



Ruta de aproximación al AICM, decisión en firme

■ *Es menester comentar* que nuestro país aplica un sistema de tráfico aéreo basado en navegación convencional, esto es, a través de radioayudas.

Le cuento que hasta ahora, ninguno de los “líderes” que encabezaron el movimiento para evitar que pasara sobre Las Lomas la ruta de aproximación al Aeropuerto Internacional de México (AICM), que dirige **Alfonso Sarabia de la Garza**, ha demostrado que fuera un error.

Recordará que fue un gran escándalo y que el compromiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil que encabezaba **Alejandro Argudín**, fue que si les presentaban un dictamen técnico avalado por autoridad internacional de que el cambio de la ruta no mejoraba la seguridad o se presentaba una alternativa mejor que tuviera el mismo efecto de seguridad, regresarían a la original o analizarían la otra.

Pues llegó el tiempo comprometido y nadie presentó nada. Además, no entiendo por qué los vecinos de todo el Valle que viven la aproximación y el despegue nunca se quejaron con tal vehemencia como aquellos que argumentaron que sus propiedades perderían valor.

La modificación de la ruta de aproximación al AICM, se realizó para incrementar las condiciones de seguridad dado que la radial 160 (ruta que corría antes), el avión quedaba alineado para iniciar su aterrizaje justo a la altura de la Torre de Telecomunicaciones, pero para estabilizarse se forzaba mucho para cachar la

señal radioeléctrica que transmite el Sistema de Aterrizaje Instrumental (ILS, por sus siglas en inglés) con el que la torre de control y el avión se conectan para asegurar el aterrizaje correcto.

Con este cambio, el giro de San Mateo sube al Poniente, en concreto al Bosque de Chapultepec, justo sobre la Central de Autobuses de Observatorio se alinea de manera que no tiene que hacer maniobras para pescar la señal y estabilizarse.

Los aterrizajes fallidos bajaron de ocho en promedio a cero, y con ello, el sobre vuelo sobre la ciudad que tenían que hacer los aviones para volver a tomar ruta para volver a iniciar la aproximación, captura de señal y aterrizar. De ahí la importancia de la decisión técnica, porque se reduce la saturación y el riesgo que se presentaba por cada avión que no capturaba señal.

Otro tema, es que hasta antes de las modificaciones, 95% de los aterrizajes se hacían sobre la pista cinco derecha, la que está justo al lado de la Terminal 2 por la dificultad para alinear la bajada en la cinco izquierda.

Si el avión tenía que ir a la Terminal 1, los equipos tenían que rodar, muchas veces estacionarse y, esperar para poder “cruzar la pista derecha la izquierda, luego la derecha y finalmente hacer el rodamiento para llegar a posición de desembarque de pasaje.

Este era otro elemento de inseguridad, el cruce de aviones. Con el nuevo alineamiento, Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano (Seneam), que dirige **Claudio Arellano Rodríguez**, puede asignar ambas pistas dependiendo de a dónde va a llegar el avión con el pasaje y, ahorra tiempos de espera y tránsito dentro del aeropuerto.

Es menester comentar que nuestro país aplica un sistema de tráfico aéreo basado en navegación convencional, esto es, a través de radio ayudas. Migrarlo a un sistema de navegación satelital está en la propuesta de la SCT, pero no sólo debe invertir el Seneam sino las empresas aéreas porque los equipos nuevos de Boeing y de Airbus ya lo tienen o pueden adaptarlo, pero la flota de VivAerobus – que está transitando – una parte de los Connect de Aeroméxico, una parte de los equipos de Interjet y los de Aeromar, siguen usando espectro radio eléctrico que es similar a la del radio o la tele abierta, tiene que posicionarse para “capturar la señal”, eso es radio ayuda. De los equipos internacionales, cerca de 60% no tienen el Future Air Navigation System.

Sabemos que el **secretario de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza**, ha recibido la instrucción del presidente **Enrique Peña** de modernizar,



Continúa en siguiente hoja

Fecha 30.07.2014	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

hacer eficiente y garantizar la seguridad de la aeronavegación sobre la Megalópolis mexicana, de manera que se presupuestará la migración. Estados Unidos ya lo hizo y México podría hacerlo en un par de años, pero por lo pronto, el cambio de la ruta ha aumentado en 15% la eficiencia de aterrizajes y despegues, y a mejorado el tiempo de conexión para carga y descarga de pasaje en tierra, uno de los temas más demandados por los usuarios del AICM, clientes y aerolíneas.

De Fondos a Fondo

Grupo México mantiene paso de inversiones, pues del programa multianual de nueve mil millones de dólares (mdd) y la cifra para este año es record pues al esperar tres mil 400 millones de dólares. Del total lleva ejercidos mil 86 mdd al primer semestre de 2014, cantidad que sumada a lo que ya tiene comprometido representa 60% del presupuesto de este año.

Lo curioso es que varios analistas consideran bajo el ritmo de ejecución del gasto contra la meta anual, sin considerar esto último, que una buena parte está asignado y se ejercerá en la segunda parte del año.

■ Por divisiones, le cuento que la minera que encabeza **Xavier García de Quevedo Topete**, en la ampliación de la planta de cobre Esde III destinó 404 mdd. Otros 98 mdd a otros proyectos en México y 197 millones de dólares para Perú, sin contar con el de Tía María, donde esperan la aprobación al estudio de impacto ambiental en el tercer trimestre y el presupuesto para desarrollo es de mil 400 mdd.

La división de transporte, que maneja **Rogelio Vélez López de la Cerda**, mostró cifras récord en volumen de toneladas kilómetros de la mano de la industria automotriz al crecer 18% al transportar 800,000 vehículos, en movimiento de bienes de consumo creció 32%, y aunque registró una caída

de 13% en transporte de cemento, las ventas de esta división crecieron 5.2%. Respecto a las inversiones, fueron por 59.7 mdd.

La división de infraestructura, también a cargo de **García de Quevedo**, vio retribuidas las inversiones en su segunda planta de energía de ciclo combinado de 250MW, el parque eólico de 74 MW y la Plataforma Tabasco, que contrató con Pemex de 400 pies de tirante de agua con capacidad de perforación de 30 mil pies, reportó un incremento en sus ventas de 83%, además de que la segunda plataforma está terminada y estará operando en el cuarto trimestre del año.

Las inversiones en esta división en el trimestre fueron por 210.8 mdd. En especial en la construcción de la autopista Salamanca-León, de la que registra un avance de 61%.

Si lo ve. El programa está en tiempo y forma.

La modificación de la ruta de aproximación se realizó para incrementar la seguridad.