



Decía **Séneca** que, cuando uno no sabe cuál es su destino, cualquier viento le es desfavorable. Y así pasa con la aviación comercial en nuestro país. Es un viaje sin un destino, sin una estrategia de largo plazo que la rija. Incluso sin piloto. El pecado original fue la cancelación del aeropuerto internacional en Texcoco. Desde que el presidente **López Obrador** decidió, aún como mandatario electo, cancelar esa terminal aérea, que ya estaba al 30% de su construcción, la industria aérea del país y la infraestructura que gira en torno a ella han quedado a la deriva, sin rumbo y, con la llegada de la pandemia, la crisis no hizo más que profundizarse.

No sabemos realmente cuánto costó cancelar el aeropuerto de Texcoco, porque, entre otras razones, seguimos pagando todavía por esa decisión, basada sólo en consideraciones políticas (demostrar el poder del nuevo gobierno). La Auditoría Superior de la Federación documentó que la cancelación del NAIM tuvo un costo 232% mayor a lo previsto por la administración **López Obrador**, al ascender a 331 mil 996 millones de pesos, monto que aún podría incrementarse, porque se sigue pagando. El gobierno federal, a través de la SCT, estimaba que el coste de la cancelación sería de alrededor de 100 mil millones de pesos, o sea 230 mil millones de pesos menos de lo que finalmente costó, sin sumar lo invertido a su vez en el aeropuerto Felipe Ángeles (más de cien mil millones) ni tampoco las inversiones para remodelar el actual aeropuerto internacional, tanto en las terminales como en pistas.

Para estas fechas, el aeropuerto de Texcoco estaría trabajando plenamente, sería un hub aéreo regional, un verdadero centro económico; el actual aeropuerto internacional estaría cerrado y tendríamos en ese emplazamiento la posibilidad de desarrollar un proyecto urbano que generaría fuertes inversiones en la ciudad; el tráfico aéreo se habría incrementado sustancialmente, porque ese aeropuerto estaba destinado a ser muy competitivo y las líneas aéreas tendrían mayor competencia, en mejores condiciones para hacerlo. Y, por supuesto, nuestra aviación civil no estaría en Categoría 2, que ha sido la ratificación internacional de lo mal que está todo en el sector.

Lo cierto es que tenemos el AIFA, un buen aeropuerto (eso no está en discusión, aunque sí su conectividad), con una gran base aérea militar, con menos operaciones diarias de las que hace cada hora el AICM, lo que obligó al rediseño del espacio aéreo, y que debe ser financiado con subsidios que se mantendrán por años, porque el Felipe Ángeles ni remotamente alcanzará en el futuro próximo a financiarse en forma autosuficiente.

Y al estar en Categoría 2, nuestras líneas aéreas no están en condiciones, al no poder abrir nuevos destinos a Estados Unidos,



de competir con las internacionales, sobre todo las de la Unión Americana, ni el Felipe Ángeles puede, por ello, ser un destino internacional, salvo que pensemos que los vuelos a La Habana y Caracas lo transforman en eso.

Interjet ya desapareció, Aeromar está en ese camino. Luego de entrar en el Capítulo II, Aeroméxico tuvo que reestructurar la empresa y su deuda, las demás aerolíneas están con problemas, porque tienen límites de operación y crecimiento. Y el gobierno federal decide entonces crear otra aerolínea, subvencionada, que manejará la Defensa Nacional, para hacerles competencia a las privadas, al tiempo que el Ejecutivo impulsa una política de cielos abiertos que le permitirá a las aerolíneas internacionales brindar servicio de cabotaje en nuestro país. Algunos analistas dicen que es una precondition política para regresar a la Categoría I.

Puede ser que sea así e incluso se podría analizar con detenimiento la conveniencia o no de la política de cielos abiertos, pero lo que es un dato duro es que, durante la pandemia, la industria aérea nacional no recibió ningún apoyo público (como sí lo tuvieron en muchos otros países), al tiempo que se tomaron y siguen tomando medidas que la afectan. Es verdad que, en muchas ocasiones, sobre todo por la poca competencia, las líneas aéreas cometen abusos en precios, en servicios, en el trato con sus pasajeros. Eso debe regularse, controlarse y evitarse. También es verdad que una mayor competencia es en beneficio de los consumidores. Pero debe haber un marco adecuado para ello y no debería el Estado interferir distorsionando el sector y restándole competitividad en lugar de impulsarla.

Lo cierto es que hoy estamos sin el aeropuerto de Texcoco; el actual AICM necesita (se le está proporcionado) cuidados intensivos para hacerlo funcional; el Felipe Ángeles no llega a despegar, porque tiene aún muchas insuficiencias en conectividad y ni los pasajeros ni las aerolíneas están optando por él, a pesar de todos los esfuerzos oficiales (lo que hace exitoso a un aeropuerto no son los constructores, son, al final y al cabo, los consumidores); seguimos, luego de casi dos años, en Categoría 2; proporcionalmente, han crecido, después de la pandemia, mucho más las aerolíneas internacionales operando en México que las nacionales, y eso se agudizará con la política de cielos abiertos.

Insistimos, no hay un rumbo y una lógica para el futuro de la aeronáutica civil. Hoy, lo que parece que tenemos es un parche que se suma a otro, y se repite una y otra vez, tratando de tapar el hoyo que dejó una mala decisión original que no ha sido reemplazada por ninguna estrategia de largo plazo. Volamos sin destino en un avión sin piloto.

Para estas fechas,
el NAIM estaría
trabajando
plenamente,
sería un hub
aéreo regional,
un verdadero
centro
económico.