

CARLOS ELIZONDO MAYER-SERRA

Profesor de la Escuela de Gobierno del Tecnológico de Monterrey

Twitter: @carloselizondom

El aeropuerto y López Obrador

Un presidente puede impulsar sólo unos cuantos grandes proyectos. No dan para más las capacidades del Estado. El nuevo gobierno las verá menguadas por la compactación administrativa y la salida de funcionarios con experiencia. La descentralización administrativa erosionará aún más estas competencias.

Por eso sorprende la obsesión de López Obrador contra la construcción del NAIM en Texcoco, aunque es consistente. Desde el sexenio de Fox ha estado en contra. Frenar esa inversión sería dilapidar capital político y financiero en algo que no es prioridad para AMLO: la conectividad aérea del país. Lo suyo son los trenes.

La gestión de un nuevo aeropuerto es siempre complicada. A Peña Nieto le tomó dos años lanzar su propuesta. Esto a pesar de que ya Calderón había avanzado mucho en la adquisición de las tierras y el desarrollo del modelo de financiamiento.

Suspender una inversión tan avanzada como la del NAIM, que en términos de su valor en dólares está dentro de presupuesto, contratado el 70% del financiamiento y con los mecanismos para financiar el saldo sin requerir recursos fiscales, es generar un problema serio donde no lo hay. No conozco gobierno entrante en el mundo que haya optado por cancelar una obra de esta magnitud, relevancia y grado de avance.

Quizás AMLO no se da cuenta de las implicaciones que para los mercados financieros tienen las decisiones que avizoran riesgos para el pago de los bonos del gobierno mexicano, y los del NAIM están respaldados por éste. Recientemente, tras la baja de la calificadora Fitch Ratings a los bonos de Pemex, dada la propuesta del nuevo gobierno de no exportar más crudo en un futuro cercano, sino procesarlo todo en México con la ayuda una nueva refinería, la reacción de AMLO fue de confrontación con la calificadora, que, en su opinión, "debe asumir su responsabilidad por avalar la Reforma Energética". Cuando los gobernantes empiezan a criticar la actuación de las calificadoras y la de los mercados, la fiesta suele terminar mal.

Para tener estabilidad económica, el gobierno debe buscar mitigar la incertidumbre. La capacidad de financiar proyectos durante el sexenio depende, en buena medida, de tener las menores tasas de interés posibles, y éstas dependen, en parte, de la certidumbre. La opaca consulta ha generado intranquilidad en los mercados financieros y en los inversionistas, en

particular en quienes requieren conectividad aérea.

¿Qué anima a López Obrador? La hipótesis más sencilla es tomarle la palabra: quiere cumplir sus promesas de campaña. Preguntarle al pueblo sobre el aeropuerto fue una de ellas.

La consulta, sin embargo, no tiene las características de un proceso democrático neutro y confiable. La organiza y vigilará un partido político, éste hace las preguntas

con sesgo (ver encuesta en <https://goo.gl/fETR53>), instala las casillas donde quiere, lo financia con una *coperacha* entre los diputados, votará un porcentaje mínimo del padrón y sólo amigos de Morena vigilarán el proceso. Como para fines prácticos no hay hoy oposición política, nadie se ha propuesto verificar qué pasará en las mesas de votación. Por ello, lo que resulte de la consulta es, desde el punto de vista democrático, irrelevante. Será la decisión de AMLO la que prevalezca.

Otra posibilidad es que AMLO genuinamente crea que la opción de Santa Lucía ahorra recursos. Esto por más que se entierren en el NAIM, por lo menos, 100 mil millones de pesos ya erogados, en caso de ser cancelado, según confesión del próximo secretario Jiménez Espriú. Según el encargado de la construcción, Federico Patiño, falta menos por pagar para terminar la obra que lo ya erogado.

AMLO puede creer cualquier cosa. Sin embargo, no tiene un estudio serio que justifique la existencia de una mejor alternativa. No se sabe realmente cuánto costaría Santa Lucía, porque sólo hay un cálculo de servilleta. Ayer, Jiménez Espriú anunció que hay un estudio que dice que sí es viable en términos de tráfico aéreo, pero no mostró el estudio. Sí confesó que falta una evaluación económica. No se sabe cómo se comunicaría con el actual aeropuerto y con la Ciudad de México. No se valora el costo, en dinero y en tiempo, de tener que transbordar de un aeropuerto a otro. ¿Viviremos los siguientes seis años bajo un gobierno que definirá sus políticas públicas a partir de intuiciones?

Una hipótesis, que se despejará este domingo, pero la veo poco probable, es que la consulta pudiera ser la excusa para continuar con la construcción del NAIM con el aval del sabio pueblo. En este caso, en el camino estaría legitimando las supuestas virtudes de la democracia directa. AMLO podría anunciar el domingo que perdió su preferencia, pero como es un demócrata, aceptará los resultados. Luego vendrán otras consultas igual de opacas donde triunfarán sus preferencias y le servirán para tratar de legitimar cualquier deseo.