

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PARA QUE, DENTRO DE SUS FACULTADES, DETERMINE DE MANERA INMEDIATA EL CESE DE LAS OPERACIONES EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL GENERAL FELIPE ÁNGELES EN TANTO NO SE GARANTICE LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SE COMPRUEBE LA VIABILIDAD DE LA OPERACIÓN SIMULTANEA DE AEROPUERTOS ALEDAÑOS A LA ZONA DEL VALE DE MÉXICO

El que suscribe, Diputado Víctor Manuel Pérez Díaz y Diputadas y Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de la LXV Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 78, fracciones III y VII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, somete a esta asamblea la proposición con punto de acuerdo, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES.

El pasado 7 de mayo se suscitó un error de control aéreo que casi ocasiona un accidente entre dos aviones de la compañía aérea Volaris al momento en que uno iba a aterrizar en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Los medios de comunicación reportaron que los hechos ocurrieron durante la aproximación final, es decir, a punto de aterrizar en la pista 05 del lado izquierdo del AICM, un avión de Volaris fue autorizado a aterrizar, mientras otro avión de la misma aerolínea se encontraba en la cabecera de la pista, en posición.

En contraste con lo anterior, la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones (SICT) había informado el 6 de mayo, que en lo que va del año, no cuenta con reportes oficiales sobre incidentes en el AICM, al momento de aterrizar o despegar¹.

Estos hechos son preocupantes, y son resultado de ignorar diversos llamados al Gobierno Federal, a través de la SICT para que reconsidere el rediseño del espacio aéreo que comenzó en marzo de 2021, cuyo único objetivo era favorecer las operaciones del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles.

De ello queda cuenta en un Punto de Acuerdo aprobado por la Comisión de Comunicaciones y Transportes, el 23 de febrero de este año, en el que se subraya la importancia que el rediseño aéreo tenga la mayor factibilidad aeroportuaria y sobre todo que garantice la seguridad de los usuarios.

Quienes suscribimos dicho Punto de Acuerdo advertíamos las consecuencias de un rediseño desprolijo y apresurado del espacio aéreo, razón por la cual, en ese momento, exhortamos a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil y a Servicios para la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano para que hiciera públicos los estudios que garanticen la seguridad de las nuevas rutas, llegadas y salidas consideradas en el rediseño del espacio aéreo en el Valle de México.

¹ El universal, 8 de mayo de 2022. Revelan incidente entre dos aviones de Volaris en el AICM; piloto evita colisión, visible en <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/revelan-incidente-entre-dos-aviones-de-volaris-en-el-aicm-piloto-evita-colision> fecha de consulta 9 de mayo de 2022.

Los antecedentes de quienes manifestamos nuestra preocupación por la seguridad de las operaciones del AICM son públicas y conocidas, sin embargo, la autoridad fue omisa ante las advertencias de los riesgos que implicaba el nuevo diseño del espacio aéreo, para favorecer las operaciones de un aeropuerto por capricho.

Desde la implementación del rediseño del espacio aéreo en marzo de 2021, tripulaciones y controladores aéreos han registrado incidentes graves, como la activación de alarmas contra colisión, eventos de idas al aire cada vez más frecuentes, entre otros, que no han sido atendidos por las autoridades².

También la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) había notificado al menos 17 advertencias como parte de un sistema de alerta que notifica cuando un avión está en peligro de estrellarse contra el suelo u otro obstáculo.

Aunado a lo anterior, el Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo (SINACTA) había alertado a la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) que la administración de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) se había abstenido de informar a la autoridad aeronáutica de varios incidentes ocurridos en el Centro de Control México.

² Aldo Munguía, El financiero 8 de mayo de 2022. Visible en <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/2022/05/08/renuncia-victor-hernandez-a-la-direccion-del-seneam-en-medio-de-incidentes-aereos/> fecha de consulta 9 de mayo de 2022.

En una misiva dirigida al titular de la AFAC, Rodrigo Vázquez Colmenares, en fecha 4 de septiembre de 2020, el sindicato reveló el detalle de al menos dos incidentes ocurridos en agosto, relacionados con la reducción de separación entre aeronaves³.

El jueves 5 de mayo, la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) solicitó una reunión con las autoridades aeronáuticas mexicanas con el objetivo de abordar la problemática de navegación que existe en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y en el nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Lo anterior debido a que durante el último mes se registraron incidentes de aeronaves que llegan al AICM, como bajos niveles de combustible y desvíos por la saturación en dicho puerto aéreo.

Por otra parte, la Federación internacional de Sindicatos de Aviación que representa a más de 100,000 pilotos de líneas aéreas en más de 90 países, (IFALPA por sus siglas en inglés), ha señalado que la apertura del AIFA ha traído nuevas complicaciones para los controladores aéreos, que al parecer no recibieron la capacitación necesaria para operar el re diseño del espacio aéreo.

Los operadores aéreos han sido enfáticos en sus inquietudes sobre el rediseño para favorecer la operación del AIFA, señalando entre otras cosas que:

Un grave error del rediseño es que adicionaron espacios aéreos mayores al área terminal, sin haber comunicación confiable con las aeronaves en esos espacios que corresponden originalmente a otros centros de control, como por ejemplo, la parte norte de Puerto Vallarta y Guadalajara; otro error grave es tener dos aproximaciones al aeropuerto en la pista cinco

³ Ruth Arellano, Oculata Seneam incidentes a autoridad aeronáutica, revela Sinacta, A 21MX 14 de septiembre de 2020, visible en <https://a21.com.mx/aeronautica/2020/09/14/oculata-seneam-incidentes-autoridad-aeronautica-revela-sinacta> fecha de consulta 9 de mayo de 2022.

(la de mayor utilización por el viento predominante), ya que se tiene una sola pista y el controlador de aproximación no tiene suficiente espacio para mover a las aeronaves en los últimos minutos de vuelo. Esta es la razón de que se hayan incrementado en forma significativa las aproximaciones fallidas⁴.

Derivado de dicho incidente, el titular de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM), Víctor Manuel Hernández Sandoval, presentó una renuncia de forma irrevocable a su puesto; sin embargo su dimisión no soluciona el verdadero problema, mismo que han subrayado los especialistas desde el inicio de la puesta en marcha del proyecto del AIFA, y es la incompatibilidad del funcionamiento de ambos aeropuertos, situación que ha sido analizada desde la cancelación del NAIM.

Como lo señala el informe de MITRE. *"Si tan solo dos razones, aeronáuticas deben ser mencionadas por la que **debería evitarse la alternativa AICM+Santa Lucía**, estas son: a) La innecesaria complejidad que puede llevar a problemas importantes que tendría que crearse para manejar ambos aeropuertos a la vez, cuando existe una muchísimo mejor opción con un total de tres pistas, no de cinco; b) El hecho de que nadie ha desarrollado el obligado estudio de espacio aéreo de AICM+Santa Lucía, dejando a un costado, ante la abrupta orografía de la CDMX, que el sistema debe diseñarse "de arriba (el espacio) hacia abajo (las pistas)", no al revés"*⁵.

⁴ Darío Célis, AIFA y AICM, incompatibles, El Financiero 24 de febrero de 2022, visible en <https://www.elfinanciero.com.mx/opinion/dario-celis/2022/02/24/aifa-y-aicm-incompatibles/> fecha de consulta 9 de mayo de 2022.

⁵ MITRE, 20 de noviembre de 2018, EL FUTURO AEROPORTUARIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y MITRE Comunicado Aclaratorio, visible en <https://www.mitre.org/el-futuro-aeroporuario-de-la-ciudad-de-m%C3%A9xico-y-mitre> fecha de consulta: 9 de mayo de 2022.

Todo lo anteriormente expuesto debería ser razón suficiente para que la SICT recapacitara y tomara cartas en el asunto impidiendo las operaciones en el AIFA, hasta en tanto, dichas operaciones no demuestren que son seguras y compatibles con el funcionamiento del AICM, lo anterior con el único fin de evitar incidentes que pueden costar vidas.

Por lo anteriormente expuesto, someto a consideración de esta soberanía el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO.- La Comisión Permanente del Honorable Congreso de la Unión exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para que dentro de sus facultades, determine de manera inmediata el cese de las operaciones en el Aeropuerto Internacional General Felipe Ángeles en tanto no se garantice la seguridad de los usuarios del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y se compruebe la viabilidad de la operación simultánea de aeropuertos aledaños a la Zona del Vale de México.

ATENTAMENTE

