



¿Un Caballo de Troya para la industria aérea mexicana?

La pregunta que ninguna autoridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cuyo titular es **Gerardo Ruiz Esparza**, ha sido capaz de responder es cuánto crecerá el mercado con Estados Uni-

dos, si se firma el bilateral aéreo con ese país.

Incluso, cuando **Gilberto López Meyer**, quien está por dejar la Dirección General de Aeronáutica Civil para irse a trabajar a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), fue interrogado al respecto, evitó aportar un dato concreto.

En cambio, dijo que el gobierno federal está por una mayor apertura aérea, como una política que generará beneficios a la población y a la economía mexicanas.

La realidad es que no existe un estudio serio que ofrezca datos precisos al respecto. Aunque los economistas que apoyan el libre comercio están convencidos de los efectos positivos de quitarle trabas a los mercados.

Hace unos meses, cuando Interjet, que dirige **José Luis Garza**, inauguró su vuelo entre las ciudades de México y Houston, las autoridades de esta última terminal hacían referencia a ese efecto positivo.

La teoría dice que si crece el número de compañías compitiendo y hay más frecuencias, por una parte, los precios de los boletos tenderán a ser menores.

Pero, además, crecerá el número de viajeros que buscan aprovechar ventajas como ésta y los derivados de la mayor conectividad, que, por tanto, elegirán crecientemente a Houston en vez de Dallas o San Antonio, por mencionar dos ciudades texanas.

El problema es que hay ejemplos importantes, como sucedió con la apertura de los cielos australianos, en donde el mercado creció marginalmente, menos de cinco por ciento, y las aerolíneas australianas perdieron terreno frente a las extranjeras.

Es conocido que las aerolíneas estadounidenses hoy están excedidas de capacidad, es decir, que tienen sobreoferta de aviones y asientos; así es que el bilateral les permitirá aumentar su participación en el mercado.

En dos o tres semanas, el jurídico de la Presidencia podría terminar de revisar el acuerdo para que sea enviado por el Ejecutivo al Senado. Y si allí no se hace un análisis serio, podría ser aprobado este mismo año.

Bienvenida la competencia. Pero si no se hace con la profundidad económica deseable, el resultado neto sería que el gobierno mexicano estaría dejando pasar al "Caballo de Troya", pero, además, sin que lo hayan ofrecido como regalo los estadounidenses.

DIVISADERO

PUEBLOS MÁGICOS. Los lineamientos generales para la incorporación y permanencia de los Pueblos Mágicos, que se publicó en septiembre de 2014 en el *Diario Oficial*, será la clave para un esperado proceso de depuración de los mismos. En el Plan Nacional de Infraestructura se habla de 100 Pueblos Mágicos, que parece ser el "número esperado", lo que implica que 11 saldrán del programa, después de la revisión de noviembre.

Más allá del número final, sería relevante que la Secretaría de Turismo, cuyo titular es **Enrique de la Madrid**, dé una señal de que se actuará de manera estricta, para que sólo se mantengan aquellos que cumplan con los requisitos.

Actualmente, las aerolíneas estadounidenses están excedidas de capacidad en su mercado local, es decir, tienen sobreoferta de aviones y asientos.

