



Y todo a media luz

Miguel Alemán V.

Octubre 5, 2011

El pasado miércoles 28 de septiembre un apagón paralizó durante seis horas el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM). Este hecho obliga a la reflexión y al análisis de un asunto que representa un serio riesgo para la seguridad nacional y para la aeronavegación que atiende a diversos sectores, como el turismo y las exportaciones, por citar algunos ejemplos. Las consecuencias de este suceso son numerosas, entre ellas sus costos e inconvenientes.

Más que especular acerca del origen de este hecho, es importante proponer las bases de prevención para que no vuelva a suscitarse. El transporte aéreo es tan interdependiente de sus flujos internacionales como los son hoy los mercados financieros. Una falla en el aeropuerto de la Ciudad de México tiene repercusiones, retrasos y costos en más de 10 países.

El aeropuerto de la capital ocupa el segundo lugar en tráfico aéreo en Latinoamérica, después del de Guarulhos, Sao Paulo. El AICM brinda servicio a 31 aerolíneas en las que viajan más de 24 millones de pasajeros al año, sin contar el transporte de carga.

Muchas son las opiniones y planteamientos publicados respecto a este suceso. Pero más allá de una actitud de reclamo o de reproche es oportuno reconocer que este tema merece la mayor atención. De acuerdo a la información publicada por El Universal el pasado 1 de octubre, el aeropuerto tiene problemas en su infraestructura eléctrica y en los equipos de rescate y extinción de incendios en las dos terminales; no cuenta con equipo para la recuperación y retiro de aeronaves de las pistas, calles de rodaje, plataformas e, incluso, zonas con pasto en caso de accidente de cierto tipo de aeronaves.

Aun con estas carencias, el personal del AICM realiza trabajos que merecen reconocimiento. No obstante, es indiscutible que el mejor riesgo es el que no se corre y en los temas aéreos esto es fundamental.

Hoy el aeropuerto debe ser visto como el centro de una actividad estratégica para el país y para el funcionamiento de muchas industrias y servicios; por ello es indispensable que se le dote de lo necesario para eliminar las limitaciones y obstáculos de carácter administrativo y presupuestal, y así hacer frente a los requerimientos actuales y futuros.

De igual manera, los concesionarios habrán de redoblar esfuerzos para preservar su compromiso en invertir, ampliar y modernizar sus instalaciones. Es esencial que el AICM

opere con los más altos niveles de calidad técnica y que cumpla con las más avanzadas normas en materia de seguridad aeronáutica y de servicio a los pasajeros.

También es imperativo que se diseñe e implemente un plan de contingencia que contemple los procedimientos de reacción inmediata para la solución de problemas tan delicados como el acontecido. Un plan de contingencia diseñado por especialistas que convoque a las líneas aéreas, a sus fabricantes y equipos de aeronavegación y a las instancias correspondientes de protección civil y seguridad.

Este suceso dejó al descubierto la importancia de aquel proyecto trunco del nuevo aeropuerto del Valle de México que los machetes de Atenco y la mala negociación política convirtieron en un tema tabú.

Es muy importante ir un paso adelante para anticiparse y prevenir éste y otro tipo de contingencias, así como hacer inversiones en tecnologías de aeronavegación. También lo es que los actores políticos reconozcan que en corto plazo el Valle de México requerirá de más y mejores instalaciones aéreas. En el interior de la República, de igual forma, se necesita elevar la calidad de los equipos y tecnologías, pues sin ello la invitación del Presidente de la República de proponer una política de “Cielos Abiertos” tendrá poca respuesta si nuestros aeropuertos están cerrados o limitados a los equipos aéreos de nueva generación.

En suma, la prevención, la inversión y la competitividad son premisas sobre las cuales debemos concentrar los esfuerzos para que la industria aeronáutica de México se desarrolle con certidumbre, y así los pasajeros cuenten con una oferta de calidad. Tratándose de infraestructura aeroportuaria es importante reconocer que lo verdaderamente caro no es invertir, sino dejar de hacerlo.

Rúbrica: Frente frío número 14.50: dicen que el tipo de cambio tiene catarrito, cuando realmente parece pulmonía.

articulo@alemanvelasco.org
Político, escritor y periodista