de ahí que estén tratando de dar la vuelta a través de llevar a la Sedatu la normatividad. Parecería que están tratando de sorprender con una agenda en la que sería fundamental, primero, cribar entre aquellos quienes están actuando de buena fe y los que siguen una agenda netamente económica y personal.

REMATE SEPARADO

Uno de los primeros criterios sería determinar quiénes están dispuestos al diálogo y quiénes no. Llama la atención que las

opiniones de la industria sean ignoradas y se esté planteando, además, hacer a un lado a la Semarnat, Economía, Seguridad y Protección Ciudadana (la Guardia Nacional es la responsable de aplicar el Reglamento de Tránsito en carreteras) y Salud, y todo concentrarlo en la Sedatu.

Los más perversos suponen que se trata de una jugada de **Meyer** para hacerse de más poder, lo cual el PAS considera prácticamente imposible. Otros más opinan que hay un cabildeo que podría estar usando a quienes tienen intenciones verdaderamente limpias para intereses sórdidos.

Se requiere una mayor reflexión en esta iniciativa y tomar las mejores decisiones en favor de las personas, tanto usuarios de vehículos como peatones, y no imponer la entrada de intereses particulares. A la mayoría le conviene una mejor seguridad y ésta no se logra jugando a los intereses particulares de un grupo de presión económica y, peor, si está vinculada a una agenda que busca ganancias individuales escondida en intereses legítimos.

REMATE IMPORTANTE

Una vez que ya acabaron los eventos vinculados con la inauguración del Aeropuerto Felipe Ángeles, habrá que determinar claramente cuál es el tamaño de esa terminal. Es similar a la de uno muy pequeño, puesto que comenzará con nueve operaciones y en el mediano plazo llegará a las 125 diarias. El actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tiene 970 diarias en promedio, haga usted mismo las cuentas, luego nos concentramos en lo verdaderamente importante.

REMATE SUSPICAZ

Hay quienes dicen que los de Crédito Real son los principales perjudicados de la decisión del Presidente de vetar la ley de tiendas de raya (de cobranza delegada) si los senadores del partido oficial insisten en sacarla. Se dice en el sector que ellos estuvieron detrás de esta iniciativa como una medida para salir de los gravísimos problemas financieros que enfrentan. El camino más sencillo le pareció que fuera que los acreditados pagaran por sus errores. Seguiremos informando.





AIFA: aplausos y elogios, pero sin vialidades terminadas

Festejo en grande con más de 1,400 invitados y muchos entusiastas seguidores de la 4T que, en forma “espontánea”, fueron ayer a la inauguración del AIFA y a gritar consignas en favor de **López Obrador**, quien estaba muy contento porque se terminó en la fecha prometida, aunque no así las vialidades de acceso.

Hay que reconocer la sensatez de **López Obrador**, quien por la veda electoral no pronunció un discurso, lo que contrastó por los desmesurados elogios por parte de la jefa de Gobierno de la CDMX, **Claudia Sheinbaum**, quien dijo que hasta “nuestros adversarios lo disfrutarán en silencio”.

Será realmente difícil disfrutarlo mientras no estén terminadas las vías de acceso, las terminales del tren suburbano y autobuses que permitan el traslado que, en una día hábil y a horas pico, puede tardar hasta dos horas o más.

Tampoco se quedó atrás el gobernador del Edomex, **Alfredo del Mazo**, quien la calificó como la obra de infraestructura más importante de este siglo y no se acordó de la cancelación del NAIM, en Texcoco, que hubiera sido el hub internacional más importante de América Latina, mientras que el AIFA realmente no es un aeropuerto internacional porque el vuelo de la venezolana Conviasa fue realmente simbólico. Tendrá una frecuencia quincenal y hasta mediados de abril se comenzarán a vender boletos.

Además, las aerolíneas mexicanas que son presionadas por el gobierno para incrementar sus vueltos desde el AIFA no pueden abrir nuevas rutas a Estados Unidos mientras no recuperemos la categoría I en materia de seguridad área por parte de la FAA. Las que sí podrían abrir nuevas rutas al AIFA son las aerolíneas de Estados Unidos, pero ninguna está hoy interesada.

Más mesurado fue el gobernador de Hidalgo, **Omar Fayad**, quien reconoció que Tizayuca luchó y no consiguió la sede del aeropuerto, festejó que Santa Lucía esté cerca de Pachuca, propuso la creación de un tren al AIFA y promovió la barbacoa, jabalí y escamoles hidalguenses.

Claudia Sheinbaum dijo que hasta “nuestros adversarios lo disfrutarán en silencio”.

RETOS DE OPERATIVIDAD

Se presentaron fallas de servicio que se debieron seguramente a las prisas para terminarlo, como falta de agua en algunos baños, ausencia de restaurantes y tiendas, área de carga aún sin funcionar, falta de cajeros automáticos e insuficiencia de taxis y transporte para los primeros pasajeros, pero lo preocupante fue una señora que logró colarse para vender tlayudas, violando los protocolos de seguridad que deben prevalecer en cualquier aeropuerto.

Hay también retos de operatividad para la operación simultánea del AICM, que estará limitado en su crecimiento, y del AIFA, una vez que se incrementen los vuelos y que, eventualmente, también reciba vuelos internacionales.

AMCHAM: LA CASA POR LA VENTANA

El próximo lunes 28 se realizará la asamblea general de socios de la American Chamber Mexico, que preside **Vladimiro de la Mora**, y está ya confirmada la asistencia de la secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier**, y el embajador de Estados Unidos en México, **Kenneth Salazar**.

Se espera, desde luego, que se aborde el tema de la reforma eléctrica, que sí preocupa al gobierno de **Biden** y a legisladores estadounidenses por la inseguridad a las inversiones realizadas en el sector energético y el freno a la competencia, como lo manifestó el representante comercial adjunto del USTR, **Jayme White**, en la pasada reunión virtual de subsecretarios del T-MEC.



**OPINIÓN****NOMBRES, NOMBRES
Y... NOMBRES****ALBERTO AGUILAR****Uber por nivel precrisis en 2022, 200 mdd
de impuestos y taxis eléctricos prioridad**

Aunque con la pandemia no hay nada escrito, en los últimos días la movilidad tiende a normalizarse, variable nodal para compensar la debilidad con la que inició la actividad este 2022.

Una compañía que prevé regresar este año a los niveles de ingreso previos al Covid-19 es Uber que dirige **Gretta González**. Ella tomó el timón justo cuando irrumpió la crisis sanitaria.

Tuvieron que ser imaginativos para compensar el desplome en los traslados. Aparecieron nuevos servicios como Uber Help, Uber Business, Uber Flash, y Uber Eats que lleva **Daniel Colunga** creció a gran velocidad. Cuenta ya con 40,000 restaurantes.

Todavía el año pasado fue complicado para la multinacional. Sí bien se recuperó de la caída del 2020, con los rebrotes reconoce González hubo que enfrentar altibajos. Como se quiera se va de regreso.

Igual en medio del torbellino las plataformas estuvieron en la mira del SAT de **Raquel Buenrostro** y Uber contribuyó con el gobierno en impuestos directos y retenciones a sus socios con 200 mdd.

No es fortuito, en 9 años desde que llegó a aquí, su masa de negocios generada en la app junto con sus 200,000 conductores y repartidores asciende a 7,500 millones de dólares. México es el 4° país más importante para la firma.

Uber que preside **Dara Khosrowshahi** es joven. Nació en San Francisco en 2009, está en 70 países y en 2021 tuvo ingresos por 17,500 mdd.

Aquí una de las apuestas es Uber Moto que surgió en Bangkok. Ya aterrizó en Ma-

zatlán, Culiacán y Cuernavaca. La meta es llegar a 15 urbes.

Uber ofrece 15 opciones de movilidad y con 8 millones de usuarios está en 70 ciudades de 29 estados. Este año la inflación implica un desafío. González reconoce la importancia de ampliar el subsidio a la gasolina lo que mitigará el efecto a los conductores.

La disrupción de las cadenas productivas al rubro automotriz también debe considerarse, máximo el plan de Uber de eliminar toda emisión de Co2 para 2040. En México recién formalizó una alianza con VEMO que dirige **Roberto Rocha** para iniciar. Hay un piloto con 250 taxis eléctricos en CDMX.

Así que mejores tiempos para la disruptiva compañía.

**NAFIN-BANCOMEX INÉDITAS
PÉRDIDAS: 729 MDD EN 2 AÑOS**

El jueves inicia la convención bancaria. Si bien los miembros de la ABM que preside **Daniel Becker** pueden celebrar que se logró sortear la pandemia sin el colapso que muchos visualizaban, lo cierto es que la contribución de ese rubro al avance del país sigue acotada. La mayoría de los banqueros exigen certidumbre para que la inversión regrese, pero además el papel de la banca de desarrollo ha resultado gris en el peor momento. El año pasado Nafin-Bancomext que dirige **Luis Antonio Ramírez**, que debía ser una palanca, terminó otro año con pérdidas. Ahora por 9,130 mdp vs 6,181 mdp del 2020. Si se acumulan, los números rojos llegan a 729 mdd. Algo inédito.

**FELIPE ÁNGELES YERRO
MAYÚSCULO Y MÚLTIPLES COSTOS**

Ayer con bombo y platillo se inauguró el

Aeropuerto Felipe Ángeles. Con ello se cristalizó la primera gran decisión errada que tomó el gobierno de **Andrés Manuel López Obrador**. Amén de los 331,000 mdp que se dilapidaron del NAIM, la nueva terminal ha costado más de 80,000 mdp, inversión que ni siquiera resolverá la saturación aérea que hay en la CDMX. Se inicia con 14 slots, para llegar a 34, cuando en Texcoco tendría 120. Además se desaprovechó la oportunidad de edificar un hub regional de América. De hecho para las aerolíneas esta terminal significará un desafío operativo. También para los pasajeros. Con el tiempo se verá más claro el trascendental yerro.

@aguilar_d

albertoaguilar@dondinero.mx

