

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, CITA A COMPARECER A LOS DIRECTORES GENERALES DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES; Y SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA QUE EXPLIQUEN LA SITUACIÓN QUE AFECTA LA OPERACIÓN Y BUEN FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO “BENITO JUÁREZ”.

A nombre del Sen. Miguel Ángel Osorio Chong, Sen. Carlos Humberto Aceves del Olmo, Sen. Claudia Edith Anaya Mota, Sen. Manuel Añorve Baños, Sen. Eruviel Ávila Villegas, Sen. Sylvana Beltrones Sánchez, Sen. Ángel García Yáñez, Sen. Verónica Martínez García, Sen. Nuvia Magdalena Mayorga Delgado, Sen. Beatriz Elena Paredes Rangel, Sen. Jorge Carlos Ramírez Marín, Sen. Claudia Ruíz Massieu y Sen. Mario Zamora Gastélum, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXV Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 78 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 116 y 122 fracción I y 123 de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

De acuerdo con cifras oficiales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez” (AICM), al cierre de 2021 se contabilizaron un total de 36 millones 56 mil 614 pasajeros de los cuales 25.8 millones fueron pasajeros nacionales y 10.1 correspondieron a pasajeros internacionales.

En contraste con el año 2020 (año del inicio de la pandemia), el porcentaje de pasajeros que se movilizaron desde o hacia el AICM en 2021 tuvo un incremento significativo del 64%, mientras que los pasajeros nacionales crecieron en un 59.9% los internacionales aumentaron en un 75.5%; misma

tendencia que estamos observando para el 2022, cuyas expectativas refieren que incrementarán las operaciones en este año debido a la relajación de restricciones sanitarias.

Las cifras anteriores se traducen en poco menos de 328 mil operaciones al año, de las cuales 237 mil corresponden a vuelos nacionales y poco más de 90 mil son internacionales, lo que representa un crecimiento del 37% para 2021 respecto al año anterior.

Derivado de estas cifras, el AICM muestra que existe un escenario de recuperación de la actividad aérea comercial, cuya tendencia de crecimiento se perfila a tener un mismo escenario para este 2022, debido al tránsito de personas y operaciones que se están registrando diariamente en el principal aeropuerto de la Ciudad de México.

Sin embargo, en un periodo de recuperación económica post – pandemia y a casi 4 años de gobierno de la actual administración, el pasado 21 de marzo del año en curso se inauguró el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) con un costo cercano a los 450 mil millones de pesos, cifra superior a los 75 mil millones que había anunciado el presidente de la República cuando deliberadamente y mediante una consulta a modo, decidió suspender las obras del NAICM.

Dicha obra insignia del gobierno del presidente en turno, inició operaciones con únicamente tres aerolíneas nacionales y una internacional, con únicamente 10 vuelos diarios, cifra que contrasta contra las más de 980 operaciones diarias que registra el AICM.

Esta situación pone en entredicho el costo – beneficio de la obra aeroportuaria del presidente, en la que se hace constar que el gasto realizado no se compensa con la actividad actual que presenta el AIFA; con escasas rutas y con opciones limitadas de accesibilidad a la terminal aérea que entorpecen el acceso y elevan el costo de traslado desde cualquier punto de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Ante este escenario, desde la inauguración del AIFA, se ha observado una insistente campaña de desprestigio en contra del AICM, que puede distinguirse si prestamos atención al creciente número de incidentes que se suscitan semana a semana y que han generado un deterioro en el servicio que ofrecen las dos terminales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

A tan solo 20 días de la inauguración del AIFA, dentro de las operaciones del AICM ya se reportaban más de 340 demoras y cancelaciones en distintos vuelos, eso, sin contar los retrasos en las operaciones de carga y descarga de equipaje, la operación reducida del Instituto Nacional de Migración y Aduanas, y sobre todo y más preocupante, los incidentes en pista que afectan la logística de los aviones que esperan para despegar o aterrizar.

A lo anterior se suman los constantes incidentes de los controladores aéreos, que de forma fortuita, desde marzo a la fecha se tiene mayor conocimiento de la situación que se vive dentro de la torre de control del AICM, y que debido a la falta de personal, despidos injustificados, cese de contratos de personal calificado y a una “mala operación” de controladores y autoridades, se han documentado casos de incidentes que si no fuera por la habilidad de los pilotos o del poco personal calificado, que aún queda en tierra, se hubieran traducido en catástrofes que pondrían en riesgo la vida de múltiples personas.

Otro aspecto importante que se debe destacar, es que el AICM desde hace más de 15 años alcanzó su nivel máximo de saturación en operaciones y atención de usuarios, por lo cual proyectos como el NAICM resultaban en una opción viable para atender y expandir las operaciones aéreas, no obstante, el optar por una terminal de menores dimensiones y con capacidad limitada para recibir vuelos internacionales, tan solo basta recordar que México perdió la categoría 1 en seguridad aérea lo que imposibilita que en nuestro país se puedan crear nuevas rutas internacionales.

Adicionalmente, los cambios en el Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), con la reciente destitución de su director, señalado por los incidentes ocurridos en el AICM y por haber sustituido a personal calificado con personal sin experiencia en la materia, son elementos suficientes para

entender el contexto que actualmente se vive dentro del aeropuerto que provocan tantos retrasos y problemas operativos.

Debido al tamaño y tráfico del espacio aéreo mexicano, los protocolos de logística, seguridad y control deben cumplir los más altos estándares de calidad internacional que garanticen el buen funcionamiento, de las terminales áreas, sobre todo el AICM, principal puerta de México al mundo.

Por lo que, ante la inauguración del AIFA, el que se haya relegado a segundo plano de atención e importancia el AICM, dejando esta terminal a la deriva en cuanto a mantenimiento, remodelaciones e instalación de nuevas tecnologías que agilicen la atención de los usuarios y las operaciones del aeropuerto, sólo son muestras adicionales que existe todo un escenario de boicoteo en contra del principal aeropuerto del país, para priorizar una obra aeroportuaria que en su estado actual no puede ni podrá en el corto plazo suplir en su totalidad al AICM.

De manera adicional, y además al SENEAM, la empresa paraestatal Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) encargada de operar, administrar, construir y conservar aeropuertos; prestar servicios de suministro de combustibles, ofrecer asistencia técnica y consultoría, así como instrucción e investigación en materia aeronáutica y aeroportuaria; participa en el desarrollo tecnológico y colabora con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de regulación, verificación y supervisión de aeropuertos, han dejado que desear en sus funciones, toda vez que el aeropuerto presenta serios atrasos en materia de actualización de tecnología para la atención y despacho de usuarios que faciliten su tránsito y acceso al interior y exterior de las terminales del AICM.

En combinación, tanto el SENEAM como ASA, han sido cómplices desde marzo de este año para evitar que el AICM funcione con normalidad, de primera instancia, se ha detectado que se está aplicando un sistema de *Ground Delay Program* mediante el cual no están dejando que aterricen más de 31 aviones por hora, y se crearon brechas de separación entre las aeronaves de entre 4.5 y 7 millas náuticas cuando en la práctica internacional es de mínimo 3.5 millas

náuticas, por lo que, podemos concluir que el estado de saturación que existe en el aeropuerto es una fabricación de las autoridades aéreas para presionar a las aerolíneas a aterrizar fuera de la Ciudad de México, en las pistas del AIFA.

Adicionalmente, los suministros de turbosina están presentando retrasos considerables que afectan las horas de salida y generar retrasos en cadena que afectan desde el abordaje, el despegue y hasta el aterrizaje desde y hacia el AICM.

Tras la inspección de la Administración de Aviación Federal de Estados Unidos (FAA) el pasado 12 y 17 de junio, México no pudo recuperar la categoría 1 de seguridad aérea, por detectarse 28 observaciones de incumplimientos con los estándares de seguridad aérea establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que no han podido corregirse.

En mayo de 2022, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Aviación (IFALPA en inglés) difundió un reporte en el que pilotos de aerolíneas comerciales manifestaron que tienen que realizar largos sobrevuelos en el Valle de México para lograr aterrizar en el AICM, además de los frecuentes retrasos y cancelaciones de vuelos, frecuentes alertas de proximidad al suelo y de proximidad entre aviones, así como que el personal de control aéreo no siempre utilizan el lenguaje establecido por la OACI, provocando confusiones. Únicamente por considerarse algunas de las observaciones que impidieron a nuestro país recuperar la categoría 1 en seguridad aérea.

El incidente más reciente ocurrió el 11 de mayo de 2022, cuando un avión de Aeroméxico tuvo que hacer una “fuga al aire” para no chocar con avión de United Airlines que se encontraba en la misma pista en la que tenía autorizado aterrizar.

Las llamadas "idas al aire", son maniobras que ocurren cuando por falta de seguridad en el aterrizaje la aeronave vuelve a elevarse antes de tocar pista. Los aterrizajes abortados se duplicaron en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a causa del rediseño del espacio aéreo.

De acuerdo con Flight Safety Foundation, organización establecida desde 1847 en Virginia, EU, el promedio de "idas al aire" a nivel mundial se ubica entre 1 y 3 por cada mil aterrizajes.

Entre enero y abril de 2021, se registraron en promedio 3 "idas al aire" por casi mil operaciones en el AICM. En el mismo periodo de 2022, las cifras de "idas al aire" alcanzaron 6 por cada mil operaciones en el AICM, de acuerdo con testimonios de los controladores y expertos aéreos, debido a que no se publican cifras oficiales.

Adicionalmente, los señalamientos por fallas en equipos de comunicación y radares, abusos de mandos hacia controladores de vuelo y largas jornadas de trabajo han sido constantes.

Ante esta situación, la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Aviación (IFALPA) ha recomendado a los pilotos de aviación que tienen que utilizar el AICM a cargar combustible adicional para realizar los sobrevuelos prolongados antes de aterrizar y también por los posibles retrasos en los vuelos, así como obedecer estrictamente las restricciones de altitud publicadas.

Otro de los problemas que enfrenta el actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es la falta de mantenimiento. Especialistas de diversos medios mencionan que "sólo el 25 por ciento del TUA es utilizado para dar mantenimiento al AICM. El resto se usa en otras funciones que no tienen que ver con el aeropuerto".

En lo que va del sexenio del presidente Andrés Manuel López Obrador, el AICM ha operado con los mayores recortes presupuestales de los últimos siete años. Por concentrar la atención en la construcción del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), en tres de los cuatro años del actual gobierno se ha recortado el presupuesto del AICM, En 2018, el AICM registró un gasto de 7 mil 297 millones de pesos, pero en 2021 cayó a 5 mil 093 millones. Los rubros que concentran las disminuciones fueron de "servicios generales", es decir, labores de mantenimiento, compra de herramienta y seguros, entre otros, de

acuerdo con datos oficiales de la Cuenta Pública de la Secretaría de Hacienda (SHCP).

Para las y los integrantes del Grupo Parlamentario del PRI en el Senado de la República, es sumamente delicada la situación que se está viviendo al interior del Aeropuerto Benito Juárez en sus dos terminales y que más allá de buscar soluciones se observa que la tendencia es hundir y abandonar el aeropuerto para dar preferencia a un aeropuerto cuyas capacidades son notoriamente inferiores, el cual no soporta ni soportaría el número de operaciones que actualmente tiene el AICM.

Más allá de vuelos u operaciones, se habla de la atención a los usuarios tanto nacionales como extranjeros que utilizan el AICM de forma cotidiana o remota y cuya integridad se ve comprometida ante las deficiencias operativas que han demostrado las autoridades del estado mexicano en materia aérea.

Es urgente replantear la política aeronáutica de los aeropuertos de la Ciudad de México, transitando hacia una estrategia que garantice seguridad operativa, conectividad, certidumbre jurídica y calidad en los servicios de transportación aérea y aeroportuaria, mayor cobertura, cumplimiento de los estándares internacionales, capacitación del personal técnico y recursos presupuestales, tecnológicos y humanos suficientes.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración de esta Asamblea, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

Primero. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, cita a comparecer al Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, para que se explique y detalle los incidentes que están ocurriendo de forma constante en el AICM y que afectan la operación de vuelos, control aduanal y funcionamiento interno del aeropuerto, así como cuáles son las acciones que están realizando para atender estos incidentes, evitando que sigan sucediendo y poder recuperar la categoría 1 dentro del espacio aéreo mexicano.

Segundo. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión, cita a comparecer al Director General del Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para que explique las causas que afectan las operaciones de tráfico y control aéreo dentro del espacio del Valle de México y que inciden directamente la operación del AICM afectando a miles de pasajeras y pasajeros nacionales e internacionales.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente a 29 de junio de 2022.

Suscriben

Integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional