



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA AL GOBIERNO FEDERAL, A TRAVÉS DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, A FORTALECER EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL EN MÉXICO Y RECUPERAR LA CATEGORÍA 1 DE SEGURIDAD AÉREA OTORGADA POR LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

La suscrita Senadora Claudia Ruiz Massieu Salinas, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXV Legislatura y en mi carácter de integrante de la Comisión Permanente, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 50 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, y los resolutivos aplicables de las Reglas Básicas para el Funcionamiento de la Comisión Permanente, someto a consideración de esta H. Asamblea la presente **proposición con punto de Acuerdo, por el que la Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a fortalecer el sector de la aviación civil en México y recuperar la Categoría 1 de seguridad aérea otorgada por la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos de América.** Lo anterior, al tenor de los siguientes:



ANTECEDENTES

La aviación es uno de los sectores de mayor relevancia para el desarrollo económico de México, a través de la generación de ingresos provenientes del transporte de pasajeros y de carga, así como del aumento del turismo. Su papel como facilitador del comercio y del intercambio de conocimiento e ideas, hace que su atención por parte del Estado mexicano sea primordial. En recientes fechas la estabilidad de la industria se ha visto afectada por una serie de decisiones gubernamentales que han comprometido su viabilidad y eficiencia, lo que se traduce en importantes pérdidas económicas para nuestra nación.

CONSIDERACIONES

I. La presente administración del Gobierno de la República ha dejado de considerar a la aviación como un sector productivo que debe impulsarse y acompañarse con acciones concretas en su favor, para apreciar esta actividad como un tema político-ideológico en el que se dejan de lado las necesidades técnicas y científicas por los dogmas. Ejemplo de esta política aeronáutica es la cancelación en 2019 del Nuevo Aeropuerto Internacional de México, la cual costó a las arcas nacionales más de 331 mil 996 millones de pesos, ello sin considerar aún la liquidación del 70% de los bonos emitidos para financiar el proyecto. Este proyecto tenía como finalidad fortalecer el papel de México como un “hub” regional, de manera que las compañías aéreas pudieran ofrecer una red de rutas más amplia y con mayor frecuencia de servicios. Se esperaba que el NAIM permitiera incrementar el número de pasajeros anuales hasta los 136 millones en 2034, estimando que sin éste la cifra se limitaría a 116 millones, es decir 20 millones de pasajeros menos¹. Adicionalmente se

¹ <https://www.iata.org/contentassets/13ded19fca56497cab09bc4a467a0787/informe-impacto-economico-naicm.pdf>



estimaba que la construcción del NAIM implicaría que la contribución de la aviación al PIB podría ser 20 mil millones de dólares mayor y el sector sustentaría 200 mil empleos adicionales².

Por el contrario, se impulsó la construcción del Aeropuerto Felipe Ángeles el cual hasta el momento solo tiene previsto atraer al menos el 15% de las operaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para el cierre de 2022, lo que se traducirá tan solo en la operación de 110 vuelos y unas 200 operaciones³. El AIFA tuvo un costo de más de 60 mil millones de pesos y las autoridades a su cargo esperan que sólo podrá ser rentable en tres o cuatro años. Sin embargo, hasta mayo del presente año, dicho Aeropuerto solo tiene 7 rutas y registró 361 vuelos con un total de 35 mil 129 usuarios, es decir un promedio diario de 1,133, cifra incluso menor al mes previo (en abril contabilizó un promedio de 1,166 viajeros diarios)⁴. Todo parece indicar que esta nueva obra de infraestructura no permitirá resolver el grave problema de saturación del espacio aéreo mediante un sistema aeroportuario más eficiente y seguro.

II. En mayo de 2021, la Administración Federal de Aviación Civil (FAA por sus siglas en inglés) rebajó la calificación de seguridad aérea de México -de Categoría 1 a la 2- derivado de una auditoría realizada a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) entre octubre de 2020 y febrero de 2021, gracias a la cual se encontraron 28 áreas con incumplimientos. Los fallos encontrados fueron respecto de la legislación aeronáutica, recursos financieros y presupuesto, contratación de personal adecuado, suficiente y con los tabuladores pertinentes, certificación y vigilancia y la

² Ídem.

³ <https://elpais.com/mexico/2022-06-18/el-gobierno-preve-que-el-aeropuerto-felipe-angeles-tendra-110-vuelos-para-finales-de-2022.html>

⁴ <https://www.forbes.com.mx/aifa-tiene-mas-vuelos-pero-promedio-de-pasajeros-baja/>



operación de los diversos sistemas técnicos y de inspección aérea⁵ y mayor autonomía a la AFAC, entre otros elementos. Esta decisión trajo consigo límites a las aerolíneas mexicanas, las cuales no pueden abrir nuevas rutas hacia los Estados Unidos de América (EE.UU.), lo cual resulta de gran relevancia, toda vez que cerca del 70% de los turistas internacionales que viajan hacia o desde México tienen como procedencia dicho país⁶. Este vacío está siendo llenado por las aerolíneas del país vecino, toda vez que, de enero a marzo de 2022, transportaron el 55% de los pasajeros internacionales mientras que las mexicanas solo transportaron el 23%⁷. Se reporta que las pérdidas económicas para las aerolíneas nacionales rondan entre los 5 mil y 15 mil millones de pesos⁸.

Si bien esta no es la primera vez que se pierde la Categoría 1 -ello sucedió también en 2010-, en esta ocasión el gobierno mexicano ha tardado en demasía en retornar a ella. En anterior ocasión, el Gobierno Federal tardó cuatro meses en recuperarla, mientras que actualmente dicha reducción ha llevado su curso durante poco más de un año y sin vistas de que se resuelva a la brevedad.

Cabe destacar que, el 23 de junio de este año, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes informó que de mayo de 2021 a la fecha se han realizado siete evaluaciones por parte de FAA, la última en efectuada del 13 al 17 de junio del presente y cuyos resultados se darán a conocer posiblemente en este mes de julio, como un análisis previo ante la auditoría definitiva. Es de preocupar que se establecieron previamente 10 revisiones, aunque medios destacan que las probabilidades para lograr nuevamente la Categoría distan de ser probables.

⁵ <https://www.forbes.com.mx/mexico-suma-7-evaluaciones-de-eu-y-no-logra-recuperar-categoria-1-en-seguridad-aerea/>

⁶ <https://elpais.com/mexico/2022-05-25/la-recuperacion-de-la-categoria-1-de-seguridad-aerea-se-retrasa-ha-sido-un-proceso-tortuoso.html>

⁷ Ídem.

⁸ <https://www.jornada.com.mx/2022/05/25/economia/025n2eco>



Uno de los elementos que más ha jugado en contra de la recuperación de la Categoría 1 es la reducción del presupuesto para la AFAC. En 2018 -cuando se denominaba Dirección General de Aeronáutica Civil- se le otorgó un presupuesto de 594 millones, recortándosele para quedar en 2021 en 364 millones de pesos. Finalmente, para el 2022 se le otorgó un presupuesto de 484 millones de pesos⁹. Recursos que resultan insuficientes no solo para atender sus responsabilidades, sino para configurarse como una entidad autónoma que supervise a cabalidad a las aerolíneas y el espacio aeronáutico. Es de destacar que de acuerdo con la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA), la AFAC genera ingresos derivados de su funcionamiento por alrededor de dos mil millones de pesos al año, recursos que le permitirían ser autosustentable.

III. A este escenario se suma que, como en otros casos en los que la presente administración del Gobierno Federal carece de una estrategia clara, el liderazgo de la AFAC se ha puesto en manos de las Fuerzas Armadas, en este caso de un ex integrante, el General en retiro Carlos Antonio Rodríguez Munguía. Ello después de que la Categoría 1 le fuera retirada a la AFAC. El Colegio de Pilotos Aviadores de México ha señalado que si bien el personal militar aéreo reúne cualidades para una tarea de esta naturaleza, deben pasar por un proceso de inducción y capacitación específica para el manejo de la operación aeroportuaria civil y comercial¹⁰. Estos espacios tradicionalmente ocupados por personal profesional de carácter civil cada vez están siendo mayormente ocupados por personas con formación militar que carecen de los conocimientos necesarios para administrar la aviación civil, principalmente en sectores como el de capacitación. El 24 de julio de 2021, el

⁹ Ídem.

¹⁰ <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2022/02/17/categoria-aerea-1-de-mexico-no-se-recuperara-pronto-preven-especialistas/>



Presidente del Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica (CIMA), Jesús Navarro Parada, mediante una misiva alertó que “(Reemplazar) por personal sin conocimiento en la materia pareciera una sinrazón que va a degradar aún más el desempeño de la AFAC en su papel de autoridad aeronáutica civil nacional y peor aún, va a poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas en nuestro país”¹¹.

El papel de integrantes o ex integrantes de las FFAA en el sector ha ido en aumento. A la par de liderar a la AFAC, también construyeron y operan actualmente el AIFA. Finalmente, este 8 de julio pasado, fue nombrado el Vicealmirante Piloto Aviador Retirado Carlos Velázquez como director del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el primero en ostentar dicho cargo con antecedentes en las Fuerzas Armadas¹². Si bien se reconoce que tiene una experiencia basta en la aeronáutica militar, no se conoce información sobre su experiencia en la administración de un espacio civil de gran relevancia logística y económica para el país. Con este nombramiento, algunos de los principales puestos de liderazgo y control aéreo nacional dejaron de estar en manos de expertos civiles para pasar a manos de miembros de las FFAA, cuyo desconocimiento de la materia pudieran ser un factor determinante en el desarrollo de la industria de la aviación civil.

IV. Las y los usuarios de la transportación aérea padecen cada vez más los fallos en el sistema de la aviación civil, toda vez que se registran importantes demoras en sus vuelos por la saturación del espacio aéreo, mientras que hay largas esperas para la entrega del equipaje y, adicionalmente, largas filas para los controles migratorios.

¹¹ <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2021/07/26/operaciones-aereas-en-riesgo-por-militarizacion-de-aviacion-civil-ingenieros-aeronauticos/>

¹² <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Marino-retirado-toma-timon-del-AICM-en-medio-de-politizacion-aerea-20220708-0003.html>



Dada la relevancia de las terminales aéreas para el desarrollo económico de nuestro país a través de la conectividad aérea y por las razones anteriormente expuestas, someto a esta H. Comisión Permanente, la siguiente proposición con punto de:

ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la República, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Relaciones Exteriores, a establecer las acciones necesarias, tanto presupuestales, materiales y diplomáticas para que México recupere la Categoría 1 en seguridad aérea que otorga la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos de América (FFA por sus siglas en inglés) e informen al Poder Legislativo Federal del programa y determinaciones adoptadas en ese sentido.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la República, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a informar a esta soberanía sobre las acciones realizadas por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) para lograr recuperar la Categoría 1 en seguridad aérea que otorga la Administración Federal de Aviación Civil de los Estados Unidos de América (FFA por sus siglas en inglés).

TERCERO. La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta al Gobierno de la República, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a fortalecer el sector de la aviación civil en México, así como a impulsar una política eficiente y con objetivos claros que permitan a este sector recuperar su condición de verdadera palanca de desarrollo para el país.



Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente en el Senado de la República, a 19 de julio de 2022.

SENADORA CLAUDIA RUIZ MASSIEU SALINAS.