



Por el pie derecho

Por **JOSÉ RUBINSTEIN**

La saturación informativa sobre dónde construir un aeropuerto que ya se está construyendo confunde a la opinión pública, convocada a participar en una consulta para decidir lo ya decidido.

Han transcurrido 17 años, desde tiempos de Vicente Fox, insistiendo en la urgencia de construir un nuevo aeropuerto que releve al rebasado Aeropuerto de Balbuena. En septiembre de 2014, luego de extensos estudios de factibilidad, el presidente Enrique Peña anunció la edificación del nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México en 4 mil 430 hectáreas, en Texcoco, a 5 km del actual Aeropuerto de la CDMX. Se trata de un proyecto autofinanciable mediante una combinación principalmente de recursos privados, completado con fondos públicos, garantizados por la Tarifa de Uso de Aeropuerto—TUA—, manteniéndose la obra como patrimonio del gobierno federal. A la fecha la construcción ha avanzado en 30%—20% según el gobierno entrante—, se han invertido 100 mil millones de pesos, habiendo contratado 175 mil millones más, generando 45 mil empleos, que ascenderán a 160 mil a lo largo de la obra, que se estima concluir en 2021—2024 según el gobierno entrante—.

Andrés Manuel López Obrador, presidente electo, aun no en funciones, se ha pronunciado desde un principio contrario a la construcción de un aeropuerto en Texcoco. Siendo jefe de Gobierno del entonces Distrito Federal, en 2001, AMLO declaró: “Es un absurdo construir un aeropuerto en la zona oriente de la ciudad... crecerá la mancha urbana hacia una zona que no cuenta con agua ni infraestructura”.

En la presente coyuntura, López Obrador ha planteado la alternativa de construir dos pistas

en la Base Aérea Militar de Santa Lucía, manteniendo vigente el aeropuerto actual, contemplando ampliar las operaciones del subutilizado Aeropuerto de Toluca. Para tal efecto, AMLO, en un botón de muestra de cómo podrían asumirse las decisiones de gobierno en lo sucesivo, convocó a la gente a participar en una consulta a nivel nacional, mediante dos preguntas sesgadas. Independientemente de la legalidad de dicha consulta, queda de manifiesto que un puñado de neófitos podrían decidir si se interrumpe la construcción del proyecto más ambicioso del presente sexenio. La gente de 538 municipios del país—Oaxaca tiene 570— gobernando.

Las más connotadas autoridades globales en aeronáutica, Cámaras Industriales, académicos, organismos internacionales y grupos financieros se pronuncian por honrar los compromisos contraídos con respecto al NAIM, señalando la incompatibilidad de operaciones aéreas entre Santa Lucía y el actual aeropuerto, además de no existir proyecto ejecutivo convincente sobre Santa Lucía.

Las consecuencias de interrumpir el NAIM colocarían a Méxco al nivel de un informal país bananero, sin seriedad institucional, vetado por la inversión privada, afectado en su turismo, dejando de recibir 20 millones de pasajeros para 2035. Basta observar cómo la paridad y el mercado bursátil responden ante la incertidumbre sin importar de donde venga. La intención del próximo gobierno de no aumentar precios de gasolinas y no exportar crudo, cuando 87 % de la deuda de Pemex es principalmente en dólares, ya originó que la calificadora Fitch rebaje la perspectiva crediticia de dicha paraestatal, de estable a negativa.

De elegirse Santa Lucía, la única forma de entenderse con las empresas afectadas en el NAIM de Texcoco sería en tribunales, con enorme costo económico, perdiendo la confianza de la inversión global, visto como un país rajón y desde luego, el consecuente desarrollo frenado.

AMLO, fiel de la balanza, está decidiendo con qué pie entrar a Palacio Nacional. ●

Analista, irubi80@hotmail.com