



# CAPITANES

## Reforma Mexicanizada

Pues el plan del futuro Gobierno para que México revierta la caída de la producción de crudo resultó música para los oídos de quienes escucharon de viva voz a **Andrés Manuel López Obrador**, el sábado pasado en Villahermosa.

Quizá no lo sea para todas, ese es el problema, especialmente para las empresas extranjeras que ya tienen un pie en México vía la apertura de **Enrique Peña Nieto**, pero sí agradó a ciertas empresas mexicanas.

En su encuentro a puerta cerrada con 80 empresarios, AMLO prometió inversión pública a través de contratos de servicios con empresas que siempre han perforado pozos para Pemex. ¿Quién dijo Ronda 3.3?

Y así, sin más, la meta que se impuso es llegar en su Gobierno a los 2.6 millones

de barriles diarios de petróleo, desde los 1.875 millones... aunque el ex director **José Antonio González Anaya** y su capitán sustituto **Carlos Treviño**, no lo crean.

Quienes tomaron nota en esa encerrona fueron, entre otros, **Miguel Alemán Magnani**, de Grupo Alemán; **Benjamín Salinas**, de Grupo Salinas; **Adolfo Del Valle**, de Mexichem; **Luis Vázquez**, de Diavaz; y **Gerardo Sánchez Schutz**, de Naviera Bourbon Tamaulipas.

También acudieron **Juan Pablo Vega Arriaga**, de Naviera Integral; además de representantes de Grupo R, de **Ramiro Garza Cantú**; y de Grupo México, de **Germán Larrea**.

Ojo, el mandatario electo mandó la señal: tendrán preferencia más empresas nacionales.

## Imán de Autopartes

Con las nuevas reglas de origen de los insumos para la industria automotriz, negociadas por el titular de Economía, **Ildefonso Guajardo**, lo que está en juego no sólo es la instalación de plantas de ensamble en el País, sino el dinamismo del sector de autopartes.

El acuerdo convenido por México y EU dice que 75 por ciento de los insumos deben provenir de Norteamérica, pero de esos, 40 por ciento debe provenir de zonas con salario al menos de 16 dólares.

Esa regla tan estricta podría quitarle a algunas empresas la conveniencia de llegar a México.

Hay que aceptar que el bajo costo de la mano de obra mexicana y la posibilidad de integrarse a cadenas

de proveeduría de exportación sin arancel, convirtieron el territorio en un manjar para empresas de autopartes de todo el mundo.

Desde 2013 y hasta junio de este año, la Inversión Extranjera Directa (IED) en autopartes sumó 16 mil 389 millones de dólares. Este monto equivale a 43 por ciento de todo lo que llegó en casi 20 años, según los registros oficiales de la Se-

cretaría de Economía.

El 58 por ciento de esa inversión es estadounidense y el resto, es de Alemania, Japón, España y Canadá.

## IP vota por NAIM

El Consejo Coordinador Empresarial, que lleva **Juan Pablo Castañón**, se comprometió a analizar las opciones que le presentó el

equipo de transición al nuevo Gobierno sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México. Su conclusión se da por descontada.

Cuenta entre los organismos que lo están apoyando a la Cámara Nacional de Aerotransportes, de **Sergio Allard**, pero también a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, que en México lleva **Cuitláhuac Gutiérrez**.

Podemos anticipar también qué posición tomará el organismo internacional, pues considera que el NAIM es la única obra capaz de atender la demanda de pasajeros en los próximos años.

De hecho los comentarios de la IATA se incluirá en la respuesta que la IP entregue en los próximos días al equipo del Presidente electo.

Queda pendiente la opi-

nión de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que dirige **Olumuyiwa Benard Ali**, a quien el próximo Gobierno le ha pedido que le aconseje quién podría hacer otro estudio para determinar si es o no factible la Base Aérea de Santa Lucía.

## El TLC y Canadá

Entre más pasan las horas, más incertidumbre hay sobre lo que está negociando Canadá y EU en el tema del Tratado de Libre Comercio.

Ayer, la Ministra canadiense **Chrystia Freeland** tuvo una reunión de más de dos horas con **Robert Lighthizer**, Representante Comercial de EU, para avanzar en la posibilidad de unirse al acuerdo en principio de ese país con México y contar con un Tratado trilateral.


Sin embargo, no existe ni una señal de humo y el hermetismo en esta parte de la negociación es absoluto y en términos generales sólo se sabe que Canadá sigue defendiendo a su sector lácteo.

En las próximas horas la canadiense dará un informe personal al Premier **Justin Trudeau**, mientras **Lighthizer** inicia una visita en Argentina, por lo que

los días para negociar se extienden.

Ambos países están tomándose todo con calma pese a que está corriendo el plazo de 30 días a partir de la notificación que hizo **Donald Trump** a su Congreso para entregar un documento que incluya a los tres países.

Recordemos que los 60 días posteriores para completar el plazo total de 90 días, se usan para la redacción de los textos.



**JESÚS EDUARDO MUGUERZA...**

El nuevo director de Banco Famsa llegó con un ambicioso plan de crecimiento para aumentar la presencia de su tarjeta de crédito en el mercado. Hoy el banco tiene una cartera de crédito total por 21 mil 207 millones de pesos y 32 mil 905 millones de pesos de activos totales.



# DESBALANCE



**Ernesto Torres Cantú**

## **CitiBanamex, sin recorte a la vista**

Nos cuentan que la digitalización está pegando fuerte en los principales bancos que operan en México. Esta semana, la noticia del recorte de hasta mil 500 trabajadores de BBVA Bancomer recordó la transformación que se avizora para el sector financiero ante el uso cada vez más común de la inteligencia artificial, la robótica y otros desarrollos tecnológicos. Ante esa realidad, nos cuentan que en CitiBanamex, de **Ernesto Torres Cantú**, se mantiene la operación sin ajustes en el personal actual.

**Rodrigo Kuri**, responsable de estrategia y transformación digital de la filial de Citi, comentó que al igual que en cualquier industria, la automatización puede llevar al sector financiero a reducir su personal. Tener menos empleados en sucursales bancarias transformará poco a poco la estructura de los grandes jugadores del sector, nos dicen. Además del de BBVA Bancomer, el otro recorte reportado recientemente en el sector bancario fue el de Banorte, que se tradujo en el despido de 350 personas a causa de su fusión con Interacciones.



**Chrystia Freeland**

## **TLCAN: Canadá, ¿sin tanto apuro?**

En Washington reiniciaron ayer las negociaciones relacionadas con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) entre el representante comercial estadounidense, Robert Lighthizer, y la canciller canadiense, Chrystia Freeland. Sin embargo, la funcionaria regresó a su país para asistir a un retiro de su partido, el Liberal. Si bien Freeland reitera que siguen las conversaciones con un ánimo constructivo para alcanzar un acuerdo con Estados Unidos, lo que queda claro es que hay prioridades, si se toma en cuenta que en octubre próximo habrá elecciones provinciales en Quebec. En medio de todo ello,

nos dicen que el obstáculo principal para llegar a un acuerdo con los estadounidenses tiene que ver con el sector lácteo de Canadá, así como respecto al esquema de solución de disputas comerciales, que el gobierno de Donald Trump busca eliminar.




**Oswaldo  
Santín**
**Reporte FATCA, con más “carnita”**

Nos dicen que a pesar de que el jefe del Servicio de Administración Tributaria (SAT), **Oswaldo Santín**, dio un plazo adicional para entregar el reporte conocido como FATCA, que originalmente tenía como fecha límite el 15 de agosto, los bancos andan muy apurados para cumplir. Nos adelantan que el intercambio automático de información financiera para efectos fiscales que se realiza desde 2015 con Estados Unidos, bajo la Ley sobre el Cumplimiento Tributario de Cuentas Extranjeras (FATCA, por su sigla en inglés), estará más que interesante porque los datos servirán para hacer auditorías sobre ingresos no reportados. Para algunas firmas de asesoría, la prórroga cayó como anillo al dedo, nos comentan, ya que representa una oportunidad adicional para que las instituciones financieras cumplan adecuadamente con la obligación de reportar conforme a estándares internacionales de intercambio de información.


**Mónica  
Flores**
**Seguimiento, clave en apoyo  
para jóvenes**

Mañana se dan a conocer los detalles del Programa Jóvenes Construyendo el Futuro, propuesta emblemática del próximo gobierno, con el cual se pretende capacitar a 2.3 millones de personas en los centros de trabajo para facilitar su ingreso al mercado laboral. Al respecto, **Mónica Flores**, presidenta de ManpowerGroup para Latinoamérica, dijo que el plan es positivo, pero su éxito dependerá de factores como la coordinación entre autoridades y empresas, que sea simple la implementación del programa, y dar seguimiento a los jóvenes participantes. Según la también presidenta de American Chamber México (AmCham), no se trata sólo de dar un apoyo temporal, sino recabar información sobre lo que pase con los chavos a un año de vigencia de la beca, para ver si obtuvieron habilidades adecuadas, si consiguieron un mejor trabajo y si se integraron a la economía formal. El seguimiento permitirá conocer las bondades del programa, pero también los ajustes que pudiera requerir, nos dicen.



## El círculo vicioso de la *turismofobia*

**D**ado que la idiosincrasia mexicana privilegia lo urgente e ignora lo importante, la falta de sostenibilidad en el turismo es una bomba de tiempo que podría estallar antes, incluso, de lo que anticipan las visiones más pesimistas.

Una de las ponencias más interesantes del Foro de Sustentabilidad en la Promoción Turística, que organizó **Fernando Martí**, fue la de **Francisco Madrid**, director de la Facultad de Turismo de la Universidad Anáhuac.

En ella comenzó citando a **Felipe González Abad**, académico español del turismo y ejecutivo de Amadeus, quien siempre propone dejar de hacer trampa, sobre todo jugando al solitario...

Y además contó la historia del costeo que le pregunta a su esposa si hay suero antialacránico en casa.

- ¿Te picó uno?, le pregunta ella.

- No, pero allí viene derecho, le responde.

Una buena metáfora del riesgo que implica seguirnos acabando el planeta, debido al turismo.

Hoy vemos a la *turismofobia* como la reacción más patente de esta problemática, pero mucho más grave fue el "círculo perverso" que describió **Madrid**:

Pobreza, marginación y rezago social que lleva a la falta de oportunidades y donde aparecen las opciones turísticas, que derivan en un crecimiento desbordado.

La historia sigue, pues luego no se hace un buen trabajo de planificación y aparecen los inversionistas voraces tratando de obtener la mayor rentabilidad, lo que deriva en presiones urbanas y sociales.

Esto afecta el orden local, golpea las finanzas públicas y, claro, la salida fácil es la corrupción y la impunidad, lo que termina degradando a los destinos.

Dice **Madrid** que piensa seguir trabajando en el diseño de este "círculo", pero hoy es una

buen síntesis de cómo el turismo puede convertirse en un monstruo que tiene el potencial de devorarse a los destinos y que genera reacciones airadas de la gente.

Un cartón del español **Martín Ferrán** resume lo anterior en la imagen de un hombre "mentándole la madre" a los viajeros amontonados en un turibús, mientras el guía les explica que es un saludo según los "nuevos usos locales".

Lo mismo que las pintas en Barcelona con la frase: *Tourist go home or die*, pues hasta esos extremos de hartazgo ha llegado la masificación de esta actividad.

**La historia sigue, pues luego no se hace un buen trabajo de planificación y aparecen los inversionistas voraces tratando de obtener la mayor rentabilidad.**

**Madrid** propone cambiar el chip:

¿Cabezas o carteras? Además de la frase del secretario **Enrique de la Madrid**, quien dice que la meta es que lleguen los turistas con las carteras llenas y se vayan con las carteras vacías, parece relevante elevar los costos de visitar un destino.

No, necesariamente, "mucho es bueno", por lo que **Madrid** plantea la importancia de encontrar un equilibrio entre turismo masivo y de baja escala.

Y claro hay que buscar un balance entre la rentabilidad de los negocios, los pagos a los trabajadores y los cobros que se exigen para sostener los recursos naturales y culturales.

Mucho más fácil decirlo que hacerlo, pero será la única manera de seguir obteniendo ventajas del turismo en el presente, sin quitarle este patrimonio a las generaciones futuras. "El alacrán viene derecho".



## NAIM, aún sin definir esquema de consulta pública

*El sector privado y el actual gobierno confían en que los resultados favorezcan a Texcoco.*

**L**a decisión sobre el Nuevo Aeropuerto Internacional de México será clave para la confianza de los inversionistas en el nuevo gobierno. Aunque tanto el sector privado como el actual gobierno confían en que los resultados de la consulta pública favorezcan a Texcoco como la mejor opción para el nuevo aeropuerto, crece la incertidumbre porque el equipo del presidente electo, **Andrés Manuel López Obrador**, no ha definido aún el esquema para la realización de la consulta que se realizará el domingo 28 octubre.

La consulta pública de por sí es un absurdo porque debería ser una decisión fundamentalmente técnica en función del costo beneficio pero, sobre todo, de la seguridad aérea, pero es de verdad el colmo que no se haya definido cómo se realizará la consulta cuando sólo faltan seis semanas, mientras **López Obrador** exhorta a todos los medios a que realicen foros de discusión.

Si la decisión fuera técnica, sin lugar a dudas debería ser Texcoco, y así lo han manifestado las líneas aéreas, la industria turística, todas las asociaciones que integran el Consejo Coordinador Empresarial y organismos internacionales como Mitre, IATA y la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI.

El propio dictamen elaborado por el futuro secretario de Comunicaciones y Transportes, **Javier Jiménez Espriú**, reconoce que, de acuerdo con Mitre, sí hay un riesgo de seguridad aérea de mantener abiertos los dos aeropuertos, lo que obligaría a reducir operaciones simultáneas. Además, cancelar el NAIM tendría un costo superior a los 160 mil millones de pesos, a los que habría que añadir los 70 mil millones para construir sólo dos pistas en Santa Lucía, más los costos del traslado de la base militar y de la construcción de vialidades para unir los dos aeropuertos.

Si el resultado de la consulta fuera, a pesar de estos contundentes datos, cancelar la construcción en Texcoco, se generará una gran incertidumbre y pérdida de confianza entre los inversionistas que paradójicamente es lo que

**López Obrador** intenta evitar desde que se anunció su triunfo el 1º de julio.

### **RIOBÓO: NO PARTICIPARÍA EN SANTA LUCÍA**

Atrás del proyecto de Santa Lucía está **José María Riobóo**, uno de los empresarios más cercanos a **López Obrador**, a quien conoció en la construcción

del 2º piso y quien diseñó el Plan Maestro de Santa Lucía, criticado por las asociaciones de ingenieros civiles por su deficiente información, porque no incluye la solución al problema de vialidades que asegura se resolvería con un 2º piso, porque no es claro sobre qué pasaría con la base militar que es estratégica para la Secretaría de Defensa y por las dudas que existen sobre la seguridad aérea.

**Riobóo** asegura que él no participará ni en la construcción ni en el diseño de Santa Lucía; que no cobra por asesorar a **López Obrador**, y que sí tiene experiencia en el sector aeronáutico porque —asegura— ha participado con su empresa en varios aeropuertos.

Afirma que su oposición a Texcoco no es porque su empresa fue rechazada en una licitación del Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, sino porque está convencido de que representa un riesgo de hundimiento.

Y a pesar de que el “papá”, por así decirlo, del proyecto de las dos pistas de Santa Lucía no ha aceptado hasta el momento participar en ninguno de los foros que fomenta **López Obrador**.

### **DGAC, NUEVA CIRCULAR SOBRE DISCIPLINA EN CABINAS**

**Luis Gerardo Fonseca**, director general de Aeronáutica Civil, publicó ya la nueva circular obligatoria para que en las

cabinas viaje únicamente personal autorizado por las aerolíneas. La circular se emitió después de que se informó que en la cabina del avión que se estrelló e incendió —sin pérdidas humanas— en el aeropuerto de Durango, viajaba un tercer piloto sin autorización de Aeroméxico.

La DGA obliga ahora a que ninguna persona sea admitida en las cabinas de pilotos si no es miembro de la tripulación o personal médico autorizado por el concesionario o permisionario. En cuanto a pilotos en entrenamiento, instructores o asesores, sólo podrán ocupar el asiento de observador o *jump seat* con autorización de la aerolínea.

El Sindicato de Pilotos, ASPA, emplazó a huelga a Aeroméxico para el 1º de octubre por eliminar la prestación de tripulante viajando en cabina. La empresa aclaró que continúa esta prestación acorde a la circular de lineamientos de la DGAC y el reglamento de seguridad.

**Crece la  
incertidumbre  
porque no se ha  
definido el esquema  
para la consulta  
que se realizará el  
próximo domingo  
28 octubre.**



Activo empresarial  
**JOSÉ YUSTE**  
dinero@gimm.com.mx

## A Pemex le va a faltar presupuesto

**P**etróleos Mexicanos es la principal empresa mexicana. No sólo es la empresa estatal más grande, sino también la principal del país. Todavía aporta cerca del 20% de los ingresos públicos.

Pero se sabe que se encuentra en terapia intensiva, y ahí es donde estamos viendo un cambio de rumbo, o que la llevan a la quiebra total con consecuencias graves para la calificación de la deuda pública, o bien, la ponen como hace veinte años, cuando contaba con el milagro del mega-pozo Cantarell y todo era realizar pozos en aguas someras, allá en Campeche y Tabasco, y se tenía un negocio redondo y sencillo: Extraer el barril en menos de diez dólares y venderlo hasta en 100 dólares.

### REGRESAR AL PEMEX DE EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN

Para **Rocío Nahle**, y desde luego para el presidente electo, **López Obrador**, sí se puede regresar al Pemex de hace años, sin importar que ya no esté el campo de Cantarell. Ellos plantean regresarle a Pemex su capacidad de inversión, que fue perdiendo.

De hecho, **Nahle** ya solicitó a la próxima Secretaría de Hacienda un presupuesto de 150 mil millones de pesos para reactivar a Pemex, donde 75 mil millones de pesos irán para la exploración y perforación.

Se trata de hacer que Pemex vuelva a producir por su cuenta, en aguas someras. La definición tomada por **Nahle** es que Pemex sea el rey de las aguas someras. Ya en las aguas profundas, ahí podrán entrar las empresas extranjeras, pero en aguas cerca de la costa, sólo Pemex. Y después de la reunión de **López Obrador** con proveedores petroleros el fin de semana pasado, también queda claro que busca ayuda para la petrolera.

### EXTRAER DE AGUAS SOMERAS Y REFINARLO

El proyecto obradorista parece encaminarse a volver a extraer petróleo en aguas someras y llevarlo para su refinación a las

refinerías que se están rehabilitando, así como a la nueva de Dos Bocas que se va a construir en Tabasco.

Así lo plantea el mismo presupuesto solicitado por **Nahle** para Pemex, de 150 mil millones de pesos: 75 mil millones de pesos para recuperar la exploración y perforación; 25 mil millones de pesos para rehabilitar las seis refinerías existentes, y 55 mil millones de pesos para la construcción de la nueva refinería de Dos Bocas, en Tabasco.

### SÓLO 75 MIL MDP PARA EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN

El problema es que Pemex no podrá recuperar la capacidad de exploración y perforación con ese presupuesto, pues los 75 mil millones de pesos apenas y son la mitad de lo que se tenía en 2014. Además, hoy ya

no se cuenta con el megapozo de Cantarell.

Por eso han surgido alternativas, como la planteada desde la Comisión Nacional de Hidrocarburos, presidida por **Juan Carlos Zepeda**, quien ha visto con buenos ojos una solución como el modelo chino, donde de la empresa petrolera CNPC se sacó la filial PetroChina, y una parte de esa filial (sólo el 17%) se colocó en Bolsa para levantar capital.

Además, también se ha planteado una reforma para darle más autonomía, pero real, a Pemex. Sería sacar a Pemex del presupuesto. Vaya, que Pemex pague como cualquier empresa sus impuestos (de hecho, ya hay un camino hacia esa dirección). Además de que en el gobierno corporativo deberían quedar afuera Hacienda, Energía, Semarnat, y que el director lo nombre el mismo Consejo de Administración y no el Presidente, como sucede hasta la fecha.



**EL RETO: LA INVERSION**

Lo cierto: Se quiere regresar a un Pemex de hace años, donde extraer petróleo era más accesible y menos costoso. También se quiere recuperar la inversión de Pemex, pero es de la mitad de lo obtenido en años pasados.

Y se quiere cuidar que los socios de Pemex sean mexicanos. El objetivo es que Pemex regrese a ser la única que pueda explorar y perforar en aguas someras. Sólo que para ello van a requerir equipo humano especializado y mucha mayor inversión.

**FLUVIO, SALE; NAHLE, ACLARA**

En ese sentido, salió **Fluvio Ruiz**, el exconsejero de Pemex y a quien muchos ven como posible director de Exploración y Producción, a decir que a la petrolera se le debían 75 mil millones de pesos por haber cedido pozos en la Ronda Cero.

Sin embargo, salió la misma **Rocío Nahle** a aclarar que **Fluvio** no estaba en el equipo de transición, es decir, actuó por cuenta propia. Así están las cosas, y lo que está en juego es el futuro de Pemex.

**Para Rocío Nahle,  
y desde luego para  
el Presidente electo,  
sí se puede regresar  
al Pemex de hace  
años, sin importar  
que ya no esté el  
campo de Cantarell.**



Tiempo de negocios  
**DARÍO CELIS**  
dariocelisestrada@gmail.com  
Twitter: @dariocelise

## Los vicios ocultos de Santa Lucía

**E**l proyecto de establecer en los terrenos de la Base Aérea Militar Número 1, de Santa Lucía, un aeropuerto complementario al de la CDMX y al mismo tiempo cancelar el que actualmente se construye en Texcoco, se enfrenta a muchos problemas técnicos y financieros que podrían empantanar las decisiones en materia de infraestructura del siguiente gobierno.

La BAM Número 1 ya ha sido estudiada por la propia Fuerza Aérea Mexicana (FAM) desde hace décadas. Existe un estudio de 1995 cuyas conclusiones están firmadas por el entonces comandante de la base, **Juan Arturo Villasana Castillo**, donde se analiza la viabilidad de las alternativas aeroportuarias de ese momento.

Justo en la página 3 se exponen las características del subsuelo. Se lee que "es del tipo arcilloso expansivo, por haber sido en el pasado un lago, lo cual ha provocado hundimientos en las pistas y carretera de acceso a la base y algunas instalaciones... lo que representa una limitante para aeronaves de gran tonelaje".

Esta es una opinión técnica que fue expresada hace más de 20 años y desde luego en otro contexto, pero las características del suelo de Santa Lucía siguen siendo las mismas de entonces, que es uno de los elementos que no se han estudiado suficientemente por el equipo del futuro secretario de Comunicaciones y Transportes, **Javier Jiménez Espriú**.

Y aunque ya se han abordado mucho las cuestiones que tienen que ver con el espacio aéreo y el uso de tecnologías nuevas, que sólo incrementarían la capacidad en un máximo del 20%, a las 440 mil operaciones anuales que hoy tiene el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, a los colaboradores de **Andrés Manuel López Obrador** les hace falta muchísima información.

Otro de los problemas de Santa Lucía lo constituyen las nieblas que se presentan durante la temporada invernal y en años lluviosos (cada vez más). Comienzan desde octubre y se prolongan hasta enero. En los días con

más neblina se suele cerrar el aeropuerto entre las 6 y las 10 de la mañana y en ocasiones hasta las 12 del día.

El problema es que esto repercute directamente en la eficiencia operativa. En el caso de Toluca fue necesario invertir en equipamiento para categoría III, pero también los aviones deben equiparse y las tripulaciones certificarse, lo que incrementa los costos. Esta ha sido una de las razones del fracaso de Toluca y es una gran debilidad de Santa Lucía.

Aunque uno de los argumentos que se esgrimen para hacer Santa Lucía es el costo de Texcoco, tampoco se han dimensionado correctamente los otros gastos, como mantener operando el AICM y construir Santa Lucía, que incluye varias obras además de lo estipulado en el proyecto de **José María Riobóo**.

A ello se suman costos que no se han tomado en cuenta, como es la plena reparación de la Terminal 2 del AICM, que sería indispensable para seguir operándola y el mantenimiento de toda la infraestructura del Benito Juárez, en particular de las pistas que deben ser reencarpetadas cada seis meses.

### ADIÓS CPTM

En una de esas y el Consejo de Promoción Turística de México (CPTM), que dirige **Héctor Flores**, desaparece como tal y se sectoriza en la Secretaría de Turismo (Sectur) como una nueva Subsecretaría de Promoción que absorbería también parte de las funciones de ProMéxico, la agencia que a su vez comanda **Paulo Carreño**. Al menos esa es una propuesta que empuja el próximo secretario de Turismo, **Miguel Torruco**. En la nueva estructura va a eliminarse la Subsecretaría de Innovación y Desarrollo Turístico, por lo que les haría sentido esa reestructuración.

### TMM AJUSTA

La novedad es que Value, el grupo financiero de **Carlos Bremer**, está reestructurando la deuda de TMM, específicamente de TMM División Marítima, la empresa que desinvertió **José Serrano** en 2007 para colocar bonos a 20 años por nueve mil 500 millones de pesos. La caída del mercado petrolero y los recortes de contratos y condiciones de pago de Pemex a sus contratistas le cambiaron el panorama. Hoy el pasivo ronda los 10 mil 500 millones de pesos y se trabaja en su segmentación en tres tranches con condiciones de tasas y plazos de pago diferenciados.

**INEGI IMPULSA**

Le decíamos ayer que a partir de octubre la industria automotriz reanudará el reporte de ventas al menudeo, exportación y producción por segmentos y modelos. Va a ser el Inegi, que preside **Julio Santaella**, quien recibirá y procesará la información. Una novedad adicional es que también se sumará el segmento de lujo que desde el 2013 no compartía su información. Hablamos de Audi, que comanda **Walter Hanek**; Mercedes Benz, que capitanea **Radek Jelinek**, y BMW, que preside **Maru Escobedo**.

**Las características del suelo de Santa Lucía siguen siendo las mismas de hace más de 20 años.**

**SUKHOI FUERA**

Interjet, que dirige **José Luis Garza**, va a retirar toda su flota de aviones Superjet 100 del fabricante ruso Sukhoi. Son alrededor de 22 aeronaves, de las que 11 están en tierra por falta de piezas.

Estos equipos se adquirieron en 2012 y por lo que se sabe se sustituirán por los Airbus A320. Con todo, el impacto no ha sido muy significativo para la aerolínea que encabeza **Miguel Alemán Magnani**, pues representan apenas el 10% de los ingresos de la compañía.



COORDENADAS  
**Enrique  
 Quintana**

## 'Perdimos pollo', diría AMLO



**E**l tema de la consulta sobre la construcción del nuevo aeropuerto de la Ciudad de México se ha convertido en todo un galimatías... aparentemente.

Estamos en la fase de la discusión pública respecto a los pros y contras de seguir con el proyecto en Texcoco o de diseñar un proyecto nuevo en Santa Lucía.

Y luego, el 28 de octubre, a través de una en-

cuesta nacional (o varias) se decidirá qué opción elegir.

La realidad es que todo este enredo ha derivado de la necesidad, por parte de AMLO, de optar por la sede de Texcoco –con todos los ajustes que se quieran hacerle– en lugar de respaldar su propuesta de campaña, que fue Santa Lucía.

Y, la consulta es deliberadamente un galimatías porque el propio equipo de AMLO no tiene la certeza de que sea compatible la operación comercial del actual aeropuerto junto con el de Santa Lucía.

Si no hay esa certeza de compatibilidad, ¿cómo puede ser puesta a consulta una opción que no se sabe si será viable?

La única razón por la que se seguiría adelante con la consulta es porque habría la certeza de que va a ganar la opinión de seguir con Texcoco.

Pero, AMLO y su equipo no pueden desarrollar una estrategia que sea militante a favor de Texcoco.

En las mesas en las que han estado, han adoptado una posición formalmente imparcial, pero claramente, en sus argumentos han apoyado a Santa Lucía.

No soy de los que creen que la ubicación de Texcoco esté escrita en piedra y haya que aceptarla como un acto de fe. He visto argumentos sensatos que la han puesto en duda.

Pero, lo que no puede sostenerse es que se le pretenda sustituir por un esquema operativo que no tiene respaldo de quienes les dicen a las aerolíneas



que están en condiciones de operar.

El galimatías que referimos al principio tiene que ver con **la necesidad de AMLO de ‘salvar cara’** frente a quienes lo respaldaron sin caminar a un callejón sin salida.

El peor de los escenarios sería optar por Santa Lucía para darse cuenta en el futuro de que es inoperable.

El equipo cercano a Javier Jiménez Espriú y a José María Riobóo ha señalado que “hay diferencia de opiniones” entre expertos respecto a la operabilidad simultánea del aeropuerto actual y Santa Lucía.

Y con esa afirmación, **creo que quieren tomarle el pelo a López Obrador.**

Si usted y yo, que no somos expertos en la operación aeroportuaria, diferimos en nuestro juicio respecto al tema de si se pueden operar los dos aeropuertos simultáneamente, en efecto, se trata de una diferencia de opiniones.

Si la discusión es entre una autoridad internacional y un par de pilotos chilenos que tienen otra impresión, entonces no es una diferencia de opiniones. El abogar por Santa Lucía es **un intento de sabotear un proyecto o el de hacer un negocio.**

Lo ilógico de hacer una consulta con una opción que eventualmente no podría operar, adquiere lógica sólo si se le ve desde la perspectiva política.

Sé que hay un riesgo en que AMLO use las consultas populares o encuestas como vehículo para justificar ciertas decisiones. Pero en este caso, **me parece afortunado que haya encontrado la fórmula para zafarse del proyecto de Santa Lucía.**

“Perdimos pollo”, fue la frase del astuto Adolfo Ruiz Cortines, cuando tuvo que justificar su inclinación a favor de López Mateos con Gilberto Flores Muñoz, quien era el favorito.

Ahora AMLO podría decir lo mismo con el equipo que respalda Santa Lucía.

Ni modo, el negocio será para otro proyecto.



**FUERA DE LA CAJA**  
**Macario Schettino**  
 Profesor de la Escuela de Gobierno,  
 Tec de Monterrey  
 Opine usted:  
[www.macario.mx](http://www.macario.mx)  
 @macariomx

## Fin de siglo

Ayer se recordó el ataque a las torres gemelas en Nueva York, en 2001 (también el golpe de Estado de Pinochet en Chile, hace 45, por cierto). Este sábado se cumplirán 10 años del derrumbe de Lehman Brothers, que dio inicio a la Gran Recesión. Entre esas dos referencias está el inicio del siglo, que rara vez ocurre cuando debería.

Después del ataque a las Torres Gemelas, Estados Unidos inició dos guerras de represalia. Una que tenía sentido, la de Afganistán, y otra que no, en Irak. La primera no podía ganarse, la segunda era peor si se ganaba. Afganistán es un país que no ha contado con un gobierno estable jamás. Es más un territorio de tribus que una nación en términos modernos. Fue el terreno del Gran Juego del siglo XIX, entre Gran Bretaña y Rusia, que buscaban controlar Asia Central. Los

dos perdieron en aquel entonces, porque ahí no hay forma de ganar.

En Irak, en cambio, ganar implicaba perder. Sacar a Saddam Hussein del poder no era un asunto difícil. Estados Unidos pudo hacerlo en la primera Guerra del Golfo, a inicios de los

noventa, pero prefirió mantenerlo en el poder. No era una mala idea, en términos estratégicos, aunque sin duda muchos iraquíes habrán pensado distinto. Hussein era uno más de los dictadores "laicos" del Magreb-

Medio Oriente-Asia Central, que evitaban un conflicto plenamente religioso. Su caída puso en riesgo al resto de la zona, que con la Primavera Árabe terminó de derrumbarse. No sólo cayó Saddam, también Muammar Gaddafi, eterno dirigente de Libia, y Hosni Mubarak, de Egipto, ambos en 2011.

Desde entonces, la zona es un desorden. Libia prácticamente no existe, Egipto vive bajo un régimen más violento y autoritario, Siria está en medio de una guerra civil que cumple ya casi una década, e Irak no ha podido construir un gobierno razonable. Tirar a Saddam, a pesar de ser un dictador, no garantizaba una mejor situación para la población de Irak ni, como hemos visto, para toda la región.

Sin embargo, estoy convencido que el momento real del fin del siglo XX no fue ese ataque, sino la Gran Recesión. Esto, porque me parece que el elemento más importante para la vida de las sociedades tiene que ver con las ideas, y la gran ruptura en este ámbito no ocurrió con el ataque terrorista, sino con el fracaso financiero. Lo que mostró la Gran Recesión fue la incapacidad de los expertos para construir un

sistema financiero estable. En realidad, creo que eso no ocurrirá jamás, pero la creencia que habían construido era la opuesta. Se había insistido en que el sistema financiero no era sino un mercado más, que podía controlarse con facilidad.

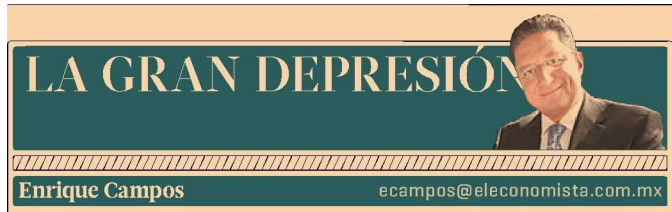
No fue así (y no será jamás así). El derrumbe del sistema financiero global, paliado un poco con la rápida reacción de los bancos centrales, provocó una terrible crisis de creencias.

Quienes habían pensado que el sistema financiero estaba bajo control, entraron en pánico. Otros se dieron cuenta del tamaño de las riquezas ahí acumuladas. Empezó el discurso de la desigualdad, los movimientos del 99%, la reacción populista. No es que de pronto hubiesen perdido mucho, es que de pronto percibieron la realidad de otra manera.

Ese momento de sorpresa, sumado a la nueva tecnología de

comunicación, motivó reacciones en Nueva York y en Madrid, en Túnez y en el Cairo, y fue la causa directa de la primavera árabe (ya mencionada), y del derrumbe del centro político en Occidente.

Pero no es un asunto económico, aunque así lo parezca. La Gran Recesión es un golpe ideológico. Destruyó una forma de pensar, y provocó el momento de miedo e irracionalidad que hoy vivimos, y viviremos por unas décadas más.



## El problema (actual) para AMLO con el aeropuerto

Cuando el sentido común reinaba en torno a la construcción de un nuevo aeropuerto para la capital del país, había una fecha para el primer vuelo desde esa nueva terminal aérea.

Se esperaba que el primer despegue desde el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) se diera el 20 de octubre del 2020. Eso implicaba prácticamente dos años después del final de la administración del promotor de la obra, **Enrique Peña Nieto**.

Sabía el todavía presidente que no le tocaría cortar el listón. Sobre todo cuando la decisión llegó con el sexenio avanzado y cuando se invirtió mucho tiempo en realizar consultas sobre su viabilidad técnica, política y social.

Y como no hay obra que cumpla con los tiempos planeados, y mucho menos ésta, que se convirtió en carne de cañón electoral, pues hoy no hay claridad sobre cuándo se podría terminar. Vamos, en sentido contrario de toda lógica, hoy no hay claridad si se va a continuar con su construcción.

A reserva de corroborar si **Andrés Manuel López Obrador** decidirá la suspensión de esta obra y con ello cometer uno de los errores más caros en la historia económica del país, la realidad es que falta mucho tiempo para el primer despegue de un nuevo aeropuerto para la capital.

El aeropuerto Benito Juárez es insuficiente e incluso peligroso. El espacio aéreo de esa terminal tiene más operaciones de las prudentes.

Ésta es una razón más para rechazar la absurda idea de construir dos pistas en la base aérea militar de Santa Lucía. Porque esa opción, además de tarda-

da, implica disminuir drásticamente el uso del actual aeropuerto.

Y con los retrasos provocados en la obra del NAIM, algo se tiene que hacer para paliar la sobre-demanda del actual aeropuerto durante el próximo sexenio.

Una salida es aceptar la derrota y limitar el número de vuelos en el actual aeropuerto a los que sean posibles de manera segura y que el mercado se encargue de encarecer el servicio aéreo. Al tiempo que se traspasa la demanda a los servicios terrestres. Vamos, dar un brinco 30 años al pasado.

Otra opción es dar mayor peso a otros aeropuertos que puedan fungir como *hubs*, el caso destacado de Cancún, y dejar el aeropuerto de la capital del país como una terminal secundaria.

Otra más para el siguiente gobierno es tragar sapos con eso de que el Estado de México es el último bastión priista, y volver a dar brillo a la terminal aérea de Toluca como sede alterna.

La ubicación geográfica de la demanda de servicios aéreos está claramente cargada hacia el poniente de la capital. Esto implica que en el terreno práctico el aeropuerto de Toluca es una verdadera alternativa contra otras opciones como el aeropuerto de Puebla, por ejemplo.

Pero esa terminal requiere inversiones en equipamiento técnico y de infraestructura para ser una verdadera alternativa y deje de ser el elefante blanco que es actualmente.

Algo tendrá que decidir López Obrador en lo que deshoja la margarita de si quiere o no el NAIM.





## NADA PERSONAL, SOLO NEGOCIOS BÁRBARA ANDERSON

barbara.anderson@milenio.com ▶ Twitter: @ba\_anderson



# Los españoles conquistaron Riviera Maya y toca revancha

Cancún se fundó hace 48 años y la explosión hotelera que se produjo en la zona tuvo a España como uno de sus principales protagonistas: hoy 15 de las 24 principales cadenas hoteleras de esa bandera tienen hoteles desde Cancún hasta Tulum. Barceló (15 hoteles) lidera la oferta, seguido por Riu (11), Iberostar (9), Oasis (9), Meliá (7), Palladium y Eurostars (6 cada una), Catalonia y Princess (5 cada una), Bahía Príncipe y H10 (4), Faranda y Sandos (3), BlueBay (2), Valentin y Sirenis (1).

Sin embargo, así como los empresarios ibéricos ven oportunidades aún en las playas del Caribe mexicano, ahora hay un grupo hotelero con *management* mexicano dispuesto a repetir la jugada, pero en España. Se trata de Apple Leisure Group, cuyo CEO es el mexicano Alejandro Zozaya y su cadena AMResorts, que preside su paisano Gonzalo Peón. "Por primera vez vamos a hacer una diversificación para tener presen-

cia en Europa, más precisamente en España, donde estamos entrando en Mallorca y en las Islas Canarias", explica precisamente Peón.

Se trata de cuatro hoteles —que están en proceso de remodelación y adaptación al modelo de servicio de AMResorts— que además se convertirán en una marca nueva para la cadena. "Después de dedicarnos a los *resorts* y hoteles cinco estrellas, este es un concepto nuevo de tres estrellas todo incluido, que se llamará Amigo Hotels & Resorts", abunda Peón, quien espera inaugurar a mediados de 2019 sus unidades en Lanzarote, Fuerteventura y Mallorca.

El plan de reconquista mexicana es más ambicioso, pues también promete llevar dos de sus seis marcas de lujo (Secrets y Dreams). Este nuevo destino de inversiones de Zozaya y su gente se terminó de fraguar con una alianza con una marca española, NH Hotel Group. No es la primera vez que ambos grupos trabajan

juntos: un modelo similar lanzaron hace siete años, con tres *resorts* en República Dominicana.

"Cuando comenzamos con AMResorts hace 18 años, nosotros innovamos con un hotel para adultos todo incluido, en un momento en que los españoles venían ganando mercado en México, República Dominicana, Jamaica y Cuba. Hoy podemos decir que somos el grupo que más creció en este sector, con 50 por ciento de nuestros hoteles en playas mexicanas", cuenta Peón.

El plan de la empresa es usar la inversión en España como puntapié para comenzar a buscar más destinos de playa en Europa, donde llegar con su bandera, *know how* e innovación en servicios. AMResorts tiene proyectado, además, sumar 20 nuevos hoteles en los próximos meses para llegar a las 75 propiedades turísticas en distintos países y con eso están en el puesto 260 entre las cadenas hoteleras más grandes del mundo. M



## MÉXICO SA

*México: un deudor en cada hijo te dio //*

*Rosario Robles, con la cuchara grande*

**CARLOS FERNÁNDEZ-VEGA**

**A** **L GRITO DE** “un deudor en cada hijo te dio”, la clase gobernante de este país desenfadadamente ha endeudado hasta la coronilla a varias generaciones de mexicanos y a las que están por llegar. Sin importar las consecuencias, la administración federal —especialmente las pasadas tres— incrementó el débito nacional hasta 10 billones de pesos y contando, mientras el correspondiente a las 32 entidades estatales se acerca a 600 mil millones, todo a cargo de los bolsillos de los habitantes de esta República hipotecada.

**DE FOX A** Peña Nieto la deuda federal se multiplicó por cinco (de dos a 10 billones de pesos, en números cerrados) y en el mismo periodo el débito subnacional (la correspondiente a los 32 estados de la República) aumentó 119 por ciento en términos reales (hasta el primer trimestre de 2018), al pasar de 126 mil a 575 mil millones, y en ambos casos la única ganadora ha sido la banca privada (transnacional y nacional).

**ESA ES LA** herencia *tangible* (EPN *dixit*) para el gobierno de AMLO y para los estatales entrantes. En este sentido, el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados analizó la situación de la llamada deuda subnacional (léase la correspondiente a los estados del país), y de sus conclusiones de toman los siguientes pasajes.

**PARA DAR IDEA**, si el análisis de la deuda se lleva a cabo por tipo de acreedor, el incremento en la deuda subnacional en la década pasada se explica por el incremento de los recursos provenientes de la banca múltiple (privada), ya que del segundo trimestre de 2008 al mismo periodo de 2018 su participación en el total de la deuda se amplió 6.5 puntos porcentuales, mientras la banca de desarrollo (del Estado) incrementó su participación en sólo 1.4 puntos.

**DE ACUERDO CON** el tamaño del débito por estado, la deuda subnacional por habitante muestra que Nuevo León (13 mil 664.4 pesos), Quintana Roo (12 mil 952.8), Chihuahua (12 mil 646.1), Coahuila (12 mil 069.5) y Sonora

(9 mil 342.4) figuran como las entidades con mayor nivel de endeudamiento, con montos superiores en más de dos veces al promedio subnacional (4 mil 485.2).

**COMO PORCENTAJE DEL** producto interno bruto, los estados más endeudados son: Chihuahua, con un saldo equivalente a 6.9 por ciento de su PIB; Quintana Roo, 6.8; Chiapas, 5.5; Coahuila, 4.8, y Nuevo León, 4.5. Sobresale Chihuahua, pues su deuda resulta casi tres veces mayor al promedio subnacional (2.6 por ciento).

**AL SEGUNDO TRIMESTRE** de 2018, entre las entidades federativas más endeudadas respecto de los ingresos totales están Nuevo León, con una deuda que alcanza 90.2 por ciento de sus ingresos totales; Coahuila, 83.1; Chihuahua, 77.7; Quintana Roo, 74.6, y Sonora, 60.6.

**EL PROMEDIO DEL** saldo de las obligaciones financieras como porcentaje de las participaciones federales pagadas a las entidades federativas al segundo trimestre de 2018 fue de 69.7 por ciento. Los estados con los mayores niveles de este indicador son: Nuevo León, que reporta un saldo de deuda por 201.9 por ciento de dichas participaciones estimadas para la entidad en 2018; Quintana Roo, 200.7; Chihuahua, 197.7; Coahuila, 191, y Sonora, 127.6.

**LAS ENTIDADES MÁS** endeudadas, en términos absolutos, son: Ciudad de México, casi 76 mil millones de pesos; Nuevo León, 72 mil 430 millones; Chihuahua, 48 mil 268.6 millones; Veracruz, 46 mil 295.4 millones, y estado de México, 45 mil 227.1 millones. Concentran 50.1 por ciento de la deuda subnacional.

### Las rebanadas del pastel

**ROSARIO, OTRA VEZ** con la cuchara grande: en esta ocasión, desvíos por 700 millones de pesos en efectivo provenientes de la Sedesol y de la Sedatu (años 2014 y 2016), de acuerdo con la Auditoría Superior de la Federación. Cínica, dice la Robles que la acusan porque “mi nombre vende”, pero en las altas esferas gubernamentales aseguran que antes de concluir el sexenio de EPN ella y sus secuaces terminarán enchiquerados. Ver para creer.



## DINERO

*Subió casi 80 por ciento la gasolina; abren investigación // Al cesto de basura, el logo CDMX // Corrupción y deuda, la liga*

ENRIQUE GALVÁN OCHOA

**L**A COMISIÓN FEDERAL de Competencia Económica anunció que ha iniciado una investigación en el mercado de productos derivados del petróleo, ante la sospecha de que probablemente algunos interesados estén manipulando los precios. ¡Hasta ahora se dieron cuenta! Es lo malo de que los funcionarios tengan entre sus prestaciones automóvil, chofer y vales de gasolina gratuitos. Viven en el *penthouse* de la realidad. Ya que se decidieron a iniciar una averiguación, probablemente les sirvan estos datos: 1) El precio de la gasolina subió 80 por ciento a lo largo del sexenio de Peña Nieto. En diciembre de 2012 la Magna costaba 10.70 el litro, ahora cuesta 18.92. Es un aumento de 8 pesos 22 centavos. 2) La Premium tenía un precio de 11.01 por litro, ahora es de 19.98, el alza es de 8.97. Los comisionados de la Cofece provienen del establo del *prianismo*; su presidenta es Alejandra Palacios.

### Adiós, CDMX

**OJALÁ NO SEA** motivo de otro brote revanchista de violencia en la UNAM. La jefa de Gobierno electa de Ciudad de México, Claudia Sheinbaum, tocó intereses del gobierno perredista: publicó una convocatoria para elegir la imagen que va a sustituir a la “CDMX”; nunca le gustó a los capitalinos, va al cesto de basura. En su sitio web, Claudia invitó a participar en el “concurso de la imagen institucional del Gobierno de Ciudad de México 2018-2024”, a diseñadores, publicistas, mercadólogos, artistas visuales y plásticos, creadores de identidad gráfica, profesionales y estudiantes.

### Profeta

**SEGÚN FELIPE CALDERÓN**, el PAN desaparecerá si la dirigencia es capturada por Marco Cortés y Héctor Larios. Sin duda, aceleraría la división del partido. Pero el germen de su aniquilamiento habría que buscarlo en la elección fraudulenta de 2006 que lo llevó a la Presiden-

cia. Ahí comenzó el declive.

### Corrupción y deuda

**EN UN GOBIERNO** caracterizado por un alto índice de corrupción, se juntan los temas del déficit presupuestal y la deuda pública con los malos manejos de los funcionarios públicos. A unas cuantas semanas de que termine el sexenio, surge otro escándalo en torno a la secretaria Rosario Robles. ¡Parece ya tan lejano y poco efectivo el absolutorio “no te preocupes, Rosario”, y tan cercano un nuevo gobierno que, aun sin ánimo persecutorio, llegará a revisar las cuentas que reciba! Y las cuentas no son satisfactorias. De acuerdo con la organización México Evalúa, en julio el déficit del gobierno –la diferencia entre ingresos y gastos– fue de 205 mil millones de pesos. Esta diferencia hace crecer la necesidad de pedir dinero prestado. La Secretaría de Hacienda estima que al cierre del año la deuda pública será mayor a los 10 billones de pesos que se han venido mencionado y alcanzará un nivel de 10 billones 661 mil millones de pesos, es decir, casi 11 billones. Dadas las condiciones precarias en que recibirá la administración, lo primero que deberá hacer el nuevo gobierno, en la mismísima primera semana, después del primero de diciembre, será seguir pidiendo dinero prestado por medio de la colocación de Cetes.

### Ombudsman social

#### Asunto: las diferencias

**CON LA REDUCCIÓN**, quedó en 91 mil pesos el salario mensual de diputados. ¡Qué tal! A mí, por llevar la operación de 15 comedores comunitarios en 14 comunidades de Los Altos de Chiapas me pagan 6 mil 900 pesos mensuales. A aquéllos un dineral por aprobar leyes. Y a los que nos exponemos en carreteras y caminos para acompañar a los más pequeños, una miseria.

Alma Díaz (vía Facebook)

**R: LA DIFERENCIA** sigue siendo enorme. Es un gran paso haber bajado los ingresos de los diputados; sigue subir el de los ciudadanos.

### *Twitteratti*

**TÚ Y YO** en el Tren Maya, viajando hacia la IV Transformación. No sé, piénsalo.

Salvador San Vicente @SSVphotographer



Representantes de la trasnacional Bechtel –especializada en ingeniería y en proyectos de generación de energía– presentaron ayer al presidente electo, Andrés Manuel López

Obrador, y a su equipo en materia energética, información técnica y su opinión acerca de la construcción de una refinería en Paraíso, Tabasco. Foto Carlos Ramos Mamahua





**RIESGOS Y RENDIMIENTOS**

- \* *México, próximo líder en AL en robo de vehículos*
- \* *Cambio climático impulsa aires acondicionados*
- \* *ASPA, Aeroméxico, Cofece, iPhone, Bancomer*



**JULIO BRITO A.**  
ge **Eduardo Osuna**, ha iniciado un proceso de ajuste integral. Se esti-

**julio Brito@cronica.com.mx**  
**jbritoa@yahoo.com**  
**Twitter: @abritoj**

**M**arco Antonio Ascencio Rosas, director de operaciones de LoJack México comentó que de continuar el ascenso del robo de vehículos durante lo que resta del año, México podría ocupar el primer lugar en América Latina en 2019. “Las últimas cifras muestran que el robo de autos a escala internacional ha venido disminuyendo en la región en los últimos dos años, con excepción de México”. Aun cuando Brasil es más grande que México tanto en extensión territorial como en población, el índice de robos brasileño no crece al mismo ritmo como el mexicano y si se considera el número de incidentes con relación al número de habitantes por kilómetro cuadrado, el próximo año México podría ser el país con más delitos de robo de autos en toda Latinoamérica. De acuerdo con la investigación “Robo de vehículos en México” elaborada por la Interpol en conjunto con el Instituto Belisario Domínguez del Senado de la República, que preside **Fernando Herrera Ávila**, de los 198 mil 297 vehículos robados en nuestro país el año pasado, 166 mil 831 fueron autos y 30 mil 169 motocicletas. De ese total, 65 mil 443 ro-

bos fueron con violencia. **CLIMA.** **Darío Ibargüengoitia**, Presidente de la ASHRAE Capítulo México —American Society Of Heating, Refrigerating And A-C Engineers— comentó que la Industria de Aire Acondicionado, Ventilación y Refrigeración tiene cada vez más relevancia, “el crecimiento se ha visto impulsado entre otras cosas a consecuencia de los cambios climáticos”. **HUELGA.** Por la mañana la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores —ASPA—, que dirige **Martín Díaz Covarrubias** celebró una asamblea en donde se concluyó que emplazan a huelga a Aeroméxico al primero de octubre debido al despido de los pilotos del avión que se accidentó en Durango. Por la tarde Aeroméxico, de Andrés Conesa, rechazó la notificación de huelga y señaló que la circular obligatoria CO AV-55/18 emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que lleva **Gerardo Fonseca Guzmán**, prohibió el uso de la prestación para viajar en la cabina de pilotos, limitando el acceso sólo a aquellas personas establecidas en los manuales de operación. **RECORTES.** Bancomer, que diri-

ma en 1500 despedidos y podría llegar al extremo de 5 mil, dicen algunas voces. En esta nueva tanda vendrán ejecutivos de mandos medios y altos así como asesores y consultores. Las fuentes dentro de Bancomer aseguran que seguirá con más ajustes.

**INVESTIGA.** **Sergio López**, titular de la unidad investigadora de la Comisión Federal de Competencia Económica (Cofece), reveló que analizan las ventas atadas y negativas de tratos en el mercado de comercialización, almacenamiento y transporte de petrolíferos, lo que impacta el precio final de las gasolinas. “Lo que estamos investigando son prácticas monopólicas relativas, pudieran estarse actualizando lo que se conoce como ventas atadas; la otra es negativa del trato o bien incremento de los costos al rival”.

**INFLACIÓN.** Altos precios del petróleo impacta a los precios de combustibles, inflación y la paridad cambiaria.



GENTE DETRÁS DEL DINERO

**Alcance humano del recorte**

Por Mauricio Flores

Es imposible dudar de que uno de los objetivos clave del próximo gobierno es una administración austera —ahorrar como expresa el jefe de la oficina del presidente electo, **Alfonso Romo**—, terminar con excesos y elaborar una reingeniería total en el presupuesto federal que presentará el próximo titular de Hacienda, **Carlos Urzúa**... pero el recorte de 70% del personal de confianza y reducción a la mitad del 30% restante, tiene implicaciones muy significativas.

Circula en la red el “Documento Técnico VF31-08-18 *Análisis de los Lineamientos de Combate a la Corrupción y Aplicación de una Política de Austeridad Republicana en materia de recorte de plazas, reducción de salarios, cancelación de prestaciones y aumento de la jornada laboral al personal de confianza*”, atribuido a 17 funcionarios, exfuncionarios públicos y académicos, entre ellos **Laura Arias** (subdirectora de administración y desarrollo de personal del Instituto Nacional de Cancerología, **Karla Raygoza** (Unidad de Personal del IMSS, **Luis Felipe Llanos** (catedrático de la Universidad Anáhuac) y **Alejandro Herrera** (INADEM), advierte del impacto de, incluyendo reducir a la mitad un salario que perdió 60% de su poder adquisitivo de 2003 a la fecha.

“Por tanto, en caso de sufrir un recorte abrupto o considerable de las plazas de confianza, en las que recaen el ejercicio de las funciones sustantivas encomendadas al Estado Mexicano, a través de los distintos entes públicos que integran el Poder Ejecutivo, ello redundará, si no en una parálisis administrativa del Gobierno Federal —en sí misma inaceptable para la nueva administración—, si en continuas y

*repetidas fallas e incumplimientos a la compleja y basta normativa federal; fallas e incumplimientos que por su propia naturaleza indefectiblemente traen aparejados el fincamiento de responsabilidades e imposición de sanciones, las cuales alcanzarían, sin lugar a dudas, a los más altos puestos y niveles jerárquicos”.*

El mensaje se fundamenta en un estudio de 60 páginas. Ojo.

**La mano pachona.** Que ya se supo quién orquesta la campaña contra Televisa, de **Emilio Azcárraga** y que codirigen **Bernardo Gómez** y **Alfonso de Angoitia**, porque su filial Operbes ganó la licitación para dotar a acceso seguro de Internet a Pemex: la firma Weber Shandwick, que dirige en México **Amanda Berenstein**, pero con tal mal tino que han difundido sus pullas entre periodistas que colaboran en el consorcio televisivo. En vez de mano peluda, son mano pachona: una espanta, la otra da risa. Bueno, Operbes le ganó el concurso con una oferta de 693.5 millones de pesos a Scitum y a Axtel... y alguien contrató a dicha agencia para cuestionar el concurso en la petrolera que lleva **Carlos Treviño** y próximamente **Octavio Romero**. Pero el accionar de Weber ya generó molestia entre todos los involucrados y ya no se diga en la asociación de agencias de relaciones públicas, PRORP, que preside **Rafael Gárate**. Autogol.

**Cuevas, también salario.** El comisionado del IFT, **Adolfo Cuevas**, es el primer funcionario de un Órgano Constitucional Autónomo en cuestionar públicamente el dictamen que la Cámara de Diputados está por aprobar para modificar el artículo 127 constitucional para que ningún servidor público gane más que el presidente, o sea arriba de 108 mil pesos. Con ello, explica, el Estado no podría retener personalmente altamente especializado, técnico, que por ley no pueden tener fuentes alternas de ingresos a las que sí pueden acceder los demás empleados del gobierno. La pérdida de ese talento implicaría reducir la capacidad de regulación en instituciones como Banxico, Cofece, CRE, CNH y el mismo IFT. Otro aviso.