

Reunión de Trabajo, celebrada el veintinueve de marzo de dos mil uno,  
en los salones “C y D”, del restaurante Los Cristales, Palacio Legislativo  
por las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes,  
de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del  
Honorable Congreso de la Unión

Siendo las ocho treinta horas del día veintinueve de marzo de dos mil uno, los integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes, de la LVIII Legislatura de la Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, celebran reunión de trabajo.

El Diputado Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), da comienzo a la reunión de Comisiones Unidas, con el propósito de ahondar en un punto presentado ante el Pleno por parte del Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), donde se señala la necesidad de todos los Grupos Parlamentarios, en apoyo a este punto de acuerdo, a fin de solicitar la presencia del Arquitecto Ernesto Velasco León, Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), para que rinda un informe sobre las obras de mantenimiento que se estaban efectuando en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y que, de alguna manera, han ocasionado una serie de problemas hacia los usuarios.

Por tanto, los Diputados integrantes de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes, le dan la bienvenida al Arquitecto Ernesto Velasco León, así como a los funcionarios que lo acompañan: Fernando Antillón Valenzuela, Director General de Aeronáutica Civil, el Actuario Roberto Cánovas Theriot, Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Acto seguido, hace uso de la palabra el Arquitecto Ernesto Velasco León, quien comenta acerca de la problemática que se ha presentado con relación al arreglo de una de las pistas del Aeropuerto de la Ciudad de México. El Aeropuerto está desincorporado del patrimonio de ASA desde el año de 1998, por lo tanto, tiene una administración propia, una operación propia y un mantenimiento y conservación; también separados orgánicamente de la red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Esta red tiene veintisiete aeropuertos, se desprendieron de la red de aeropuertos, treinta y siete de ellos, que conforman tres grupos aeroportuarios: El Grupo Aeroportuario del Sureste, el Grupo Aeroportuario de Centro-Norte y el Grupo Aeroportuario de Pacífico, en un proceso de privatización de los aeropuertos. El cuarto Grupo Aeroportuario lo conformó el Aeropuerto de la Ciudad de México, así es como este tiene facultades legales, administrativas y patrimonio propio, independientes de la competencia de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México se constituyó como una empresa de participación mayoritaria cien por ciento del Estado, que se denomina Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México y es una Sociedad Anónima de Capital Variable.

Cada año se debe arreglar, renivelar una de las dos pistas, que no permiten las operaciones paralelas; y sólo queda la posibilidad de que sean cerradas cuando se están arreglando. En muchas ocasiones se han cerrado a partir de las once de la noche, fuera de las horas de trabajo intenso, cuando se trata de reparaciones menores, pero en esta ocasión se trata de una obra de mayor envergadura y, por lo tanto, tuvo que ser cerrada por varios días.

A continuación, hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, Director General del Aeropuerto de la Ciudad de México, quien comenta que mencionará algunos antecedentes sobre la necesidad de tener las instalaciones, las pistas, las calles de rodaje y plataformas, en perfecto estado, así como también, una reseña de las labores, reuniones y esfuerzos que se han hecho para resolver esta situación, y por último un resumen de este asunto.

Primeramente, la seguridad de los pasajeros, aeronaves e instalaciones es la prioridad principal del Aeropuerto, para lograrlo es necesario mantener en perfecto estado de operación las pistas, rodajes, plataformas, iluminación, señalamientos y demás infraestructura aeronáutica, entonces se deben rehabilitar cada año. El programa de obras se prepara desde septiembre del año anterior, ya que forma parte del programa operativo del propio Aeropuerto y del presupuesto de la Federación para poder realizar las obras; dicho programa se confirma una vez que el presupuesto ha sido autorizado y se presenta al Comité de Operación y Horarios, con el fin de iniciar las acciones o preparativos correspondientes.

Las obras en las pistas se programan en sus fechas considerando dos elementos importantes: uno, que no coincidan con temporadas altas (semana santa, semana de pascua, en verano y en diciembre); en este año, de acuerdo a estos elementos, se estableció realizar estas obras en temporada baja de marzo para iniciarlas el diecinueve de este mes y terminarlas el cinco de abril.

El día nueve de enero se realiza la primera reunión del Comité de Operaciones y Horarios de este año, el representante de Aeroméxico solicita que se presente con anticipación el calendario de obras a realizar en pistas y calles de rodaje; el dieciocho de enero se informa a todos los miembros que el presupuesto ya se había autorizado y que el programa se presentaría el día seis de febrero, con el objeto de que las líneas aéreas tuvieran fechas precisas de inicio y término de cada obra, para que fueran reprogramando y analizando sus programas de vuelos; asimismo, el veintiuno de febrero, en reunión de trabajo con Conaza y; con la Canaero, el Aeropuerto de la Ciudad de México; presenta el número de operaciones que podrán realizarse por hora, con motivo del cierre de la pista, considerando una capacidad de cuarenta y seis operaciones por hora, cuando normalmente es de cincuenta y cuatro

por hora; el día seis de marzo, en reunión del Comité de Operación y Horarios, el Aeropuerto presenta el análisis de la reducción de

operaciones y se hacen ajustes en algunas líneas aéreas; el día dieciséis de marzo se tiene una reunión especial de trabajo con líneas aéreas, jefes de pilotos, en donde se da información acerca del proceso concreto de rehabilitación de obras, qué áreas se van a atacar, de qué manera se van a atacar, y todas las medidas de seguridad que se requieren para que esas obras en su duración garanticen la seguridad operativa del aeropuerto.

De igual manera, el día diecinueve de marzo, se inician las obras, y ese mismo día se tuvieron problemas de saturación de vuelos, por razones de vientos en la zona del Aeropuerto que obligan a cambiar el sentido de las operaciones, y esto ha llegado a que no se puede superar de cuarenta y dos el promedio máximo de operaciones por hora; ante esta situación, el día veintidós de marzo, se convocó a una reunión de urgencia con las líneas aéreas, con la comandancia del aeropuerto, y se tomaron una serie de medidas para aliviar la situación, entre las cuales están la revisión por parte del Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) de los procedimientos de aproximación de los patrones de espera en las cercanías del Aeropuerto de la Ciudad de México, la revisión de las ventanas, es decir, de las salidas que se autorizan en otros aeropuertos, en vuelos que tienen destino en la Ciudad de México, para la permanencia en instalaciones de otros aeropuertos y no dentro del avión, la situación se alivió pero no fue suficiente; por tanto, el día veintisiete hubo una reunión con ASA, con líneas aéreas, incluso con el Colegio de Pilotos, las autoridades aeronáuticas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con el objeto de tomar o diseñar otras medidas que pudieran ayudar a resolver este asunto, entre ellas están que todas las líneas de cargueros deberían operar a partir de las once de la noche y hasta las seis con cincuenta y nueve minutos del día siguiente y esos cajones que se dejan libres, se asignarían a operaciones de pasajeros comerciales, por tener prioridad las líneas aéreas de pasajeros. Otra de las medidas es que la operación, en los horarios de mayor afluencia, de las entidades como la Policía Federal Preventiva, la Procuraduría General de la República, la Secretaría de Marina y la Fuerza Aérea Mexicana, a través de la Dirección de Aeronáutica Civil, se harían en la noche y sólo en casos especiales y justificados se realizarían en horarios de servicio comercial.

Además, el Presidente de la República dio instrucciones para reducir al máximo las operaciones que se realizan en la flota de la Presidencia de la República, en apoyo para aliviar la situación y ofrecer un mejor servicio al público; otra de las medidas fue por parte del SENEAM, de seguir atento en las salidas de vuelos de aeropuertos en el interior hacia la Ciudad de México y la reducción de diez a ocho millas en la separación entre aeronaves, sin perder la seguridad. Con estas medidas se busca disminuir y solucionar el problema, el movimiento de operaciones de esta temporada, de este año; con respecto al mismo período del año anterior, en donde también se hicieron rehabilitaciones en marzo y abril, no se tuvieron estos problemas, pero hay que considerar también, además de los factores de carácter meteorológico, que las mismas operaciones han crecido del año pasado a éste en un cuatro por ciento.

De igual manera, el Actuario Roberto Cánovas Theriot menciona que hoy, a la una de la tarde, van a celebrar una reunión del Comité de Operación y Horarios, con el objeto de que algunas líneas aéreas hagan un esfuerzo adicional para ajustar sus vuelos y poder dar un mejor servicio al público.

A continuación, hace uso de la palabra el Licenciado Fernando Antillón Valenzuela, Director General de Aeronáutica Civil, quien comenta que el Aeropuerto de la Ciudad de México en el año dos mil, manejó el treinta y cinco por ciento de los pasajeros atendidos en toda la red aeroportuaria nacional, esto es poco más de veintiun millones de pasajeros, y manejó el veinte por ciento de todas las operaciones, casi las trescientos mil operaciones anuales, entonces se puede afirmar que este aeropuerto es el centro neurálgico de todo el sistema. Todas las medidas que se han comentado, tienen como propósito fundamental minimizar las molestias a los pasajeros, pero en un contexto de operar con la máxima seguridad operacional posible.

Acto seguido, el Diputado Juan Manuel Duarte Dávila (PAN), abre la primera ronda de preguntas y de comentarios y cede el uso de la palabra al Diputado Gustavo Alonso Donis García (PRI), quien manifiesta que se habla de dos pistas y de una diferencia cuando operan una y otra, de cuarenta y seis a cincuenta y cuatro, no pueden operar simultáneamente por la distancia entre ellas, entre los ejes, y cuestiona que debido a condiciones climáticas específicas que se presentan este año y no los años anteriores, en algo programado y previsto se deben los atrasos y los puntos críticos de esta situación actual, pero tal vez no previnieron ese crecimiento del cuatro por ciento, con respecto al año pasado, y también se incrementaron los vuelos y por esa situación se dio esta contingencia, asimismo cuestiona que las pistas de todos los aeropuertos del mundo, en cualquier terreno, merecen mantenimiento correctivo, preventivo o no preventivo sobre todo, no, aquí no hay correctivo, preventivo y solicita que se precisara si tiene importancia fundamental en los tiempos, los tipos de suelo y hasta dónde afecta.

Por otro lado, hace uso de la palabra el Diputado David Penchyna Grub (PRI), quien comenta que el mantenimiento que reciben las pistas del Aeropuerto de la Ciudad de México tiene que ser correctivo y debe ser con una periodicidad mayor, basándose en la resistencia de los suelos; y, solicita una reflexión en el sentido de que si ha sido el mismo parámetro que históricamente se ha tomado entre la distancia que se debe de tomar, entre cada una de las operaciones, la distancia entre aterrizajes y despegues que se toma por cuestiones de seguridad.

Hace uso de la palabra el Diputado Gustavo Carvajal Moreno (PRI), quien comenta que el problema es la atención a los pasajeros, en primer lugar hay una información escandalosa de que las líneas aéreas han demandado por millones de dólares al aeropuerto, y además se tienen quejas de los pasajeros que esperan horas su vuelo y nadie les proporciona información, entonces lo importante es darles la atención adecuada y tranquilidad, además de mantenerlos informados sobre estos asuntos.

Hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, quien contesta las preguntas formuladas, primeramente respecto a la pregunta del Diputado Gustavo Alonso Donis García (PRI), comenta que sí se previno ese crecimiento del cuatro por ciento, de hecho, las cuarenta y seis operaciones por hora, que es un límite operativo-técnico que tienen el aeropuerto, cuando una pista está cerrada, deriva en la solicitud a las líneas aéreas de que reduzcan y se ajusten a esa capacidad reducida, se contemplan los crecimientos que cada una de las aerolíneas trae históricamente; para el aeropuerto son cuatro por ciento más de operaciones, es decir, cada empresa va haciendo sus ajustes pero sí se considera; de tal forma que el ajuste o reducción que deben hacer cada una de las líneas aéreas puede ser mayor o menor con relación al año anterior, de acuerdo a los crecimientos que la propia línea traiga.

En relación con la segunda pregunta sobre el mantenimiento preventivo y la importancia del tipo de suelo, contesta que en materia de suelos no conoce bien el tema, las pistas no son de concreto, sino de pavimento, y por tanto, se requiere quitar la carpeta, poner una nueva, y nivelar. En ambas, tanto de concreto como de pavimento, se va quedando el hule de las llantas de los aviones, entonces hay que quitarlo y el pavimento se lastima en gran medida; ahora se usa agua a presión para quitar ese hule, cuando antes eran solventes, pero son contaminantes.

Hace uso de la palabra el Arquitecto Ernesto Velasco León, quien comenta que los suelos de la Ciudad de México los ocupó hace mucho tiempo el Vaso de Texcoco, la ciudad se construyó en el lago; el aeropuerto tiene construido en esos suelos cincuenta años, posteriormente se desarrollaron nuevas técnicas, las calles de rodaje, algunos alargamientos en pista, plataformas, todo esto se ha construido con una metodología y una tecnología desarrollada en México, fundamentalmente por lo que era la Secretaría de Obras Públicas, es una técnica de sustitución, sustituye el peso de la pista con material más ligero.

Hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, quien comenta sobre las preguntas del Diputado David Penchyna Grub (PRI), manifestando que la primera ya quedó contestada por el Arquitecto Ernesto Velasco León, y en cuanto al siguiente punto que versa sobre las distancias de separación entre aviones, el Servicio a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (SENEAM) es el especialista, es el controlador de tráfico aéreo; hay normas internacionales que determinan de acuerdo a las condiciones meteorológicas, de acuerdo a la infraestructura de los aeropuertos, la separación entre pistas. Cuando se tienen las dos pistas operativas, la separación reglamentaria es de cinco millas, y por lo tanto, se permite un despacho más fluido de los aviones, pero cuando se tiene una pista cerrada en las condiciones de la Ciudad de México, esta distancia se tiene que incrementar hasta diez millas, y esta es una de las distancias por las que se disminuye la capacidad de operación del propio aeropuerto; con los estudios que el SENEAM ha hecho, se llegó a la conclusión de que se puede reducir esa separación a ocho millas.

Hace uso de la palabra el Licenciado Fernando Antillón Valenzuela, Director General de Aeronáutica Civil, quien comenta que se tiene una calle de rodaje que no está completa y que

limita la operatividad de la pista; el avión al ir por el rodaje, se tiene que meter quinientos metros a la pista para tomar posición y entonces iniciar la carrera de despegue, estos quinientos metros se deben considerar también en el aire para darle oportunidad al avión que despegue, por ello la capacidad de la pista se ve reducida.

Enseguida hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, quien menciona que otro factor que influye es que los aviones que utilizan son de menor velocidad que los equipos comerciales, entonces para evitar el alcance de un equipo mayor con otro menor, las distancias tienen que ampliarse más, por ello la importancia del apoyo de entidades como la Policía Federal Preventiva, la Procuraduría General de la República y la Fuerza Aérea.

Acto seguido, hace uso de la palabra el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), quien comenta acerca de la problemática en cuanto a la atención de los pasajeros que comenta el Diputado Gustavo Carvajal Moreno (PRI), manifestando que parte de las medidas que se han reforzado en el aeropuerto es el supervisar a las líneas aéreas, revisar que estén haciendo un esfuerzo para brindar la atención necesaria, y además checar que las pantallas de información del estado del vuelo estén funcionando de manera correcta. Se sugirió a las líneas aéreas grandes como Mexicana y Aeroméxico, que anunciaran a través de los medios de información el estado de sus vuelos del día siguiente, de igual manera, los controladores de tráfico aéreo hacen el esfuerzo para dar la mayor fluidez en este asunto sin perder de vista la seguridad de las aeronaves; en cuanto a las demandas millonarias, menciona que no hay alguna demanda formal, todo es parte de la misma operación, de los riesgos que se corren cuando se opera, son situaciones que se dan.

A continuación, se abre la segunda ronda de preguntas y hace uso de la palabra la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN), quien cuestiona el haber otorgado vacaciones a algunos controladores aéreos, causando que el personal en turno cubriera períodos de catorce horas y sólo son de siete a ocho personas, y se declara que no son las suficientes para el control en el aire, aumentando la probabilidad de una falla humana y poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros, cuando ya se esperaba esta problemática, dado que lo planearon desde septiembre del año dos mil; asimismo, manifiesta que el problema se tiene en la torre de control, ya que no se cuenta con un radar de precisión y un sistema de control de flujos.

De igual manera, la Diputada Bertha Alicia Simental García (PSN) comenta que se quiere hacer ver que el actual Aeropuerto de la Ciudad de México ya no es funcional por dos motivos, que pueden venderle infraestructura más barata, o para favorecer el proyecto del aeropuerto de Texcoco, además están sobrevolando entre cuarenta y sesenta minutos, y por lo tanto, se contamina más a la Ciudad de México, entonces sería más conveniente que las aeronaves esperen en suelo de aeropuertos alternos.

Por otro lado, de acuerdo a la información proporcionada, las aerolíneas nacionales e internacionales fueron enteradas desde el dieciocho de enero de que se realizarían estos trabajos

de mantenimiento, entonces quién es el responsable de los daños ocasionados a los usuarios, y además, no se piensa que se está poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios y están afectando al sector turístico, y cuestiona sobre la responsabilidad del Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en la afectación de los usuarios y con las líneas aéreas y qué establece al respecto la normatividad que los rige.

Acto seguido hace uso de la palabra el Diputado Roberto Preciado Cuevas (PRI), quien se refiere a las medidas de la Fuerza Aérea, la carga aérea y otras más, que no corresponden al nivel de retraso que se origina vuelo con vuelo, y además cuestiona qué atraso al día de hoy se tiene estimado que se da en una línea aérea; y si al término de la reparación de la pista, no continuará el problema con la siguiente pista de la misma manera, y por último, pregunta que si tienen considerada alguna alternativa para poder desahogar vuelos de carácter internacional.

Por otro lado, hace uso de la palabra el Diputado César Horacio Duarte Jáquez (PRI), quien comenta que en el sector aeronáutico hay dos decisiones fundamentales en este momento, la primera es la decisión del lugar en donde se va a construir el nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México y el otro, es la venta de CINTRA. La aviación en México tiene una crisis por el momento que se está viviendo en el aeropuerto, afecta a todos los demás en el país, aunque sean vuelos locales o vuelos alimentadores como les llaman, pero todos tienen efecto en el Aeropuerto de la Ciudad de México; ese desorden y esa publicidad negativa que se ha hecho han provocado muchas molestias en la gente.

Asimismo, el Diputado César Horacio Duarte Jáquez (PRI), menciona que se han hecho medidas, como por ejemplo el acortar distancias en las aeronaves, los vuelos de carga, los vuelos oficiales, pero estas medidas se tomaron cuando ya estaba la crisis, y además cuestiona qué medidas faltan que se pudieran tomar, para que se aminorara la crisis que se está dando.

Acto seguido, el Diputado Emilio Rafael Goicoechea Luna (PAN) hace uso de la palabra y comenta que este problema se debe sacar adelante y se deben tomar las próximas decisiones, para evitar que estos temas se sigan viviendo, aunque con la construcción del aeropuerto se seguirían teniendo por lo menos hasta cinco, siete u ocho años más, que es cuando se terminaría la construcción.

Hace uso de la palabra el Diputado Edilberto Jesús Buenfil Montalvo (PRI), quien señala que el reducir de cincuenta y seis a cuarenta y seis operaciones con una sola pista suena mal, porque entonces solo sería una diferencia de diez vuelos; se habla de que si hay una obra complementaria en el aeropuerto actual, se puede tener un mejor aeropuerto por varios años. Si se planea construir un nuevo aeropuerto en donde va a haber una inversión millonaria, entonces qué cuesta menos, lograr una tercera pista,

aunque se tengan que tirar hangares, aunque se tengan que comprar o expropiar terrenos, hacer nuevas vías en la Avenida del Taller, o subterráneos como lo hay en otros lugares, se debe evaluar que es lo que conviene más para el país.

Acto seguido, hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, quien contesta a las inquietudes que fueron manifestadas por los Diputados, en cuanto al problema en torre de control por no contar con un radar de precisión y un control de flujos, primeramente señala que el radar de precisión existe y en la parte de control, de flujos el SENEAM puso en operación un nuevo sistema que está apoyando; se está viendo como se va a evitar la cantidad de tiempo de sobrevuelo en la llegada al aeropuerto.

De igual manera el Actuario Roberto Cánovas Theriot, señala que en este año se está planeando el reforzamiento de una calle de rodaje, de una salida de alta velocidad, y la construcción de otras dos, para que de alguna manera se siga dando respuesta a esa demanda creciente, además mencionó que este conflicto ya no se va a tener en mayo, el cinco de abril se terminan las obras de esta pista y la que se tenía programada para mayo, se va a posponer para el mes de octubre y se va a trabajar en la noche.

Empezando la tercera ronda de preguntas, hace uso de la palabra el Diputado Alejandro Gutiérrez Gutiérrez (PAN), quien cuestiona al Arquitecto Ernesto Velasco León cuánto tiempo lleva al frente de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, porque en la administración pasada y antepasada no se vio este tipo de problemas, con respecto al mantenimiento de la pista; y comenta que es raro que a unos cuantos meses de que se tome la decisión del próximo lugar para el aeropuerto, se esté dando este ambiente de señalamientos, este caos que se ve internacionalmente en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y sobre todo que no vaya a influir en la decisión que se vaya a tomar con respecto a uno de los dos aeropuertos.

Por otro lado, hace uso de la palabra el Diputado José Rodolfo Escudero Barrera (PVEM), quien comenta que el considerar a una tercera pista, es buena alternativa para problemas como la comunicación que dan a los aeropuertos o a las aerolíneas, asimismo comenta que el problema que se enfrenta es tomar la decisión respecto al nuevo aeropuerto, se deben hacer estudios de subsuelo, y además fijarse en la cuestión de vientos y aires.

Hace uso de la palabra el Diputado Alejandro García Sáinz Arena (PVEM), quien formula su pregunta con relación a que si un aeropuerto como el Bajío o Acapulco, necesitan la misma periodicidad de mantenimiento y cuál es el costo por metro cuadrado, porque eso se puede ver reflejado en el tipo de suelo, para tomar las consideraciones necesarias para el nuevo aeropuerto.

A continuación, el Diputado Gerardo De La Riva Pinal (PRI) hace uso de la palabra y manifiesta que si cada año le dan mantenimiento a las pistas, porqué el año pasado no hubo tanto descontento.

Hace uso de la palabra el diputado Juan Ignacio García Zalvidea (PAN), quien solicita que el Aeropuerto de la Ciudad de México pague bebidas, alimentos e incluso el hospedaje para

aquellos pasajeros que se enfrentan con problemas en sus vuelos, además se debe insistir en el problema de la seguridad.

El diputado Ismael Estrada Colín (PRI) hace uso de la palabra y manifiesta su conformidad con ese apoyo que se solicita se dé a los pasajeros en cuanto a alimentación y hospedaje, asimismo cuestiona que si este aeropuerto tienen que seguir operando en cinco o seis años mínimo hasta que se construya el nuevo aeropuerto, entonces qué se tiene previsto para evitar que se sigan dando este tipo de problemas e incluso pueda llegar a incrementarse con la saturación que se dará en los vuelos, sabiendo que se le tiene que dar mantenimiento a dos pistas.

A continuación, hace uso de la palabra el Diputado Arturo De la Garza Tijerina (PRI), quien cuestiona cuántos vuelos son de carga, cómo se está manejando y porqué no desplazar la carga a otro aeropuerto para aligerar los vuelos de pasajeros.

Acto seguido, hace uso de la palabra el Actuario Roberto Cánovas Theriot, quien responde a las preguntas hechas por los Diputados; y señala que todos los aeropuertos requieren mantenimiento en sus instalaciones, dependiendo del número de operaciones que reciba cada uno; en el caso del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, es la primera vez que con un cierre de pista se tienen estos problemas.

Por otro lado, el Actuario Roberto Cánovas Theriot comenta que la tercera pista es una buena alternativa y es un punto que ya se ha comentado y que podría abundarse más en él, además de que debe prevalecer la comunicación e información que se la brinde a los usuarios. Asimismo hace mención a las causas de demoras en el aeropuerto, señalando dos, la primera son los bancos de niebla que normalmente se dan a fines de enero y principios de febrero o a veces a finales de diciembre, además se toma en cuenta el tiempo de duración de las neblinas; la segunda causa de suspensión de operaciones son los aguaceros.

De igual manera, el Actuario Roberto Cánovas Theriot menciona que el mantenimiento en los aeropuertos depende del número de operaciones que se realicen, como lo había mencionado anteriormente, y depende, además, del peso del avión. Por otro lado, comenta que las líneas aéreas tienen la responsabilidad de brindar un desayuno, comida o cena e incluso hospedaje al pasajero que perdió o a la persona a quien se le retrasó su vuelo, igualmente se está trabajando en obras de rodajes, de salidas, que permitan hacer más fluido el movimiento para poder dar una respuesta adecuada a la demanda de los años venideros. Finalmente comenta que con respecto a la carga, ésta se va a mandar

al horario de la noche, ya que el centro de demanda y de distribución principal es la Ciudad de México y se prefiere volar en la noche en vez de hacerlo en aeropuertos alternos.

A continuación, hace uso de la palabra el Licenciado Fernando Antillón Valenzuela, quien hace énfasis en que estas situaciones no son provocadas porque de lo contrario se estaría incurriendo

en una falta de responsabilidad, también expresa que se están haciendo diversas acciones para que eventualmente todas aquellas operaciones que el Aeropuerto de la Ciudad de México no pueda recibir, se puedan mover hacia el Aeropuerto de Toluca.

Acto seguido, hace uso de la palabra el Arquitecto Ernesto Velasco León, quien manifiesta que se deben asumir las molestias que produce el mantenimiento consuetudinario del aeropuerto que se realiza en una de las pistas cada año, además menciona que la seguridad es fundamental dentro de las operaciones aeroportuarias, es decir, a la aviación.

Finalmente, hace uso de la palabra el Diputado Jesús Orozco Alfaro (PRI), quien a nombre de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y de Transportes agradece la presencia del Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares, al Director General del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, y al Director General de Aeronáutica Civil. Asimismo formula la solicitud a las autoridades, tanto del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, como a la autoridad en materia de Seguridad Aérea, de contar con la información pertinente para darle seguimiento a este asunto, de igual manera, agradece a todos su participación y da por concluida esta reunión de trabajo siendo las diez horas con quince minutos del lugar y fecha de su inicio.

Minuta de Reunión de Trabajo de los  
integrantes de las Comisiones Unidas  
de Comunicaciones y de Transportes  
29 marzo 2001

ATENTAMENTE

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE COMUNICACIONES

DIPUTADO JESÚS OROZCO ALFARO  
PRESIDENTE

DIPUTADO BULAMRO RITO SALINAS  
LUNA  
SECRETARIO

DIPUTADO EMILIO GOICOECHEA  
SECRETARIO

DIPUTADO ALONSO ULLOA VÉLEZ  
ARENA  
SECRETARIO

DIPUTADO ALEJANDRO GARCÍA SAINZ  
SECRETARIO

MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES

DIPUTADO JUAN MANUEL DUARTE DÁVILA  
PRESIDENTE

DIPUTADO EUGENIO ORESTES PÉREZ CRUZ  
SECRETARIO

DIPUTADO RAÚL CERVANTES ANDRADE  
SECRETARIO

DIPUTADO ELÍAS DIP RAME  
BARRERA  
SECRETARIO

DIPUTADO JOSÉ RODOLFO ESCUDERO  
SECRETARIO

