



# e l e k t r o n

Boletín del **FRENTE DE TRABAJADORES DE LA ENERGIA** de MEXICO  
Organización obrera afiliada a la FEDERACION SINDICAL MUNDIAL  
[www.fte-energia.org](http://www.fte-energia.org) | [prensa@fte-energia.org](mailto:prensa@fte-energia.org) | <http://twitter.com/ftenergia> |  
<http://ftemexico.blogspot.com> | *Volumen 11, Número 275, octubre 5 de 2011*

## Apagón en el aeropuerto de México

Durante varias horas, un apagón paralizó las actividades del aeropuerto internacional de la ciudad de México. Fue un corto-circuito se apresuraron a declarar sus dueños privados. Pronto se ha sabido que en el sitio hay un verdadero riesgo por la inseguridad, deficiente operación y falta de mantenimiento, motivos suficientes para que el gobierno les retirara la concesión.

### Oscuridad y opacidad en el aeropuerto

El 28 de agosto hubo un apagón en el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM). Un suceso de esa magnitud no había ocurrido antes. Fueron varias horas que las pistas e instalaciones quedaron a oscuras. El despegue de vuelos fue suspendido, el aterrizaje también desviando las naves hacia otros aeropuertos. Miles de viajeros fueron afectados, en 237 vuelos nacionales e internacionales. Los daños económicos causados pudieran ser cuantiosos, especialmente, a las líneas aéreas extranjeras que, seguramente, pedirán ser indemnizadas.

¿Qué pasó? En primeras declaraciones, los funcionarios del AICM dijeron que había sido un corto-circuito, sin explicar las causas ni menos permitir verificar siquiera los cables.

Ese corto circuito se debió a la falta de mantenimiento en un transformador y el responsable de vigilar ese proceso es Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam)” (Gómez L., en Reforma, 1 oct 2011).

“De acuerdo con un dictamen preliminar realizado por personal del propio AICM, la Comisión Federal de Electricidad y la Dirección General de Aeronáutica Civil, el transformador, que tiene una antigüedad de 20 años, registró una sobrecarga de potencia, a la que se sumó que no

se realizaba el mantenimiento mensual requerido”.

“Además, ni el Seneam ni el AICM tienen reportes de las verificaciones que deben hacerse a ese equipo eléctrico, como niveles de aceite dieléctrico, la rigidez bioeléctrica, pruebas de hermeticidad, limpieza de terminales”.

“Por ello, el sobrecalentamiento provocó un circuito de incendio que quemó los cables del interruptor de transferencia automática, que consta de dos alimentadores: el preferente y el emergente”.

Ese transformador debe reemplazarse, no obstante se decidió repararlo para garantizar el funcionamiento temporal del aeropuerto. Eso, sin embargo, no garantiza que no vuelva a fallar.

El aeropuerto tiene un servicio especial de generación eléctrica de emergencia para evitar quedarse sin ésta. Pero, según trabajadores del Seneam y del mismo aeropuerto, el transformador tenía al menos 2 años sin recibir mantenimiento.

En la madrugada del 29 de agosto se reiniciaron los vuelos de llegada y de salida.

### Deficiencias al por mayor

Los problemas en el AICM no se reducen a fallas en los sistemas de iluminación de plataformas y

2011, *elektron 11 (275) 2, FTE de México* de destello de ayudas visuales. También tiene problemas en su infraestructura eléctrica, en la unidad de ataque para la prestación de servicios de rescate y extinción de incendios en las dos terminales; carece de quipo para la recuperación y retiro de aeronaves de las pistas, calle de rodaje e incluso de las zonas de pasto en casos de incidente o accidente de aeronaves mayores al equipo Boing B 767 como lo son, Boing B 747, Boing B 777, Douglas Company DC 10, Mc Donald Douglas MD 11 entre otros (Cruz N., en *El Universal*, 1 oct 2011).

EL AICM carece de un sistema de radar de guía y movimiento en superficie que dificulta la comunicación aeronáutica y visual de aeronaves y vehículos desde la torre de control en áreas no visibles, sobre todo cuando se presenta neblina o en operaciones nocturnas.

Actualmente, la supervisión de las vialidades y plataformas se realiza de manera visual mediante la realización de recorridos vehiculares para reportar la entrada y salida de aeronaves, sin euq se tenga un medio o proceso para evitar las incursiones de pistas por parte de vehículos que así lo han hecho, constituyendo un riesgo para la seguridad operacional.

La Subdirección de Operaciones y la Subgerencia del Centro de Control Operativo del AICM explicaron que, al no existir este servicio, en caso de emergencia “utilizan una camioneta pick up, que no cuenta con equipo de comunicación, no tiene espacio para acomodar al personal que requiere intervenir en la misma, y de acuerdo al plan de emergencias, éste vehiculo es el enlace entre el Puesto de Mando Móvil (PMM) y el Centro de Operaciones de Emergencia (COE).

En materia de vehículos para la extinción de incendios, se dispone solamente de 6 unidades para las dos terminales que, en promedio registran 700 operaciones comerciales diarias. Además, la mayoría de esos vehículos cuenta con más de 14 años de antigüedad en promedio.

El diagnóstico de las propias autoridades aeroportuarias reconoce que dentro de la

infraestructura eléctrica en baja tensión y debido a la diversidad de cargas conectadas a la red, se produce la aparición de corrientes armónicas, generando problemas tales como, aumento de pérdidas de potencia activa (bajo factor de potencia), errores de medición, mal funciones de protecciones, daños en los aislamientos de los embobinados de los transformadores, y disminución de la vida útil de los equipos.

### Retirar la concesión privada

EL AICM opera bajo el Título de concesión otorgada por el gobierno y publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 1 de junio de 2004. Los hechos demuestran que los privados no pueden con el paquete del servicio público, su codicia los lleva solamente a obtener ganancias rápidas, fáciles y cuantiosas; jamás invierten en infraestructura, operación o mantenimiento.

Estas deficiencias negligentes son motivo suficiente para retirarles la concesión, el AICM debe pasar al control estatal. ¿Lo harán los gobiernos de la ultraderecha, socios del capital privado? ¡No! Entonces, debemos plantearnos la nacionalización de los aeropuertos. No nadamás, también del transporte aéreo y de las telecomunicaciones.



Aeronaves en tierra debido al apagón

Frente de Trabajadores de la Energía,  
de México