

EN CLAVE TURÍSTICA



Francisco
Madrid F.

2015: hitos en la política turística

La conclusión de un año calendario parece una buena oportunidad para realizar balances; en este orden de ideas se exponen lo que en nuestra opinión son aspectos sobresalientes en el diseño y ejecución de las políticas públicas que coadyuvan a la promoción del desarrollo turístico sustentable de nuestro país.

No es de extrañar que algunas de estas iniciativas no provengan estrictamente de los organismos públicos con responsabilidades directas en la materia (Secretaría de Turismo, Consejo de Promoción Turística de México y Fonatur), en virtud de que una característica inherente a la política turística es su transversalidad. Y no es que no se puedan identificar contribuciones desprendidas desde estos entes; de hecho hay dos que parecen por demás significativas: el lanzamiento de la política de fomento a la gastronomía mexicana, que tiene toda la lógica pues sin ánimo chauvinista, este componente de la oferta turística posee cualidades de excepción que permitirían la construcción de una importante ventaja competitiva y, por otra parte, la esperada revisión de las reglas de operación del programa de Pueblos Mágicos. Cierto es que en el primero de estos puntos es necesario aterrizar con mayor precisión las acciones y en el segundo sigue haciendo falta la presencia de la sociedad civil en la toma de decisiones y se extraña el que no se hayan dado de baja a aquellas localidades que no reúnen los méritos suficientes para mantener su presencia en este club.

No obstante todo lo anterior, sin duda que las grandes aportaciones del año, incluso con una clara visión de largo plazo —lo que no necesariamente es usual—, aparecen en el terreno de lo que podríamos denominar política intersectorial del turismo y, se inscriben en el campo de la mejora de la conectividad aérea del país. Nos referimos a la revisión del convenio bilateral con Estados Unidos, a los avances en la construcción del nuevo aeropuerto de

No se debe olvidar que en el mejor de los casos el nuevo aeropuerto empezará operaciones en 2020, lo que hace urgente encontrar los mecanismos para afrontar los años venideros

la Ciudad de México y el inicio de operaciones binacionales en el aeropuerto de Tijuana.

La primera de estas acciones llama la atención por el ánimo aperturista que supone, pues al permitir las designaciones ilimitadas de aerolíneas entre pares de ciudades —una por cada país—, sin límites de frecuencias y de equipo, se plantea un escenario de cielos abiertos entre ambas naciones —lo que no incluye los vuelos de cabotaje, es decir, entre pares de ciudades del mismo país—. Independientemente de que hace falta la ratificación por parte del Senado, la medida es, por demás, valiente y debe constituir un importante apoyo al turismo, alentado una industria más competitiva. En todo caso, no se debe olvidar que la falta de vuelos que aqueja a varios destinos turísticos del país —principalmente en la vertiente del Pacífico— es más un síntoma de falta de atractivo y por ende de competitividad, que un problema por sí mismo.

El nuevo bilateral se verá limitado en el corto plazo por la saturación del aeropuerto Benito Juárez. Esta es una más de las razones por las que se debe reconocer la importancia de mantener este como un proyecto estratégico más allá de los pronunciamientos de demagogia trasnochada que proponían una fallida alternativa al ignorar, de inicio, que más de la tercera parte del tráfico actual de este aeropuerto está relacionado con conexiones, razón más que suficiente para hacer inoperante la existencia de dos aeropuertos en la ciudad capital del país. Sin embargo, no se debe olvidar que en el mejor de los casos el nuevo aeropuerto empezará operaciones en 2020, lo que hace urgente encontrar los mecanismos para afrontar los años venideros con la minimización de molestias a los pasajeros que, por lo pronto, seguirán padeciendo un aeropuerto malo y caro.

Finalmente, aunque su lanzamiento no tuvo los reflectores que merecía, el inicio de las operaciones binacionales en el aeropuerto de Tijuana representa un hito formidable, no solo por el esquema de facilitación que ofrece a los viajeros y el enorme potencial de conectividad con Oriente, sino, sobre todo, porque demuestra la factibilidad de una gestión fronteriza más cercana a la integración en el terreno del tránsito de personas, elemento fundamental para México al recordar que los cuatros estados norteamericanos con frontera con México suponen un mercado de cerca de 450 millones de viajes al año. ●

Director de la Facultad de Turismo y Gastronomía de la Universidad Anáhuac México. Twitter: @fcomadrid

