



## Despegues y Aterrizajes

Rosario Avilés  
raviles0829@gmail.com

# Políticas públicas y consensos

Ayer, en la Cámara de Diputados, se realizó un foro legislativo para empezar a desarrollar una política pública en materia de aviación e industria aeroespacial, a instancias del Colegio de Pilotos Aviadores y de un nutrido grupo de profesionales de la industria, funcionarios públicos y representantes empresariales. Si alguna vez hemos estado cerca de concretar este antiguo anhelo del sector, este es el momento.

Y es que es la primera vez que el sector en su conjunto está listo para hacer propuestas consensadas, sólidas, reales, respecto a cuáles son aquellos puntos neurálgicos que requiere nuestra industria aérea para desarrollarse: en primer lugar, certeza; en segundo lugar, certeza; en tercer lugar, certeza.

Y es que, sin ánimo de polemizar, en esta administración ha llegado a tal punto la polarización y la toma de decisiones de ocurrencias, que la industria no sabe muy bien qué rumbo va a seguir. Es muy difícil apostar por proyectos cuyo futuro es incierto en función de prioridades políticas que no tienen lógica de rentabilidad y de permanencia.

Sin ir más lejos, la decisión de disminuir la cantidad de slots en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), que en el lapso de un año ha pasado de 61 a 43 operaciones (un 30% menos), no tiene ninguna razón de peso desde el punto de vista operacional.

La propia Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) realizó un análisis concienzudo de esta determinación y de los estudios que realizaron la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam) para justificar la reducción y concluye, después de explicar las metodologías de revisión de las variables que los mencionados estudios invocan como la base de sus conclusiones, que éstas no son acertadas. En resumen: IATA, especialista como pocos en este tipo de estudios a nivel mundial, contradice lo que los funcionarios afirman.

En el análisis de IATA, se explicita que en el estudio de AFAC, "Estudio de Capacidad por niveles de servicios de los edificios terminales del AICM", de fecha 9 de agosto pasado, de los 5 subsistemas con niveles de servicio subóptimos (LoS) que fueron tomados como base de los estudios de AFAC, 4 de ellos están descartados, mientras que un sistema, de la sala de reclamo de equipaje nacional en la T2, podría discutirse y abordarse de forma específica. Pero lo más grave es que afirma: "de manera poco convencional" el estudio del AICM correlaciona las conclusiones deficientes de niveles subóptimos de servicio en las terminales de pasajeros, con el número de operaciones del lado aire. Por otro lado, el estudio de Seneam "estudio de Capacidad del Espacio Aéreo y lado aire del AICM" del 22 de agosto pasado, señala que el soporte técnico de la declaratoria de reducción de capacidad no está alineado con estándares internacionales (IATA, OACI, FAA) y, por tanto, la industria no está de acuerdo con esta decisión".

Por todo ello, IATA sugiere desarrollar otro estudio integral que considere ambos factores y mesas de trabajo para analizar en conjunto el problema y de verdad, mejorar el servicio.

La conclusión del Foro legislativo va justamente por el lado del consenso. Sin ello, en este mundo del siglo XXI, será imposible llegar a soluciones que den certeza.