

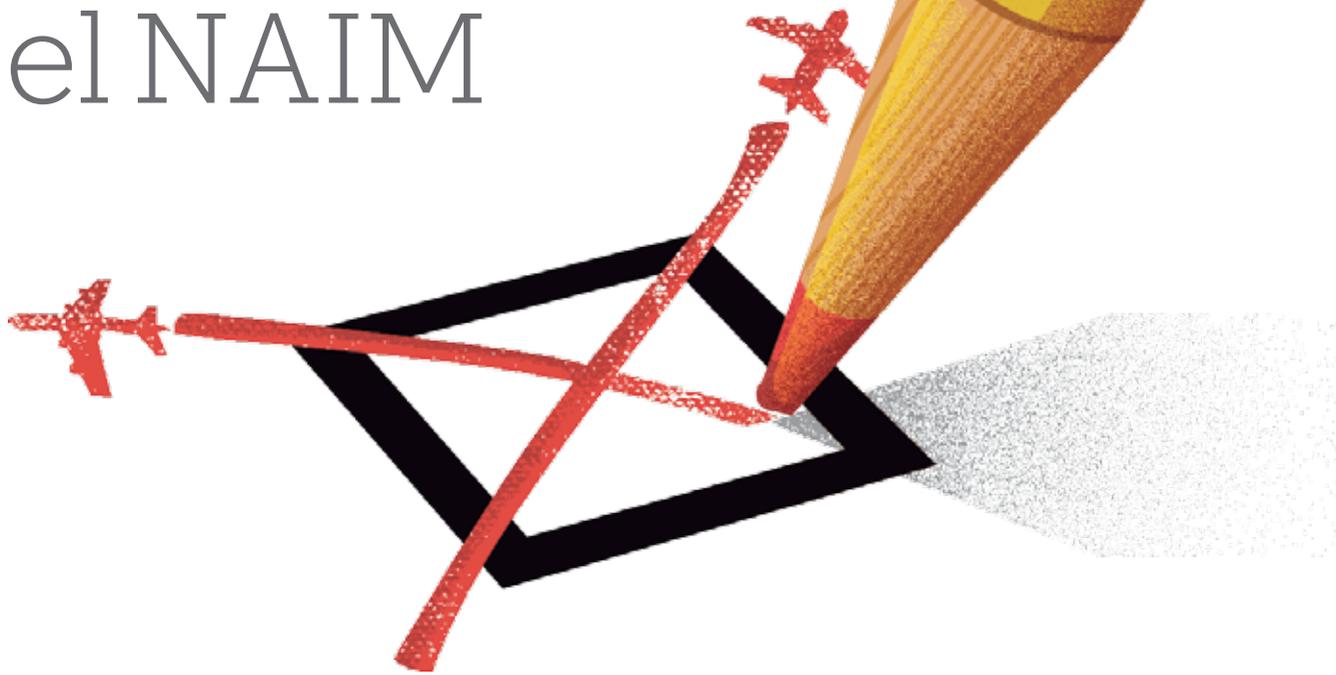
Artículos sindicados de

FINANCIAL TIMES

ILUSTRACIÓN: ISMAEL ANGELES

CONSULTA POPULAR

México vuelve a las urnas para votar por el NAIM



JUDE WEBBER

Una X gigante ha sido grabada permanentemente en el lago seco donde los aztecas construyeron su capital, utilizando 500,000 toneladas de concreto y 100,000 toneladas de acero.

La X marca la sección, que mide 1,500 metros de largo y 400 metros de ancho, donde México ha construido los cimientos de un aeropuerto ambicioso — y muy controvertido — diseñado por Norman Foster que costará 13.3 mil millones de dólares.

Su destino será decidido esta semana por los mexicanos que marcarán otra X, esta vez en las paletas de votación en una consulta popular convocada por el entrante presidente electo Andrés Manuel López Obrador.

Incluso antes de asumir el cargo el 1 de diciembre, el nacionalista de izquierda quiere comenzar su prometida transformación de México al pedirle a los votantes que decidan el futuro del proyecto en una consulta popular que se llevará a cabo del 25 al 28 de octubre. Él insiste que el resultado será vinculante.

Los votantes en las más de 1,000 centros de votación que se instalarán en las plazas de las ciudades de todo el país tendrán una opción clara: continuar con el nuevo aeropuerto de la Ciudad de México que ha sido criticado por activistas ambientales como “ecocidio”, pero

El presidente electo López Obrador quiere que la nación decida cuál será el futuro del polémico aeropuerto

en el cual se han invertido miles de millones de dólares, así como miles de toneladas de hormigón; o detener el proyecto y reacondicionar y actualizar los tres aeropuertos existentes.

La votación es voluntaria y se espera una participación de no más de un millón de personas.

“Ésta es una prueba de cuán sensato es este gobierno entrante y si cancelan el nuevo aeropuerto, estarán fallando”, dijo Damian Fraser, director de Miranda Partners, una consultora, expresando la opinión de la comunidad empresarial que considera que sería una locura si el Sr. López Obrador decide alienar a los inversionistas y quizás desencadenar un incumplimiento de los bonos de los aeropuertos incluso antes de asumir su cargo presidencial.

Un voto en contra tendría grandes implicaciones financieras. Los contratistas se han comprometido con un costo de 170 mil millones de pesos (8.8 mil millones de dólares) de los cuales se han gastado 60 mil millones de pesos, según GACM, la compañía aeroportuaria estatal, y es poco probable que puedan recuperar su inversión por completo.

Además, se han emitido 9 mil millones de dólares en bonos, más 1.6 mil millones de dólares en un fideicomiso de inversión en bienes raíces, lo que significa que el nuevo gobierno podría tener que vender deuda nueva para pagar los bonos, además de pagar una compensación, dijo el Sr. Fraser.

También socavaría la imagen que el Sr. López Obrador se ha esforzado por cultivar con los inversionistas: que no es un populista empeñado en convertir a México en Venezuela.

“Detener el proyecto tendría un impacto negativo en las percepciones de los inversores sobre el respeto de México hacia los contratos y las inversiones a largo plazo”, dijo Jaime Reusche, analista soberano de la agencia de calificación Moody’s Investors Service.

Ya que al menos una quinta parte o a lo más una tercera parte del proyecto se ha completado (el Sr. López Obrador dice que es la primera cifra; GACM la segunda), muchos esperaban que la consulta prometida sería un ejercicio de papel diseñado para apaciguar a los partidarios más radicales del gobierno entrante, que a al vez

aseguraría la luz verde para el proyecto del aeropuerto.

Ahora, los observadores ya no están tan seguros. Javier Jiménez Espriú, secretario designado de Transporte, se ha esforzado en señalar que el Plan B — construir dos nuevas pistas en la base militar de Santa Lucía, reacondicionar el aeropuerto existente de Ciudad de México y expandir el aeropuerto en la ciudad de Toluca — sigue siendo “una opción poderosa, viable y factible”.

Sin embargo, el Plan B no es necesariamente más barato que terminar el nuevo aeropuerto cuya construcción ya está retrasada y ha excedido el presupuesto previsto; de hecho, podría costar 66 por ciento más, según el Colegio Mexicano de Ingenieros Civiles.

El Sr. Jiménez Espriú dijo en una reciente conferencia de prensa que confiaba en que los inversionistas “entenderían” si los mexicanos votan para matar el proyecto. “Vamos a tomar la mejor decisión para la nación”, dijo. Los sondeos de opinión muestran que la mayoría de los mexicanos apoyan el nuevo aeropuerto, pero aproximadamente 70 por ciento de la población nunca se ha subido en un avión.

Los resultados de la consulta, que según el equipo del Sr. López Obrador ha sido financiada por su partido Morena, se esperan el domingo por la noche.

Sin embargo, el problema con el aeropuerto no es sólo el dinero y la confianza de los inversores.

El hundimiento del terreno moderno (algunas áreas cercanas se hunden 40 cm cada año) requiere una ingeniería compleja. El aeropuerto también pone en peligro el hábitat cercano de bandadas de gansos y otras aves migratorias.

José Luis Luege, exjefe de la Comisión Nacional del Agua y antiguo opositor del proyecto, dijo que las objeciones ambientales han sido ignoradas.

“Yo abandonaré el proyecto”, dijo. “Pero estoy consciente de que podría ser un golpe económico muy serio para el país”.

Independientemente de lo que se decida en la votación, un gerente de alto nivel de fondos de infraestructura que pidió no ser nombrado cree que el Sr. López Obrador puede llegar a un compromiso: transferir la responsabilidad financiera al sector privado — por ejemplo, al magnate de telecomunicaciones Carlos Slim — y argumentar que el gobierno no tiene que pagar un centavo más. Eso compensaría cualquier preocupación financiera.

“Él podría salirse con la suya y convertirse en el ganador”, afirmó.