



El Gobierno no es una aerolínea

Una decisión burocrática devino en un trágico accidente. La Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales (juf!) de la Secretaría de Gobernación no estipuló ninguna exigencia de mínimos de horas de vuelo a bordo del Learjet 45, sino que se contentó, para contratar a una empresa, con que sus pilotos estuvieran certificados

Por lo visto, los estándares no son los mismos en la aviación comercial y en la llamada aviación "civil": algunas agrupaciones de pilotos, seguramente con el propósito de tranquilizar a los viajeros, han dicho que las compañías aéreas exigen a sus tripulaciones la práctica de toda clase de eventualidades: control de los mandos en las turbulencias, aterrizajes forzosos, estabilización de la aeronave al fallar un motor, despliegue manual del tren de aterrizaje, etcétera, etcétera. En todo caso, es absolutamente imposible que un tripulante pueda comandar, digamos, un Boeing 767 si tiene escasas 82 horas de vuelo acumuladas en ese tipo de avión tal y como ocurrió con el piloto que iba al mando del Learjet que se desplomó el 4 de noviembre.

Y así, el accidente aéreo es verdaderamente un hecho excepcional, un acontecimiento rarísimo considerando la astronómica cantidad de vuelos realizados cada día en el planeta. Naturalmente, una aerolínea se dedica exclusivamente a eso, a que sus aparatos transporten a la gente con toda seguridad. Por contra, los servicios aéreos del Gobierno —para estricto consumo interno, es decir, para uso exclusivo de

sus funcionarios— no son un fin en sí mismo ni una actividad preponderante de la Administración. Luego entonces, el cumplimiento de ciertas reglas no resulta de la existencia de una gran estructura de control, parte consustancial de la industria de la aviación, sino de decisiones que se pueden tomar, digamos, de manera un tanto discrecional dentro de un aparato esencialmente ineficiente y burocrático. Ya sabemos que el apego a la *normatividad*, para fines prácticos, termina siendo un estéril ejercicio de tramitología que no garantiza resultados concretos ni desenlaces exitosos. Para mayores señas, uno de los grandes problemas que resultan del mecanismo de licitaciones que se utiliza para otorgar contratos de obra pública es que, obligados por ley a aprobar la propuesta menos costosa, los funcionarios pactan compromisos que, muchas veces, las constructoras no pueden cumplir sin sacrificar la calidad de los trabajos; de ahí, los baches de nuestras carreteras y, en general, la desvincijada condición de la infraestructura de este país. Lo barato sale caro. Muy caro.

Suponemos que, con criterios de modernidad, en la Secretaría de Gobernación decidieron, en algún momento, subcontratar

los servicios de pilotaje de sus aviones en vez de tener a una plantilla de tripulantes en la nómina con todas las obligaciones laborales que ello significa. De tal manera, celebraron el consabido concurso entre diferentes proveedores de servicios para dar mantenimiento a sus aviones y contar con tripulaciones. No dudamos que las gestiones se hayan llevado de manera ejemplar pero, ya embarcados en el juego de la transparencia —y teniendo, en consecuencia, los datos a la mano— resulta que, a pesar de tener la certificación para pilotar el Learjet 45, los tripulantes no habían acumulado las horas de vuelo para asegurar siquiera esa manipulación de los controles en la cabina —instintiva, instantánea y automática— que sólo puede brindar la experiencia. Un avión es como un violoncelo: tienes que poder encontrar las notas a ciegas.

Nos encontramos, entonces, con que una decisión burocrática devino en un trágico accidente. La Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales (juf!) de la Secretaría de Gobernación no estipuló ninguna exigencia de mínimos de horas de vuelo a bordo del Learjet 45, sino que se contentó, para contratar a una empresa, con que sus pilotos



estuvieran certificados.

La diferencia está en los detalles. Y, en este caso, una pequeña laguna en los requisitos de la licitación terminó por costar la vida, al parejo, de clientes y proveedores; por no hablar, desde luego, de las personas a las que les cayó el avión encima, gente que no tenía nada que ver en asunto. El Gobierno, en ocasiones, es un monstruo que devora sus propias entrañas. ■M

revueltas@me.com

Una pequeña laguna en los requisitos de la licitación terminó por costar la vida, al parejo, de clientes y proveedores... El Gobierno, en ocasiones, es un monstruo que devora sus propias entrañas



RENÉ SOTC