



GENTE DETRÁS DEL DINERO

¿QUÉ SUCEDE EN MANZANILLO?

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

Siendo el puerto más importante de México —puerta del comercio con Asia, Estados Unidos, Canadá y Sudamérica— el puerto de Manzanillo es objeto de la más alta protección perimetral y en municipios aledaños por parte de la Secretaría de Marina: con el Operativo Pez Vela se han detenido a 794 presuntos infractores de la ley junto con el decomiso de 166 vehículos y considerables cantidades de drogas y armas.

Sin embargo, el esmero hacia el exterior no parece ser el mismo al interior, donde la Administración del Sistema Portuario Nacional en México de Manzanillo realizó una controvertida contratación de seguridad privada. En su calidad de empresa pública federal y usando su margen operativo autónomo encendió la polémica el pasado 26 de febrero cuando dio el fallo para la Licitación Pública Nacional Electrónica No. LA-13-J3B 013J3B001-N-3-2026, asignando un contrato por 393.4 millones de pesos (sin IVA) a la firma Grupo Especializado En Seguridad Privada DIMAC que, vaya cosa, presentó la oferta más cara.

Pero dicha decisión no pasó desapercibida. De acuerdo con información disponible en registros oficiales, la Secretaría Anticorrupción ubicó que DIMAC no contaría con las Modalidades IV y VII que exige la Ley Federal de Seguridad Privada para ciertas operaciones estratégicas, así como en las bases de licitación en servicios de este tipo. Ello abre cuestionamientos sobre la capacidad legal y real de la firma para resguardar las instalaciones.

Ese prestador de servicios ya cuenta con otros pingües contratos: el de Control de Tráfico Terrestre (CCTT) y la Central de Emergencias con montos por 225 millones de pesos y 134.2 millones de pesos respectivamente.

Es decir, que DIMAC acumula contratos por casi 753 millones de pesos cuando no muestra públicamente la acreditación federal para las funciones a de servicios de alarmas, monitoreo electrónico y rastreo (Modalidad IV) y de especialización en blindaje de vehículos y estructuras (Modalidad VII). El asunto se hace más controversial en cuanto que los tres servicios estratégicos de resguardo interior se concentran en una sola compañía, concentrado así los riesgos operativos pese a que se argumente una mejor coordinación integrada.

AICM: taxista de sitio contra el Mundial. No se necesita ser vidente para entender que el sainete que ayer armaron algunas de las asociaciones de Taxis de servicio concesionado en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México —con la convocatoria hecha por Ernesto Pineña (Grupo Nueva Imagen) y Marco Bibriesca—, tiene como objetivo lanzar una amenaza directa a la organización del Mundial de Fútbol 2026 en México: impedir el paso a la Terminal Uno y Dos es una amenaza directa a los viajeros que lleguen a la justa futbolera de que si sus demandas no son atendidas, que vayan pensando irse caminando a sus alojamientos y al Estadio Banorte.

¡Vaya momento más oportuno para presentar nuevamente su queja contra los servicios de taxi por aplicación (Uber, Didi, inDrive, etc.) que este momento!: ninguna de las 11 asociaciones de taxis de sitio del AICM ha desarrollado una plataforma digital propia, ni rehabilitado sus vehículos —varios de ellos auténticos cacharros malolientes— y menos ajustan sus tarifas a la realidad del mercado que han traído los vehículos de renta a través de aplicaciones.

Para nadie es un secreto que cualquier taxi de sitio del AICM tiene tarifas estúpidamente altas. Los dueños de concesión y agremiados de esas unidades podrán aducir que sus tarifas dependen del cobro que les hace la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; podrán decir misa, pero los usuarios, mediante sus celulares, pueden enterarse que pueden pagar tarifas mucho más accesibles en unidades de mucho mejor calidad.

Los taxistas concesionados del AICM le temen a la competencia y no saben como hacerle frente más que con amagar al Mundial 2026, al grado que no quieren, retrógradamente, se construya un estacionamiento de taxis de aplicación en la Terminal 2.

Así, la administración del AICM, a cargo del Grupo Aeroportuario de Marina que comanda el Almirante José Padilla, tiene que lidiar con un grupo levantisco (y que le debe millones de pesos en rentas) de taxistas que no quieren competencia, y una realidad tecnológica...que como Uber, dirigido por..., tiene una sentencia legal firme para dejar y recoger pasaje en el *hub* nacional.

El sol sale para todos. Es ahora.

Viva-Volaris, Aeroméxico. La aerolínea que encabeza Javier Arrigunaga, Aeroméxico, que impugnara la asociación Viva-Volaris en diciembre pasado por concentración monopólica de mercado, no es un asunto trivial, ya que la asociación de las firmas que dirigen Juan Carlos Zuazua y Enrique Beltranena generaría una concentración en el movimiento de pasajeros cercana al 70% de las aerolíneas nacionales.

La recién estrenada Comisión Nacional Antimonopolios con Andrea Marván como reciclada presidenta, rechazó la fusión de Visa-Prosa en el ecosistema de medios de pago, aunque la concentración de mercado generada sería menos alta que en el caso de las aerolíneas.

Veremos.

