



Austeridad deja sin presupuesto a seguridad aérea

Hay 31 proyectos de inversión para el sector con recortes de gasto este año

NOÉ CRUZ SERRANO

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

El gobierno federal tiene en cartera 31 proyectos de inversión para el sector aeronáutico que ayudarían a resolver cuellos de botella y el desgaste de la infraestructura, de acuerdo con información oficial.

Sin embargo, sólo recibirán 2 mil 79 millones de pesos este año, un tercio de los 6 mil 678 millones autorizados en el paquete económico.

Para Juan Carlos Machorro, experto en aeronáutica del despacho Santamarina y Steta, los problemas presupuestales en estos 31 proyectos alejan la posibilidad de recuperar la categoría 1 en seguridad aérea en la próxima revisión de EU.

"Hay temas en los que la austeridad no cabe, como en los controladores aéreos", opinó.

EL DATO

La reestructuración del sistema aéreo metropolitano dispone de sólo 800 millones de pesos.

RECUPERAR CATEGORÍA AÉREA, EN PELIGRO

Estado de abandono del aeropuerto capitalino y recorte presupuestal a 31 proyectos estratégicos alejan esa posibilidad en la próxima revisión técnica de Estados Unidos

Texto: **NOÉ CRUZ SERRANO**

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

Ilustración: **DANIEL RAZO**

El estado de abandono del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) y los recortes presupuestales en proyectos estratégicos del sistema aéreo ponen en riesgo recuperar

la categoría 1 en seguridad que se perdió hace un año.

El gobierno federal tiene en cartera 31 proyectos de inversión que promovió desde su llegada, los cuales ayudarían a resolver los

múltiples cuellos de botella del sector, así como el desgaste de la infraestructura aérea, señala información de las secretarías de Infraestructura, Comunicacio-

nes y Transportes (SICT) y de Hacienda y Crédito Público (SHCP), de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) y de los Servicios a la Navegación del Espacio Aéreo Mexicanos (Seneam).

A esos 31 proyectos les autorizaron, vía el Paquete Económico 2022, cerca de 6 mil 678 millones de pesos, pero al final sólo les asignaron 2 mil 79 millones, es



decir, apenas un tercio (31.1%) de lo planeado al inicio, según se desprende del seguimiento de obras y proyectos de inversión de la Unidad de Inversión de la SHCP al cierre de marzo pasado.

En esta lista se encuentran proyectos tan importantes como la propia reestructuración del sistema aéreo metropolitano al que le autorizaron 3 mil 367 millones de pesos este año, pero apenas pondrá de 800 millones.

Destacan también los programas de compra de equipo de seguridad de la aviación, a fin de adquirir contenedores de explosivos para varias terminales aéreas, así como el programa de adquisición de equipo para el servicio de seguridad operacional 2022, que supone la compra de cámaras de imagen térmica en aeropuertos que controla ASA.

En la lista de recortes también sobresale el programa de fortalecimiento del sistema de seguridad informática para evitar que simples celulares penetren los sistemas informáticos del AICM, y el plan de compra de equipo de seguridad aérea para las instalaciones del AICM que permitan evitar la instrucción de drones en el espacio aéreo del AICM.

Juan Carlos Machorro, líder del área de Práctica Transaccional y Financiera del despacho Santamarina y Steta, señaló al respecto que la indolencia presupuestal del gobierno en el sector refleja que "no es prioritario resolver los problemas del sector".

Subrayó que "hay temas donde la austeridad no cabe, como la seguridad aérea ni de recursos económicos, tecnológicos y humanos, como es el asunto de los controladores aéreos".

Al preguntarle si sabía el destino de los recursos que tendrían de haberse asignado a los 31 proyectos del sector, respondió: "Habría que verlo, pero seguro se canalizan a los proyectos insignia: Tren Maya, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y la refinería de Dos Bocas".

Explicó que no se está invirtiendo en el sector o en el AICM porque se tiene comprometida la Tarifa de Uso Aeroportuario (TUA) por 30 años para pagar a bonistas que prestaron para el aeropuerto de Texcoco: "Estamos hablando de 2 mil 500 millones de dólares", detalló.

"Por eso, el Benito Juárez se está cayendo a pedazos", subrayó.

El ingreso más importante del AICM y de todos los aeropuertos del mundo es la TUA y, en el caso del Benito Juárez, significó 65% de sus ingresos el año pasado.

Si el AICM estuviera en forma, en condiciones operativas, financieras y tecnológicas, podría operar de modo conjunto y simultáneo con AIFA, "pero no es el caso, uno es moribundo y el otro no tiene tamaño y capacidad de absorber las operaciones del otro".

Machorro consideró que, por lo pronto, los 31 proyectos de inversión para el sector aeronáutico enfrentan problemas presupuestales que alejan la posibilidad de que la próxima visita para la revisión técnica que llevará a cabo la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) de Estados Unidos, permitan a México regresar a la categoría 1.

A marzo pasado, información de la SHCP y SICT señala que hay dificultades en los cinco principales proyectos de inversión en cuanto a los recursos que se les pensaba asignar este año.

En el caso de la reestructuración de espacios aéreos y procedimientos de navegación, que consiste en la compra de equipo para actualizar el sistema que integra los aeropuertos de Ciudad de México, Toluca, Puebla y Cuernavaca, originalmente tenía que terminarse a fines de 2021, pero pidieron aplazar su conclusión a diciembre próximo, es decir, el AIFA arrancó sin que el sistema estuviera listo totalmente.

En cuanto al Programa de Mantenimiento y Rehabilitación de las Pistas 05R-23L y 05L-23R en el AICM, el cual considera tra-

bajos de corte en frío de la carpeta asfáltica existente que debe reponerse para corregir zonas agrietadas y deformadas, así como otras necesidades, tiene un costo de mil 390 millones de pesos y lleva un avance físico de apenas 16%.

A este programa le autorizaron 499 millones para este año, pero le dieron cerca de 192 millones.

Tampoco concluye aún la sustitución de sistemas de radioayudas a la navegación aérea, diseñado para que las operaciones de aproximación y despegue de las aeronaves en aeropuertos de Pachuca, Loreto, Monclova, San José del Cabo, Villahermosa, San Quintín, Minatitlán, Ixttepec, Tuxtla Gutiérrez, La Paz y Monterrey, sigan operando con los estándares de alta seguridad, al sustituir equipo con más de 15 años de operación.

Este proyecto tiene un costo de 475 millones, pero a pesar de su importancia, lleva un avance físico de 0% y también fue necesaria su recalendarización. ●

JUAN CARLOS MACHORRO

Experto en aeronáutica de Santamarina y Steta

"Seguro [los recursos] se canalizan a los proyectos insignia: Tren Maya, Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y la refinería de Dos Bocas"

"Hay temas donde la austeridad no cabe, como la seguridad aérea ni de recursos económicos, tecnológicos y humanos, como es el asunto de los controladores aéreos"



Mercado concentrado

El aeropuerto capitalino atendió a más de 9 millones de pasajeros.

Principales terminales aéreas

Millones de usuarios de enero a marzo de 2022



Fuente: AFAC de la SICT.



Sin recursos ni para el agua en el AICM

NOÉ CRUZ SERRANO

—noe.cruz@eluniversal.com.mx

Hay 10 proyectos en aeronáutica que quedaron fuera de las asignaciones presupuestales de 2022, como los estudios para determinar la recuperación de lluvia y agua tratada y abastecimiento de agua potable en el AICM, dado que el abastecimiento provisto por la red de Sacmex cubre 8% de la demanda, por lo que 92% se resuelve con agua transportada en pipas.

También quedaron fuera estudios para determinar posiciones de pernocta y puente elevado en el AICM, así como el Programa de Adquisición de Vehículos para la Seguridad Operacional 2020, en apoyo a las acciones de seguridad aeroportuaria y cumplir con la normatividad vigente.

Tampoco hubo recursos para ampliar la capacidad de respuesta contra ataque y extinción de incendios, mediante incorporación de equipos especializados que aseguran

la integridad de las personas dentro del AICM en caso de incidentes o accidentes con aeronaves o infraestructura.

Quedó fuera la ampliación y modernización del sistema de audio en las terminales 1 y 2, diseñado para mejorar la calidad del servicio de apoyo técnico de audio y video en los salones de usos múltiples.

No hay recursos para estudios de preinversión de obras de rehabilitación y modernización de los sistemas de documentación de equipaje BHS en los edificios terminales del AICM, tendiente a rehabilitar y modernizar el sistema de manejo de equipaje actual y optimizar tiempos, reducir costos operacionales y mejorar el servicio a los usuarios.

Además, no existe presupuesto para el fortalecimiento del sistema de seguridad informática en redes de voz y datos del AICM, ya que se detectó la posible penetración al sistema hasta con celulares de uso particular de usuarios

de la terminal aérea.

El presupuesto no contempla adquisición de equipo de seguridad aérea para las instalaciones del AICM que permita cobertura total de supervisión y respuesta inmediata ante invasión del espacio aéreo por parte de aeronaves no tripuladas, como drones.

Este año no habrá dinero para la ampliación de salas de espera y separación de flujos en la terminal 1 del AICM, para lo cual se busca construir y modificar el extremo surponiente del lugar, incluyendo salas de abordaje, pasillos para desembarque y abordaje, así como servicios complementarios.

Quedó fuera la ampliación de capacidad de seguridad para pasajeros, debido a que la alta demanda de pasajeros del AICM genera largos tiempos de espera para los usuarios por máquinas de rayos X, detectores de metales de pórtico y detectores de trazas, resultan insuficientes. ●



ARCHIVO EL UNIVERSAL

Este año, 10 proyectos en aeronáutica quedaron fuera del presupuesto; entre ellos el abastecimiento de agua en el aeropuerto capitalino.