

# RIESGOS EN EL ESPACIO AÉREO, UN PROBLEMA QUE URGE SEA ATENDIDO

17 de mayo de 2022

## Preámbulo

Hoy, nuestro país enfrenta una gran crisis, la relacionada con la gestión del espacio aéreo. Según el Sindicato de Controladores de Tránsito Aéreo (Sinacta), desde marzo de 2021 han ocurrido 100 incidentes, es preocupante que solo en el periodo de diciembre de 2021 a marzo de 2022 se han registrado 30 casos; y se afirma que de los reportes entregados a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, el 40 por ciento corresponde a incidentes registrados en el espacio aéreo de la CDMX y en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Los casos graves implicaron que fuese necesaria una maniobra evasiva del piloto para evitar una colisión entre aeronaves.

En COPARMEX nos preocupa la seguridad de las personas, tanto de usuarios de aerolíneas como de los trabajadores que conforman las tripulaciones, y también nos preocupan las empresas, quienes al igual que los usuarios se ven afectadas por estos graves incidentes. Nos interesa que se tomen las medidas necesarias y que, sobre todo, prive la sensatez y el diálogo para buscar soluciones que permitan mitigar cualquier riesgo y asegurar la recuperación económica y turística del país.

En esta Señal COPARMEX analizamos la situación y proponemos acciones para superar esta crisis.

## Contexto, causas e impactos de la crisis

En mayo de 2021, Estados Unidos (EEUU) rebajó la calificación de seguridad aérea de México, de categoría 1 a categoría 2. Esa determinación de la Administración Federal de Aviación (FAA, en sus siglas en inglés) implicó limitaciones a las aerolíneas mexicanas, como es la posibilidad de operar nuevas rutas o agregar más aviones hacia EEUU. Se consideró que México no cumple con los estándares internacionales mínimos de seguridad en varias áreas. El organismo estadounidense llevó a cabo una auditoría a la Agencia Federal de Aviación Civil mexicana (AFAC) de octubre de 2020 a febrero de 2021 y emitió 28 recomendaciones al Gobierno mexicano para corregir las deficiencias.

Desde ese momento se advirtió que había serios problemas en materia de conocimiento técnico, número insuficiente de inspectores aéreos, falta de personal cualificado o con suficiente experiencia, mantenimiento de registros, procedimientos de inspección y resolución de preocupaciones de seguridad.

Los recientes incidentes en el AICM revelan que el problema no sólo no ha sido atendido sino que se ha profundizado. La Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA, por sus siglas en inglés) advirtió la falta de capacitación del personal mexicano para maniobrar en el nuevo espacio aéreo, reconfigurado a partir de la entrada de los procedimientos de navegación basados en performance (o PBN) en 2020.

Quizá estamos viendo “la punta del iceberg” en un problema que fue anunciado desde el año 2018 por MITRE, centro de investigación sin fines de lucro especializado en temas de aviación, y que advirtió que la operación de tres aeropuertos, AICM, AIFA y Toluca, requeriría la creación de un espacio aéreo “sumamente complejo”, advertencia que fue ignorada. La reconfiguración del espacio aéreo puede convertirse en mucho más problemática en la medida en que la frecuencia de operaciones en el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles se incrementa y, por ende, los riesgos también vayan al alza si es que no hay acciones decididas y técnicamente fundadas para solucionar esta delicada situación.

El principal impacto de los recientes incidentes y su crecimiento en número es que la recuperación de la Categoría 1 demore aún más en perjuicio de la competitividad del sector aeronáutico en México,

que ya se ve reflejado en una pérdida de participación en el mercado de las aerolíneas nacionales; pero lo más grave, es que hoy el riesgo de un accidente que derive en pérdida de vidas es latente y debe ser atendido sin demora.

En los últimos 11 meses las aerolíneas mexicanas no han podido abrir nuevas rutas a EEUU, su principal destino en el exterior, lo que ha limitado su crecimiento, provocando severas pérdidas económicas, en un contexto en el que el sector turístico y las empresas con actividades en la amplia cadena de valor de este sector, intentan impulsar esfuerzos para resarcir los efectos negativos de la pandemia.

### Planteamiento de COPARMEX

A decir de los expertos, en buena medida si se ha podido evitar que los crecientes incidentes se conviertan en tragedias ha sido por el binomio pilotos-controladores, es decir, por el factor humano; pero no puede minimizarse esta crítica situación. Desde COPARMEX consideramos que se requiere:

- 1. Capacitación:** Este debe ser el primer paso, los controladores aéreos deben contar con capacitación adecuada y profesional, no cursos en línea sin supervisión adecuada.
- 2. Mejora en las condiciones laborales:** Se ha señalado como una necesidad contar con personal profesional, bien remunerado, con condiciones de descanso suficiente y un buen ambiente de trabajo al ser una de las profesiones con mayores niveles de estrés.
- 3. Personal suficiente:** Es fundamental contar con un número de personal suficiente, la austeridad no debe ser el argumento para recortes, no contrataciones o sobrecargas de trabajo que ponen en riesgo vidas humanas.
- 4. Estudios técnicos profundos y certificaciones internacionales:** Que abonen a generar certidumbre sobre la gestión del espacio aéreo, e incluso en caso de ser necesario, replantearse ante la orografía, condiciones climáticas adversas y la cercanía entre 3 aeropuertos que se pretende operen de forma simultánea. Es necesario conocer con un sustento técnico si el AIFA es apto para su operación simultánea con el AICM. El Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico-Aeronáuticas ha señalado que se incumplen normativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por no contar siquiera el AIFA con las vías de comunicación necesarias para la movilidad de trabajadores y viajeros.
- 5. Inversión en infraestructura:** Se requieren recursos necesarios para la operación con tecnología satelital y comunicación entre torres de control y aeronaves. Así como para la mejor organización en tierra.

### Nuestro llamado

Es para que no se minimice o se improvisen decisiones ante un contexto tan delicado en el que están en juego vidas y además la imagen internacional de México.

El sector turístico depende en buena medida de la industria aeronáutica. Según la propia Secretaría de Turismo, de enero a diciembre del presente año están programados 190 mil 513 vuelos hacia México, un incremento de 2.1% en las operaciones sobre lo registrado en 2019, cuando se operaron 186 mil 500 vuelos. Se espera que en este 2022 eso se traduzca en una derrama económica de 35 mil 185 millones de dólares.

Si queremos recuperar el 8.7% del PIB nacional que representaba en 2019 el PIB turístico, necesitamos generar certidumbre y confianza de que todo viajero cuenta con la mayor seguridad posible en sus traslados y estancia en nuestro país. En 2021, cerramos con un 7.1% del PIB, la recuperación post-pandemia del sector turismo es posible, pero solo tendrá lugar si se toman las decisiones correctas y con rigor técnico, no político.

Desde el sector privado manifestamos nuestro mayor compromiso para que esto ocurra y que logremos juntos que todos sean bienvenidos en México. Confiamos en que se actuará con responsabilidad y altura de miras.