



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SOLICITA LA COMPARECENCIA DE DIVERSAS AUTORIDADES RELACIONADAS CON LOS INCIDENTES QUE SE HAN REGISTRADO DENTRO DEL ESPACIO AÉREO DEL VALLE DE MÉXICO Y QUE HAN PUESTO EN PELIGRO LA VIDA DE PASAJEROS Y TRIPULANTES, Y CON LA CRISIS QUE EXISTE EN LAS INSTALACIONES DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO (AICM) DERIVADA DE LOS RETRASOS, CANCELACIONES Y CONGESTIONAMIENTO DE VUELOS.

Quienes suscriben Jorge Carlos Ramírez Marín, Claudia Ruíz Massieu Salinas, Miguel Ángel Osorio Chong y Mario Zamora Gastélum, a nombre de las senadoras y los senadores integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la LXV Legislatura y de la Comisión Permanente, con fundamento en los artículos 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 58 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente Proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

A más de un año del rediseño del espacio aéreo en el Valle de México, los ciudadanos no han visto mejorías en el servicio que prestan las terminales aéreas y las aerolíneas. Queda claro que, a lo largo de estos meses, lejos de reducirse los costos y los tiempos de vuelo, se han suscitado diversos incidentes dentro del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, Benito Juárez, y en el propio espacio aéreo, y se ha

incrementado la carga de trabajo para los controladores de tránsito y pilotos, poniendo en riesgo permanente a miles de usuarios y tripulaciones.

Es innegable que existe una crisis en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), en los últimos días se han estado incrementando los retrasos en los vuelos, cancelaciones y congestiónamiento de vuelos, con lo que se está afectando gravemente los intereses de los usuarios sin que nadie se haga responsable de dicha situación lo que nos lleva a preguntarnos ¿qué está pasando?

Se han registrado varios incidentes de aeronaves que llegan al AICM con poco combustible, debido a que tienen que gastarlo en dando vueltas en el espacio aéreo por las demoras excesivas hasta que se les asigna una pista de aterrizaje.

El rediseño del espacio aéreo se pensó para organizar el flujo de aeronaves en el Valle de México y permitir la interoperación de tres aeropuertos, es decir, el de la Ciudad de México, Toluca y el de Santa Lucía, recientemente inaugurado. Sin embargo, esto ha sido un desastre en cuanto a su planeación y puesta en marcha.

Debido a todo esto, hace un año, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) rebajó a nivel 2 a la aeronáutica mexicana por no cumplir con los estándares de seguridad que establece la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, por sus siglas en inglés).

En ese momento, la FAA explicó que las aerolíneas estadounidenses ya no podrían vender boletos con códigos compartidos de designación de

vuelos operados por empresas mexicanas hasta que la autoridad aeronáutica mexicana, mejorara su sistema de supervisión de la seguridad operacional a un nivel óptimo para cumplir con los estándares.

Esta decisión, además de que revela el riesgo para la integridad de los usuarios, afecta a la industria aeronáutica mexicana, pero también, al turismo y la captación de divisas por este rubro en nuestro país.

El pasado 7 de mayo, dos aviones de la Aerolínea Volaris se vieron involucrados en un incidente de aproximación, uno aterrizando y otro a punto de despegar en una misma pista del AICM, por lo que estuvieron en riesgo de colisionar, después de que controladores aéreos autorizaran en más de una ocasión a la aeronave que venía en vuelo, aterrizar sobre la pista, en la cual, se encontraba otro avión a punto de despegar.

De no ser por la maniobra realizada por el piloto para abortar el aterrizaje, y porque la tripulación de una tercera aeronave alertara sobre la existencia de otra sobre la pista autorizada, el incidente de aproximación hubiera acabado en una tragedia.

A causa del incidente, el Director General de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Víctor Hernández Sandoval, fue destituido, lo cual resulta preocupante en la medida que es la primera vez que el Gobierno Federal reconoce la crisis que existe en el espacio aéreo, a pesar de que dicho funcionario había sido denunciado reiteradamente.

Efectivamente, los controladores del tránsito aéreo habían estado advirtiendo y denunciando a las autoridades de la Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones de la "ineptitud y negligencia" del Director del SENEAM, sin que se tomaran hasta ahora cartas en el asunto.

Por el evento del pasado sábado, la Secretaría de Gobernación convocó a una reunión con todos los involucrados, incluyendo a las líneas aéreas para conocer los detalles de lo sucedido, con el fin de poner a componer el Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, pretendiendo migrar del 25% de todas las operaciones del Aeropuerto de la Ciudad de México principalmente al Aeropuerto Felipe Ángeles para disminuir los riesgos; sin embargo, los usuarios seguimos sin saber ¿qué está pasando?

Desde hace tiempo, tanto el Sindicato Nacional de Controladores, como la Federación Internacional de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA, por sus siglas en inglés), han alertado respecto a diversos incidentes en la llegada y salida de aviones en el AICM, por lo que han denunciado irregularidades en el sistema aeroportuario mexicano, responsabilizando a SENEAM, pero sin ser tomados en cuenta.

El Sindicato de Controladores rechazó que ello sean los responsables del deterioro del servicio y del incremento de eventos de inseguridad aérea en el Valle de México. Esto, luego de que IFALPA reportara que durante el último mes se registraron varios incidentes de aeronaves que llegan al AICM, las cuales tienen bajos niveles de combustible debido a esperas no planificadas y desvíos por demoras excesivas.

Mediante un comunicado, el sindicato aseguró que se ha evitado que ocurran accidentes "gracias a la experiencia y cuidado de los controladores, a pesar del hostigamiento laboral al que están sometidos y a las deficiencias del rediseño del espacio aéreo". Responsabilizó a SENEAM de la "capacitación deficiente e insuficiente", debido al fallido rediseño presentado por el organismo; además señalaron que a raíz del diseño del espacio aéreo se han incrementado los incidentes un 300 por ciento.

Las constantes presiones, amenazas y sobrecarga de trabajo han desatado una serie de problemas en los controladores aéreos del AICM; desde agotamiento hasta desorientación por exceso de trabajo y estrés, situación que abre la puerta a un mayor número de incidentes aéreos como los que ya hemos experimentado o a posibles accidentes que serían fatales.

Por su parte, el Subsecretario de Comunicaciones Jiménez Pons, no descartó que estuviera relacionado el incidente del 7 de mayo con la carga de trabajo, “porque si hay una gran carga de trabajo, entonces la gente está desconcentrada”.

Además señaló que hay un déficit de más de 250 controladores a nivel nacional, por eso también hay una demanda mayor de horas extras en las terminales aéreas y hay un cansancio mayor del personal.

En ese sentido, debemos conocer cuáles son las razones por las que se está permitiendo que los controladores aéreos estén trabajando cansados por cubrir horas extras ante el déficit del personal, poniendo en riesgo la vida y la integridad de los usuarios y tripulaciones de las aeronaves; asimismo, si con ello se contravienen las disposiciones legales nacionales e internacionales, así como la Condiciones Generales de Trabajo para los Controladores de Tránsito.

La FAA establece que un controlador aéreo no debe trabajar más de 10 horas continuas durante su turno y debe tener 9 horas de descanso antes de su siguiente turno, sin embargo, se tiene conocimiento que los operadores han llegado a trabajar jornadas con sobrecarga de hasta 17 horas, con malos pagos y con horas extras sin pagar mediante amenazas de despido y acoso.

La Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) sostuvo que bajo ninguna circunstancia permitirá que se comprometa la seguridad de las tripulaciones, pasajeros y aeronaves, y exhortó a SENEAM a atender con la más alta prioridad los reportes que se han hecho desde hace meses y permita conocer el diagnóstico y las medidas de mitigación de riesgos que correspondan.

De acuerdo con la Administración Federal de Aviación, las auditorías que implementa en distintos espacios aéreos ayudan a determinar si un país cumple con los estándares de seguridad internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la operación de sus transportistas aéreos.

Las auditorías llamadas Evaluación de la Seguridad en la Aviación Internacional (IASA), es un programa internacional implementado por la FAA desde 1991 aplicado por tres agencias aéreas FAA's Associate Air Safety Administrator (AVS), Flight Standards Service (AFS) y la División of Internacional Policies and Programs (AFS-50), las cuales en conjunto, evalúan la capacidad de un país, no de las aerolíneas para cumplir con los estándares de seguridad internacional.

De esta manera, la FAA determina después de realizada la auditoría si un país es categoría 1 o 2, es decir cumple o no cumple con los estándares de la OACI.

La categoría se centra en 8 elementos de evaluación, entre ellas: la legislación aeronáutica; reglamentos operativos, sistema de aviación civil del país; capacitación del personal técnico; orientación técnica; herramientas de suministro de información de seguridad; licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones; vigilancia; y, resolución de problemas.

La categoría 1 entonces se refiere al cumplimiento y aprobación de los 8 elementos, por lo cual la FAA puede otorgar licencias para nuevas rutas internacionales de aviación civil, condición en la que se encontraba México hasta el 25 de mayo de 2021.

Por el contrario, la categoría 2 se refiere a que en uno o más de uno de los elementos de evaluación se identificaron deficiencias, lo cual pone en riesgo la operación de aerolíneas dentro del espacio aéreo de un país. Situación en la que se encuentra México desde mayo de 2021 y que no ha logrado recuperar, aún con la inauguración del nuevo aeropuerto Felipe Ángeles, en la base militar de Santa Lucia.

Rogelio Jiménez Pons, Subsecretario e Comunicaciones, señaló que el incidente de aproximación del 7 de mayo, por su relevancia, podría afectar la recuperación de la Categoría 1.

“No nos genera un buen ambiente, porque ya se hizo un escandalazo. No creo que contribuya, pero espero que nuestros representantes de la AFAC lo sepan solventar bien y efectivamente espero que no contribuya a seguir con la descalificación”.

Destacan los siguientes incidentes en los últimos 3 meses que dejaron ver las deficiencias y la crisis a que se hace referencia:

El primero ocurre el 26 de febrero de este año cuando una aeronave de Aeroméxico perdió separación contra un avión de carga ruso, el cual se tuvo que desviar, dejándolo de frente al Ajusco, con una altitud mínima de 600 metros por debajo de lo permitido y quedando de frente a las aeronaves que se encontraban detrás de esta aeronave.

El segundo incidente ocurre el 2 de abril de este año cuando un avión de BANXICO solicitó desviación de ruta para realizar una maniobra de drenado de combustible, dejándolo de frente a un avión de la compañía Volaris que se dirigía a Santa Lucía y cuya proximidad era de 2 millas a la misma altitud, lo cual suscitó una nueva redirección de ruta del avión del Banco.

El más reciente incidente ocurre apenas el pasado 7 de mayo, cuando en la pista 05L del AICM se autorizó el aterrizaje de una aeronave de Volaris al mismo momento que una aeronave de la misma compañía tenía autorización para despegar en la misma pista.

Estos incidentes son solo una muestra de lo que la IFALPA denunció en su comunicado respecto a la multiplicación de incidentes que están ocurriendo dentro del espacio aéreo del país, tales como despegues y aterrizajes simultáneos, aeronaves con aterrizajes en niveles mínimos de combustible, atrasos prolongados de despegues, así como constantes alertas de proximidad al suelo de parte de las aeronaves que aterrizan en el AICM.

La seguridad del espacio aéreo no es un tema menor y tampoco es un asunto que deba deslindarse a un segundo plano toda vez que en la mayoría de los incidentes ocurridos y reportados se pone en riesgo la integridad y la vida de miles de usuarios que utilizan los servicios aéreos.

Que México, siga sin poder recuperar la categoría 1 que otorga la OACI es sinónimo de que nuestro espacio aéreo no es seguro, y nuestros aeropuertos tiene deficiencias profundas.

Las fallas que se están cometiendo en materia de aviación civil no deben permitirse ni deben dejarse sin castigo, por el contrario, se debe poner un castigo ejemplar a la corrupción que prevalece en el sector, que tenga como resultado incrementar la seguridad de los usuarios y evite accidentes dentro del Valle de México y sus dos aeropuertos.

En el Grupo Parlamentario del PRI nos mostramos preocupados por el rumbo y las acciones que se están realizando por parte de las autoridades, debemos saber qué está pasando, cuál es el origen de esta crisis y quiénes son los responsables.

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 SOLICITA LA COMPARECENCIA DEL SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL, PARA QUE EXPLIQUE A ESTA SOBERANÍA TODO LO RELACIONADO CON LOS MÚLTIPLES INCIDENTES QUE SE HAN REGISTRADO Y REPORTADO DENTRO DEL ESPACIO AÉREO DEL VALLE DE MÉXICO, QUE HAN PUESTO EN PELIGRO LA VIDA DE PASAJEROS Y TRIPULANTES DE AERONAVES. ASIMISMO, PARA QUE EXPLIQUE CUÁLES SON LAS RAZONES POR LAS QUE SE ESTÁ PERMITIENDO QUE LOS CONTROLADORES AÉREOS ESTÉN TRABAJANDO EN CONDICIONES NO ÓPTIMAS POR CUBRIR HORAS EXTRAS ANTE EL DÉFICIT DEL PERSONAL, Y SI CON ELLO SE CONTRAVIENEN LAS DISPOSICIONES LEGALES NACIONALES E INTERNACIONALES, ASÍ COMO LA CONDICIONES GENERALES DE TRABAJO PARA LOS CONTROLADORES DE TRÁNSITO.

SEGUNDO.- LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SOLICITA LA COMPARECENCIA DEL GENERAL DE DIVISIÓN CARLOS ANTONIO RODRÍGUEZ MUNGUÍA, DIRECTOR GENERAL DE LA AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL PARA QUE EXPLIQUE LAS RAZONES POR LAS CUALES NO HEMOS RECUPERADO LA CATEGORÍA 1 EN SEGURIDAD AEREA, ASÍ COMO SUS IMPLICACIONES EN EL SECTOR; Y, PARA QUE DETALLE LOS INCIDENTES QUE SE HAN SUSCITADO RECIENTEMENTE EN EL ESPACIO AEREO DEL VALLE DE MEXICO.

TERCERO.- LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SOLICITA LA COMPARECENCIA DEL NUEVO DIRECTOR GENERAL DE SENEAM PARA QUE INFORME SOBRE LA ATENCIÓN QUE SE LE HA DADO A LOS REPORTES QUE LE HAN HECHO A DICHO ORGÁNO, PARA CONOCER EL DIAGNÓSTICO Y LAS MEDIDAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS QUE CORRESPONDAN DERIVADO DE MÚLTIPLES INCIDENTES EN EL ESPACIO ÁEREO.

CUARTO.- LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, SOLICITA LA COMPARECENCIA DEL AL DIRECTOR GENERAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL BENITO JUÁREZ DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE INFORME DETALLADAMENTE LAS RAZONES QUE ESTÁN CAUSANDO EL INCREMENTO DE RETRASOS, CANCELACIONES Y CONGESTIONAMIENTO DE VUELOS.

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente el 11 de mayo de 2022.



SUSCRIBEN

SEN. JORGE CARLOS RAMÍREZ MARÍN

SEN. CLAUDIA RUIZ MASSIEU SALINAS

SEN. MIGUEL ÁNGEL OSORIO CHONG

SEN. MARIO ZAMORA GASTÉLUM