



## Columna invitada

Juan Carlos Machorro  
Líder de la práctica transaccional

## ¿La redención del pecado original?

• El nuevo gobierno enfrentará irremediamente la ausencia de una solución de largo plazo a la saturación de los servicios aeroportuarios en el Valle de México.

La próxima presidenta de la República heredará el desafío de lograr soluciones de largo plazo en el sector aéreo, tan golpeado en nuestro país durante los últimos años, tanto por factores exógenos como indudablemente por la ausencia de decisiones acertadas.

El tema pasa por la falta de una política pública de largo plazo que el sector viene pidiendo a gritos hace décadas, reformas a las leyes en la materia que penden de un hilo en la Corte por no haberse respetado las reglas mínimas de proceso legislativo, una autoridad en la materia que ha padecido el recorte de recursos presupuestales, humanos y materiales con el riesgo inminente de volver a caer en Categoría 2, la operación de un número inédito de aeropuertos en manos de las Fuerzas Armadas, una línea aérea de reciente creación cuya viabilidad es altamente cuestionable, los problemas con el Departamento de Transporte de EU y su negativa a renovar la alianza de Aeroméxico con Delta y, finalmente, el que ha sido caracterizado como el pecado original de este gobierno: la cancelación del proyecto de infraestructura aeroportuaria más importante en la historia de Latinoamérica, reemplazado por una solución que no parece funcionar ni en el corto plazo.

En efecto, el nuevo gobierno enfrentará irremediamente la ausencia de una solución de largo plazo a la saturación de los servicios aeroportuarios en el Valle de México.

Cada vez son más las evidencias que demuestran en forma irrefutable y preocupante que la solución planteada por la administración actual no es la correcta.

El transporte aéreo es un factor determinante de la competitividad y genera condiciones para facilitar el turismo, el comercio internacional, impulsar la inversión extranjera, favorecer la productividad y la innovación de los agentes económicos en distintos mercados y, desde luego, tiene un impacto decisivo en el fenómeno del *nearshoring*.

En México, el sector del transporte aéreo representa el 3% del producto interno bruto nacional y genera más de un millón de empleos.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha estimado que un aumento del 10% en el índice de conectividad del país aumentaría la productividad en 7% en el largo plazo, equivalente a un aumento de 7.6 mil millones de pesos anuales.

En pocas palabras, las restricciones al transporte aéreo constituyen un freno para el desarrollo de las regiones y los países alrededor del mundo, sin que exista ningún antecedente de un gobierno que pretenda frenar el crecimiento del transporte aéreo. Durante la

presente administración, sin embargo, por increíble que parezca, las políticas implementadas en el sector han frenado el crecimiento del transporte aéreo en el Valle de México.

De acuerdo con el crecimiento histórico observado, se estima que la demanda de servicios aeroportuarios en el Valle de México alcanzaría, bajo políticas razonables sin frenos al sector, a cifras de 85 a 100 millones de pasajeros anuales para 2030.

Esta demanda no podrá ser satisfecha mediante la estrategia propuesta por el gobierno federal actual mediante la operación simultánea del AIFA y del AICM, fundamentalmente debido a una clara limitación de capacidad conjunta y dudas serias y fundadas de seguridad aérea, por lo cual es imperativo establecer sin demora una solución razonada, estudiada y fundamentada, de largo plazo.

En pocas palabras, el reto para la próxima presidenta consiste en analizar, desde un punto de vista científico y con plena responsabilidad en el uso de recursos públicos, cuál es la mejor alternativa a partir de la realidad que le será heredada.

Esto pasa por analizar a fondo, poniendo distancia a consideraciones de carácter político o ideológico, si efectivamente la solución planteada por este gobierno alcanzará o no para atender la demanda estimada de pasajeros en el Valle de México.

Si la conclusión es que la solución planteada no es tal, habrá que analizar con el mismo rigor metodológico qué alternativas existen y qué hacer con la inversión efectuada en Santa Lucía, precisamente en aras de no caer en los mismos errores de esta administración; es decir, de destruir infraestructura y quemar y hundir irresponsablemente recursos públicos generando infraestructura inservible.

El reto es considerable y debe prevalecer un análisis serio y técnico que permita elegir con responsabilidad la mejor alternativa o, dadas las circunstancias actuales, la menos costosa. Es probable que la solución idónea regrese al concepto de que la Ciudad de México requiera de un nuevo aeropuerto a operarse en un solo sitio, para el largo plazo.

De ser el caso, una de las alternativas necesariamente consiste en analizar el estado en que quedó el proyecto en Texcoco y qué tanto es o no rescatable.

Hasta el momento, únicamente una de las candidaturas se ha pronunciado con la sensatez necesaria de estar dispuesta a revisar con pensamiento científico el problema.

Encontrar una solución sensata apoyada por expertos en la materia sería una feliz corrección ante un error fundamental y, de alguna manera, la redención del pecado original.