MEDIO: EL FINANCIERO
SECCION: OPINIÓN
PAGINA: 41
FECHA: 23/OCTUBRE/2018

Comunicación Financiera

El NAIM, una realidad; el Tren Maya, una ilusión

DESDE SAN LÁZARO

Alejo Sánchez Cano

Opine usted:
opinion@elfinanciero.com.mx

A unos días de que se haga la consulta sobre el destino del aeropuerto de Texcoco, en la que los dados están cargados a favor de su cancelación, se mantiene, en contraparte, el proyecto de construcción de la obra denominada Tren Maya que, sin tener siquiera un proyecto ejecutivo, el presidente electo Andrés Manuel López Obrador ha decidido que va su construcción con un cálculo inicial sobre el costo de 8 mil millones de dólares.

Ya se ha mencionado hasta el cansancio sobre la irresponsabilidad del nuevo gobierno sobre las implicaciones que tendrá, en primera instancia en las calificadoras de riesgo internacionales, la supresión del nuevo aeropuerto; sin embargo, esto lejos de ponderar a fondo la decisión, envalentona a AMLO y a sus huestes.

Ya lo vimos con el cambio que hizo Fitch Ratings al poner en perspectiva negativa la deuda de Pemex y cuestionar los futuros cambios potenciales en la estrategia de negocios, a lo que la próxima secretaria de Energía, Rocío Nahle, calificó de absurda.

En cambio, cuando alzan las voces que se oponen, por ejemplo, al financiamiento del Tren Bala o la destrucción de una de las reservas de la biósfera más importantes del mundo, de inmediato las descalifican y las desdeñan.

AMLO ha dicho que buena parte de los recursos que permitirán la construcción del Tren Maya saldrán del Derecho de No Residente (DNR), el también llamado coloquialmente "impuesto al turismo", que no es otra cosa que el cargo que se hace a los visitantes extranjeros y que ha servido para fondear las campañas de publicidad y relaciones públicas que hace nuestro país en el mundo, para promover sus destinos turísticos, a través del Consejo de Promoción Turística de México.

Si México se encuentra en el sexto lugar del *ranking* mundial de turistas extranjeros, se debe, precisamente, a que desde el 2000 se autorizó que una parte de los ingresos que se percibían por el cobro del DNR (ahora es del 70%) se usara para promoción turística.

Si se retira ese apoyo, pues no es difícil imaginar cual sería el destino de la llamada industria sin chimeneas, que ahora es la tercera generadora de divisas del país y uno de los sectores que mayormente crean empleos formales.

En cuanto al deterioro ecológico, ambientalistas nacionales y extranjeros ya mostraron su preocupación sobre el daño irreversible que se hará a las selvas del sureste con este proyecto.

La presidenta de la Comisión de Medio Ambiente, Sustentabilidad, Cambio Climático y Recursos Naturales de la Cámara de Diputados, Beatriz Manrique Guevara, señaló que exigirán al gobierno que encabezará Andrés Manuel López Obrador presentar los estudios de impacto ambiental, así como las acciones de mitigación y de remediación de cualquier daño que pueda generarse por la construcción del Tren Maya en el sureste del país.

La legisladora del verde precisó que aun cuando el desarrollo económico genera beneficios importantes, en algunos casos los proyectos de infraestructura provocan daños al medio ambiente, "por lo que se deben impulsar políticas públicas y reforzar la legislación para proteger nuestro entorno ambiental y los recursos naturales con los que cuenta México".

En el debate público se deben contrastar las dos megaobras de infraestructura para ver cuál es la que mayores beneficios dejará al país; para empezar, una que ya lleva un avance del 30 por ciento y un gasto de más de 100 mil millones de pesos, o la otra que apenas está en la mente del presidente electo López Obrador y de la que de momento sólo existen estimaciones de lo que costará.

Una es una realidad, la otra una ilusión, premisa que se aplica también a al nuevo aeropuerto de Santa Lucía.