

# INDIRA KEMPIS

SENADORA  
POR NUEVO LEÓN



## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE RESPETUOSAMENTE SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES A TOMAR LAS DEBIDAS ACCIONES PARA QUE NUESTRO PAÍS RECUPERE LA CATEGORÍA 1 EN MATERIA DE SEGURIDAD AÉREA A LA BREVEDAD POSIBLE.**

La suscrita, Sen. Indira Kempis Martínez, Senadora de la República por el estado de Nuevo León del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura del Honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo estipulado por los artículos 8, numeral 1 fracción II, 108 y 276 del Reglamento del Senado de la República, me permito someter a consideración de esta Soberanía la siguiente proposición con Punto de Acuerdo mediante la cual el Senado de la República exhorta al Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a tomar las debidas acciones para que nuestro país recupere la categoría 1 en materia de seguridad aérea a la brevedad posible. Lo anterior al tenor de las siguientes:

### **CONSIDERACIONES<sup>1</sup>**

México tiene desde hace un año la misma categoría de seguridad aérea que la pequeña isla caribeña de Santa Lucía. Toda una mancha para la que fue séptima potencia turística mundial antes de la pandemia. La decisión de EE UU, en mayo del año pasado, de quitarle la categoría 1 ha limitado la apertura de nuevas rutas al vecino del norte, un freno al crecimiento de las aerolíneas mexicanas. Los retrasos de la autoridad aeronáutica estadounidense y la falta de

---

<sup>1</sup> Cullel, Jon Martin, 24 de mayo del 2022. "La recuperación de la categoría 1 de seguridad aérea se retrasa: "Ha sido un proceso tortuoso". El País. <https://elpais.com/mexico/2022-05-25/la-recuperacion-de-la-categoria-1-de-seguridad-aerea-se-retrasa-ha-sido-un-proceso-tortuoso.html#:~:text=La%20%C3%BAltima%20vez%20que%20M%C3%A9xico,conseguirlo%20entre%20agosto%20y%20septiembre.>

# INDIRA KEMPIS

SENADORA  
POR NUEVO LEÓN



personal de su contraparte latinoamericana han complicado los esfuerzos para corregir la degradación. En el mejor escenario, México recuperará la categoría 1 en agosto, pero todavía no hay fecha para la auditoría.

La degradación ha colocado a México en un selecto grupo de países que incumplen con los estándares mínimos de seguridad aérea. Tan solo nueve otros países, entre ellos Venezuela y Bangladés, y un conjunto de islas figuran en la lista. Sin embargo, ninguno de ellos se acerca a los millones de turistas que recibe México cada año, ni mantiene los lazos comerciales que tiene el país latinoamericano con EE UU.

Más allá de la humillación de cargar con esta membresía, la rebaja tiene efectos económicos directos. La pérdida de la categoría 1 impide a las aerolíneas mexicanas abrir nuevas rutas a EE UU, lo que amenaza con limitar su crecimiento y favorecer a sus competidoras estadounidenses. Esta situación se ha alargado más de lo inicialmente esperado por el Gobierno, y el sector aeronáutico no oculta su alarma. “Nos preocupa mucho por la imagen que damos como país e industria”, señala el director general de la Cámara Nacional de Aerotransportes, Cuitlahuac Gutiérrez. “Tenemos urgencia”, coincide el titular de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), Carlos Antonio Rodríguez Munguía.

La última vez que México perdió la categoría 1, en 2010, el Gobierno tardó cuatro meses en recuperarla. Las autoridades creían poder emular ese precedente, pero ha pasado un año y la degradación se mantiene. El Gobierno mexicano espera conseguirlo entre agosto y septiembre. Sin embargo, incluso ese calendario luce poco probable. La visita técnica de la Administración Federal de Aviación estadounidense (FAA, en sus siglas en inglés), prevista para esta semana, se ha pospuesto y todavía no hay nueva fecha confirmada. Después de esa visita, México tendría que pedir una nueva auditoría para poder someterse al examen final.

# INDIRA KEMPIS

SENADORA  
POR NUEVO LEÓN



“Los tiempos no son tan optimistas”, señala a este diario Carlos Antonio Rodríguez Munguía. Los retrasos de la FAA han alargado el proceso, asegura. Durante el último año, México ha recibido seis visitas de la agencia. Una de ellas, prevista para diciembre, se canceló por un brote de covid-19. Se pospuso a enero, pero se volvió a cancelar. Al final, se llevó a cabo en marzo. “Perdimos tres meses”, señala el titular de la AFAC.

El experto Rogelio Rodríguez, de la UNAM, sostiene que el aplazamiento de la última visita refleja “una mala comunicación” entre las autoridades aeronáuticas. “Es el peor momento en las relaciones en los últimos 40 años. El tema no es tanto técnico, como la pasividad de la FAA”, afirma. “La recuperación de la categoría 1 está tomando mucho más tiempo de lo previsto, pero ahora ya no está en manos de México. Dependemos de la agenda de la FAA”, coincide Cuitlahuac Gutiérrez, de la cámara de aerotransportes. “Ojalá sea este año, pero esa es la pregunta del millón”.

No toda la culpa es de la FAA. El mismo Rodríguez Munguía reconoce que la falta de presupuesto de la AFAC ha limitado la respuesta a la auditoría, en la que se identificaron 28 áreas de incumplimiento de los estándares establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional. “El hecho de no contar con el personal suficiente y capacitado ha afectado”, dice. “Hemos tenido que procurar hacer más con lo mismo. El presupuesto de AFAC ha ido reduciéndose año con año. Hasta ahora, con la degradación, no nos dieron recursos adicionales”.

Por otro lado, las fallas reportadas por la FAA no han sido fáciles de corregir. México ha tenido que modificar la ley del sector para dar mayor autonomía a la AFAC y aprobar los nuevos reglamentos. Además, el Gobierno se ha visto obligado a contratar y capacitar a 280 inspectores más y a subirles el salario un 30% en promedio para equiparlo al de sus contrapartes en el sector privado.

# INDIRA KEMPIS

SENADORA  
POR NUEVO LEÓN



Después de calificar la degradación como “sorpresa total”, la AFAC ahora se siente confiada y asegura que todas las deficiencias han sido solventadas y que así lo atestiguó la FAA en su última visita en abril. Sin embargo, un año después de la degradación, los inspectores todavía no han recibido el incremento salarial que pedía EE UU. Rodríguez Munguía señala que el aumento ha sido “un proceso tortuoso” por el número de trámites, pero que se verá reflejado por fin a partir de junio. “Sentimos que estamos listos para lo que sigue”, afirma.

La urgencia viene de los límites que impone la degradación a las aerolíneas mexicanas, que llevan un año sin poder abrir nuevas rutas a EE UU. La barrera es alarmante. El mercado estadounidense absorbe alrededor del 70% de los turistas internacionales que viajan hacia o desde México. “La degradación va en detrimento de nuestra posición en el mercado. Las aerolíneas nacionales han invertido en flota, pero estas nuevas aeronaves no pueden ser destinadas a EE UU”, dice Gutiérrez.

Las empresas mexicanas temen que sus competidoras del norte aprovechen el momento para llenar el hueco, justo cuando se recupera la demanda turística con el final de la pandemia. De enero a marzo, las estadounidenses transportaron al 55% de los pasajeros internacionales, frente al 23% de las mexicanas. En el mismo periodo de 2019, antes de la pandemia, las estadounidenses transportaron al 45%, frente al 30% de las mexicanas. Aunque hay más factores en juego, la degradación amenaza con agravar la tendencia.

No es la única espina clavada en el costado del Gobierno. El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), uno de los proyectos estrella del presidente Andrés Manuel López Obrador, arrancó con apenas seis rutas diarias y sigue prácticamente vacío. El Gobierno ha presionado a las aerolíneas para abrir más frecuencias desde el AIFA, pero mientras se mantenga la degradación estas serán principalmente domésticas. Recuperar la categoría 1 supondría un balón de oxígeno para el nuevo aeropuerto.

# INDIRA KEMPIS

SENADORA  
POR NUEVO LEÓN



Pese a las consecuencias de la pérdida de categoría para el sector aeronáutico mexicano, López Obrador apenas lo ha tratado en sus conferencias matutinas y no ha trascendido que haya hablado de ello a su homólogo, Joe Biden. Para Rogelio Rodríguez, es necesario una intervención al más alto nivel. “México no puede permanecer en la incertidumbre. Lo que no se ha hecho es una gestión diplomática. La última vez se actuó con más agilidad y se escaló al nivel de los presidentes”, señala. A la espera de que la FAA defina una nueva fecha para la visita técnica, Rodríguez Munguía no ve con malos ojos un mayor apoyo político: “Todo suma”.

Por lo anteriormente expuesto, resultado competente esta Soberanía para emitir el presente Punto de Acuerdo y resultando facultado el titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para atenderlo, los suscritos solicitamos se vote en este momento la siguiente proposición con:

## **PUNTO DE ACUERDO**

**Único.-** El Senado de la República al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a tomar las debidas acciones para que nuestro país recupere la categoría 1 en materia de seguridad aérea a la brevedad posible.

Dado en el Salón de Sesiones del Senado de la República, el 16 de agosto del 2022.

---

Sen. Indira Kempis Martínez