



En firme

**DAVID
PÁRAMO**

david.paramo23@gimm.com.mx

Twitter: @dparamooficial

Una golondrina

Los promotores de Santa Lucía, encabezados por **Javier Jiménez Espriú**, finalmente consiguieron un estudio que avalara la posibilidad de operar simultáneamente esa terminal aérea junto con el AICM.

Este estudio elaborado por NavBlue, que fue liberado hasta la tarde de ayer, habla de la posibilidad de realizar entre 130 o 140 operaciones entre las dos terminales aéreas para lo cual hay que reestructurar totalmente el espacio aéreo y dar capacitación a los controladores. El estudio hecho con base en datos por Grupo Riobóo no compromete ninguna opinión. En cada pie de página del estudio se establece que, “la evaluación se centra en la viabilidad técnica de ejecutar tanto MMMX como MMSM simultáneamente sólo en un punto de vista de diseño de espacio aéreo. Este documento no proporciona ninguna conclusión definitiva sobre la viabilidad de convertir la Base Aérea Militar de Santa Lucía (MMSM) en un aeropuerto mixto civil/militar y operar MMMX y MMSM simultáneamente para aumentar el rendimiento del tráfico global. Por la presente, NavBlue enfatiza que esta evaluación se complementará con muchos otros aspectos, como la evaluación económica, la conectividad, la experiencia del pasajero, la infraestructura, los sistemas de cajeros automáticos y la dotación de personal, y que cualquier decisión relacionada con dicho proyecto no se basará únicamente en el estudio”.

En ningún momento se pronuncia a favor de Santa Lucía, sólo de la posibilidad técnica de hacerlo, sin entrar al fondo de la cuestión, es decir, qué conviene más a los mexicanos entre seguir con la obra en Texcoco o cambiar por una idea que no ha sido suficientemente estudiada.

Quienes sí han entrado al fondo y están a favor del NAIM son MITRE, IATA, OACI, Canaero, Asociación Nacional de Transporte Aéreo de América Latina y el Caribe, Airlines for America, Air Canada, Air France, Colegio de Ingenieros Civiles de México, Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, Colegio de Ingenieros Militares, Academia Mexicana de Ingeniería, Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica, Colegio de Controladores de Tránsito Aéreo, Colegio de Pilotos Aviadores de México, Consejo Coordinador Empresarial (y en lo particular cada uno de sus miembros), Instituto Mexicano para la Competitividad, Colegio de Ingenieros Civiles de México, OCDE...

A esta larga lista de expertos que sí han analizado la pertinencia de una y otra opción debe sumarse la de calificadoras como Moodys, Fitch o grupos financieros como Citibanamex o el BBVA Bancomer que advierten sobre los riesgos de no seguir adelante con Texcoco.

La decisión, como he señalado, va mucho más allá de la selección entre dos aeropuertos sino de la forma en la que se realizarán negocios durante la próxima administración ¿bajo criterios estrictamente técnicos y de conveniencia para los mexicanos o al deseo del Presidente de la República?

Si bien es cierto que el tipo de cambio está mandando señales de preocupación (cerró en 19.50 pesos por dólar y se alejó de las corrientes de los mercados emergentes), también es un hecho que los efectos más relevantes se verán en el mediano plazo.

El gobierno de **Andrés Manuel López Obrador** tendrá, a partir de la decisión del aeropuerto, su primera definición sobre su estilo de gobernar y definirá el equilibrio de fuerzas entre los dos grupos que están en el movimiento que lo llevó a la Presidencia de la República: los radicales y aquellos como **Alfonso Romo**, **Abel Hibert** y **Esteban Moctezuma** quienes han tendido puentes con la iniciativa privada.