



mauricio.flores@razon.com.mx

La industria aérea del país no va bien: suma ya 8 trimestres en que en conjunto acumula pérdidas dado el impacto del tipo de cambio, el costo de turbosina, operación en aeropuertos, sobreoferta de asientos... amén de una desaceleración de la actividad económica.

Sin lugar a dudas, otro reto -el primero es el de la viabilidad del sistema ferroviario en el occidente del país- para el subsecretario de Transporte, **Carlos Morán**. Hace una semana le conté de la primera tarea del nuevo director de Interjet, **William Shaw**, durante la Airfinance Journal y la Airline Economics, celebrados en Dublin, para lograr mayor plazo para cubrir el *sale and lease back* de 7 aviones A-320. Es quizá la empresa que registra el mayor problema financiero del sector de aerolíneas nacionales pues entre enero y septiembre de 2018, su margen de operación fue negativo en 11.2%. La aerolínea de **Miguel Alemán** no es la única en perder; Volaris, a cargo de **Enrique Beltranena**, reportó un nivel de -6.4% de margen en ese mismo período, no obstante su campaña para ampliar destinos así como tarifas muy atractivas para los viajeros. Aeroméxico, que dirige **Andrés Conesa**, está en terreno positivo, pero por muy poco, por un estrecho margen de 1.8% en los nueve meses primeros del 2018. Viva Aerobus, de **Roberto Alcántara**, se mantuvo en un nivel equiparable al de las aerolíneas estadounidenses, con un margen de 5.4% aunque debido en buena medida por la venta de

diversos servicios -desde espacio de asientos, maletas y botanas- y ahora con el respaldo de un crédito de la banca de desarrollo. En términos generales, la industria de la aviación del país pasa por un momento complicado, que obliga a la creatividad tanto de empresarios pero también a medidas que deberá tomar la SCT de **Javier Jiménez Esprú**, para mantener la conectividad aérea.

El silencio cayó en Texcoco. Ahora sí. El oficio que el 7 de enero entregó **Gerardo Ferrando** a la 20 de residentes de obra del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, empezó a ser repartido entre las empresas y consorcios encargados de construir el Edificio Terminal, las tres pistas, torre de control y edificio de transporte multimodal, a fin de que empiece la suspensión provisional temporal de los trabajos para empezar a cuantificar pasivos a pagar y preparar el confinamiento de las diversas estructuras, y preparar la terminación anticipada de obra en los próximos meses. Ya no hay trabajo; no más el intenso trajín de miles de trabajadores y equipos. Sólo quedan cuentas por pagar... y al parecer una primera demanda internacional que, nos dicen, habría hecho Sacyr de **Manuel Manrique**, por la forma en que se licitó la difunta torre de control.

De Chile para México. El pasado viernes la CFE -para preocupación de productores privados de energía- anunció la cancelación del concurso para la Asociación Pública Privada para la Línea de Transmisión de Tehuantepec a Yautepec, para desfogar la electricidad de origen eólico. Pero el lunes, el encargado de transición energética de Sener, **Luis González Quijano**, presentó en Chile, en Tenth Clean Energy Ministerial, las políticas que seguirán en México en energía limpia. ¿No hubiese sido mejor que esa presentación fuera primero en México?

Twitter: @mfloresarellano

