

Calle Algeciras N°66,
Colonia Insurgentes Mixcoac,
Alcaldía Benito Juárez,
CP 03920, CDMX

Oficina (55) 8501 2701
www cuencablanca.com.mx

Email contacto
@ cuencablanca.com.mx



CUENCA BLANCO
& A S O C I A D O S

Ciudad de México, 27 de enero de 2023.

Consideraciones sobre el proyecto de decreto para prohibir operaciones de carga aérea en el AICM.

En este primer mes del 2023, el Gobierno federal envió a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, un proyecto de decreto presidencial que tiene como propósito cerrar las operaciones exclusivas de carga en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (en adelante "AICM").

En dicho proyecto no se advierte de manera literal que el gobierno mexicano pretenda llevar estas operaciones de carga al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (en adelante "AIFA"); sin embargo, en su texto se otorga un plazo de 90 (noventa) días a partir del día en que entre en vigor, para que los concesionarios y los permisionarios que proporcionen el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular, exclusivo de carga, reubiquen sus operaciones fuera del AICM.

En el contexto actual, algunos temas a considerar son:

- Bajos niveles de operación en el AIFA después de casi un año de su inauguración.
- Una declaratoria de saturación de campo aéreo respecto al AICM desde (2014), así como la saturación de sus edificios terminales (2022).
- La Secretaría de Gobernación acordó migrar las operaciones *charter* y de carga nacionales del AICM al AIFA (2022).
- El proyecto de decreto indica que la Agencia Federal de Aviación Civil deberá actualizar las bases generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación.



- La Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes deberá revisar y modificar en su caso las concesiones del servicio al público de transporte aéreo nacional regular y no regular de carga.
- El AICM tendrá que realizar las gestiones correspondientes para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue.
- El proyecto señala que quedarán exceptuados los concesionarios y permisionarios que combinen pasajeros y carga en sus servicios, siempre y cuando la carga sea transportada en las mismas aeronaves que los pasajeros.

Para la toma de decisiones a corto plazo las empresas deberán considerar factores como el riesgo, los costos y la incertidumbre para la industria, enfocándose en:

- Las condiciones de los recintos fiscalizados para la operación propia de estos servicios. En este punto se incluye todo tipo de gestión aduanal, los propios agentes y a la infraestructura dentro y fuera del AIFA.
- Los vuelos internacionales no pueden aterrizar aún en el AIFA, ni de pasajeros ni de carga, y por decirlo de algún modo, existe incertidumbre si algún día podrán hacerlo. Esta situación podría generar inequidad en la aplicación del decreto entre empresas y/o aerolíneas nacionales e internacionales.
- La operación, la descarga, el manejo de la carga, el transporte de la misma son temas que parecen no estar resueltos aún, o peor aún, pudieran estar siendo menospreciados.
- Las vías de comunicación y acceso están, en el mejor de los escenarios, en construcción.

La posible entrada en vigor del decreto y el contexto actual podrían derivar en un aumento en los costos administrativos, legales y de operación para la industria. Asimismo, podría duplicar operaciones, encarecer a proveedores e incluso causar incumplimientos de la legislación aplicable e incertidumbre jurídica.

Derivado de lo anterior, consideramos que el proyecto, tal y como se ha presentado, no representa una alternativa rentable, daña a la industria y pone en riesgo a la cadena de suministro, la cual ya fue dañada por la pandemia y cuyos efectos se están manifestando en una inflación mundial.



En caso de que el gobierno federal pretenda continuar con esta iniciativa, deberá escuchar a los actores principales y considerar:

- Buscar una transición más orgánica, es decir, afectar lo menos posible al sector.
- Dar un plazo mayor para la transición, el cual contribuiría también al desarrollo de la infraestructura que se requiere dentro y fuera del AIFA.
- Contemplar incentivos durante la transición y una vez lograda la misma.

De continuar el proyecto tal y como fue enviado, las empresas concesionarias y permisionarias de estos servicios de carga, deben estar preparadas para tomar las acciones legales pertinentes que le permitan proteger su negocio.

Atentamente.

CUENCA BLANCO Y ASOCIADOS, S.C.

Por Isaac Cuenca Blanco.