



Suburban, Swift y Combi

Decir que se ahorró dinero con la cancelación del Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) y la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) es, por lo menos, una imprecisión. De acuerdo con las cifras presidenciales la terminal de Texcoco iba costar 300 mil millones de pesos (se usaron 100 mil millones de pesos para liquidar a los contratistas) y el AIFA tuvo un costo de 70 mil millones de pesos.

No son obras comparables. Mientras que el proyectado en la administración pasada buscaba ser un *hub* de operaciones para América Latina, el que dirige **Isidoro Pastor** no llega a 20 posiciones, el NAIM hubiera tenido poco menos de 100 de contacto más 68 remotas.

Es como si se hubiera comenzado a comprar una Suburban, ya se hubiera pagado más de la tercera parte y se decidiera que era mejor comprar un Swift, pero como no iban a caber todos los miembros de la familia decidieron quedarse con la muy vieja Combi y darle una manita de gato.

El AICM, que dirige **Carlos Velázquez Tiscareño**, acaba de recibir 1,500 millones de pesos adicionales a su presupuesto. Así como los más de 3 mil millones de pesos que durante esta administración se le han ido metiendo en diferentes cambios, incluidos los que pagó el gobierno de la CDMX cuando era gobernada por **Claudia Sheinbaum**, para nivelar la Terminal 2.

No deja de llamar la atención que haya sido el gobierno de la capital del país el que pagara la remodelación de una instalación federal. Y todo este dinero no es suficiente. La Secretaría de Marina ahora tiene un proyecto integral para la remodelación del AICM.

REMATE DISPENDIOSO

El Presidente ha dicho que sus tres principales asesores en materia económica en aquel momento (**Carlos Urzúa**, **Alfonso Romo** y **Javier Jiménez Espriú**) le dijeron por separado que lo más conveniente era seguir con la construcción del NAIM, pero decidió ignorarlos.

La obra ya tenía una tercera parte de grado de avance y los mecanismos de financiamiento funcionaban eficientemente. Una de las primeras acciones que tuvo que hacer este gobierno fue negociar con los tenedores de bonos internacionales y se siguen pagando bonos por 4 mil 200 millones de dólares.

Para financiar el NAIM se emitieron bonos garantizados con el pago de la TUA del AICM. El plan decía que una vez desaparecida la terminal capitalina, el pago lo garantizaría la nueva terminal aérea.

El entonces subsecretario de Hacienda, **Arturo Herrera**, y su segundo a bordo, **Gabriel Yorio**, lograron una quita con los bonistas internacionales, pero siguieron garantizando ese pago con la TUA del AICM.

Hoy, no sólo los inversionistas internacionales reciben un premio por no hacer nada, sino que las finanzas del aeropuerto capitalino se ven sumamente complicadas. El éxito del AIFA implicaría menor capacidad de estos bonos internacionales y, por ende, la posibilidad de caer en un escenario de incumplimiento.

REMATE INCÓMODO

En el Swift no caben las aspiraciones de la familia y, a pesar que el padre de familia los quiere forzar a usarlo, se niegan. En estos momentos la SICT, encabezada por **Jorge Nuño**, está tratando de convencer a la autoridad de transporte de Estados Unidos que la obligación de mandar la carga dedicada al AIFA no viola los acuerdos bilaterales.

Ayer mismo, el *Padre del Análisis Superior* le informaba sobre las gestiones del titular de la SICT con su homólogo **Pete Buttigieg** para lograr un acuerdo en cuanto a los tiempos y las formas de este cambio. En los acuerdos internacionales se establece que una línea aérea de carga dedicada puede aterrizar donde quiera, siempre y cuando haya aduana. El gobierno de México pretende que no se pueda usar el AICM para favorecer al AIFA.

A pesar de que las líneas aéreas (Aeroméxico, VivaAerobus y Volaris) han tenido buena voluntad para poner corridas desde el AIFA, la realidad es que los pasajeros quieren seguir utilizando el AICM.

Es claro que el gobierno ha querido impulsar el uso del AIFA forzando al mercado desde una visión estatista. El mercado, incluso sin proponérselo como un fin último, suele vencer con gran facilidad los afanes estatistas.

No se ahorró un peso con la cancelación del NAIM. Se cambió una Suburban por un Swift y se mantuvo la vetusta Combi. Sin embargo, se siguen pagando mensualidades de la SUV, que ya se va a tener, el Swift no alcanza para las necesidades de la familia y se tienen que seguir gastando millonadas en una Combi que ya debería estar en el deshuesadero.

