



## Sigue la mata dando

La equivocada decisión de no construir el aeropuerto de Texcoco sigue teniendo consecuencias para toda la aviación mexicana. En la víspera, Fitch puso en revisión con perspectiva negativa los bonos Mexcat y, en lo que parecería ser una primera respuesta, se prorrogó hasta enero la disminución de slots en el AICM.

Como recordará, la AFAC, dirigida por **Miguel Vallín**, decidió que se disminuiría de 52 a 43 vuelos por hora la operación del AICM, argumentando razones de sobresaturación y seguridad en la terminal aérea. Sin embargo, ayer mismo la SICT, AICM y la Semar anunciaron que la entrada en vigor de esta medida se prorrogaría hasta el 8 de enero de 2024, y que sólo aplicaría para vuelos nacionales.

El *Padre del Análisis Superior* está en posición de informar que la AFAC es la responsable de tomar esta decisión y que corresponde a la dirección del AICM, que dirige **Carlos Velázquez Tiscareño**, cómo se implementa la medida. Así se optó por tener mayor tiempo para encontrar las mejores fórmulas para reasignar los slots en la terminal aérea. Prácticamente todos los involucrados en la decisión reconocieron en privado que el modo de la AFAC no era el adecuado.

En la reducción del año pasado, las cosas se hicieron de una manera concertada y correcta. No es ocioso recordar que se hizo de manera unánime y con el beneplácito de todos los involucrados en el sector.

Las quejas no sólo fueron muchísimas y de parte de todos los implicados en el proceso. La puntilla la aplicó Fitch cuando hizo patente que *México podría quedarse como el perro de las dos tortas* como lo puntualizó en su momento el PAS.

No se construyó el aeropuerto de Texcoco y los bonos Mexcat ya le están dando problemas a las finanzas públicas.

Que dentro de la postergación de la medida sólo se aplique a vuelos nacionales tiene que ver con el hecho de que el gobierno de Estados Unidos está muy molesto con el mexicano por lo que ha pasado con la aviación.

**Jorge Nuño**, titular de la SICT, y su equipo hicieron un gran trabajo para que la AFAC recuperara la Categoría 1 de la FAA de Estados Unidos, que se perdió desde el ya muy remoto 25 de mayo de 2021.

Si bien ya se cumplieron todas las formalidades impuestas por la FAA y en algún momento alcanzó para decir que el regreso no se había logrado por trámites burocráticos, pero ahora queda muy claro que haya complicaciones que tienen que ver con los acuerdos bilaterales e imposiciones por parte de la autoridad mexicana.

Lo cierto es que los problemas siguen acumulándose en la aviación mexicana y, necesariamente, quien sea el próximo Presidente tendrá que dar un golpe de timón. Las dos primeras opciones son retomar el proyecto de Texcoco o darle al AICM lo que requiere para profundos ajustes financieros.