

nota informativa

Ciudad de México, 26 de enero de 2023

Se promulga decreto por el que se restringirá el uso del aeropuerto AICM para el servicio de transporte aéreo exclusivo de carga

El Presidente de la República, Andrés Manuel López Obrador, alista la emisión de un decreto, por el cual restringirá el uso del AICM para todos aquellos permisionarios y concesionarios que proporcionan el servicio de transporte aéreo —nacional e internacional, regular y no regular— que sea exclusivo de carga. El anteproyecto que fue enviado a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (Conamer) detalla como única excepción a esta disposición el servicio de aquellas aeronaves que combinen el transporte de pasajeros con el de carga.

De promulgarse en los términos que hasta ahora se señalan en este decreto, sería a partir del segundo trimestre de este año (esto es, el mes de junio de 2023), que el AICM quedaría cerrado para el servicio exclusivo de carga, con la finalidad de dar privilegio al tráfico de pasajeros. El Gobierno Federal otorgará un plazo de 90 días hábiles, tras la entrada en vigor del decreto, ordenando la reubicación de estas operaciones en otros aeropuertos del país. Antes del pronunciamiento definitivo, el presidente anunció que buscaría llegar a un acuerdo con empresas con este giro, así como con agencias aduanales, principalmente con respecto al plazo.

El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México es el aeropuerto del país con mayor volumen de carga movilizada, por la cantidad de 518,813 toneladas transportadas anualmente (50% de la mercancía manejada a nivel nacional), comparado con aeropuertos como el de Guadalajara, con 162,025 toneladas (15%), o el de Monterrey, con 71,690 (6,8%), según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), proporcionados por el periódico El Economista.

Trece permisionarios y concesionarios de transporte aéreo operan servicios exclusivos de carga en el AICM, las cuales se verían afectadas directamente por esta nueva disposición. De entre ellas, encontramos a las siguientes: Aerounión, Cargolux, MAS, Estafeta, Tampa Cargo, UPS, Cathay Pacific y Emirates Skycargo, empresas que deberán desembolsar gastos para la actualización de sus autorizaciones nacionales e internacionales, ya sea para obtener instalaciones físicas o recintos fiscalizados en otros aeropuertos.

Según señala el proyecto, se argumenta que la saturación de las Terminales 1 y 2 del AICM impiden su funcionamiento eficaz, por lo que resulta de interés público el asegurar condiciones para la adecuada operación del mismo en favor de los usuarios pasajeros. En este sentido, se destaca que "es imperioso adoptar las acciones y las estrategias necesarias para lograr la fluidez, calidad, oportunidad y seguridad en la transportación masiva de pasajeros", *privilegiando el uso de la red aeroportuaria disponible en el país.*



Si bien el proyecto del Ejecutivo no señala de forma explícita la referencia al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), es factible suponer que el objeto de este decreto sea la reubicación de los servicios de transporte aéreos a este aeropuerto, en búsqueda de aumentar su tráfico aéreo. El Aeropuerto Internacional de Toluca (AIT) también recibiría una parte proporcional de todos los servicios trasladados. Sin embargo, expertos han afirmado que ninguno de estos dos aeropuertos cuenta con la infraestructura necesaria para el manejo de la carga, sobre todo en consideración del volumen que debería reubicarse en almacenes, así como en la necesidad de contar con un sistema aduanero operativo con agentes aduanales suficientes.

Se evalúa que el costo total del traslado para las empresas de transporte de carga aéreo ascenderá a la cantidad de 9 millones de pesos, según los datos de la Dirección Ejecutiva de Transporte y Control Aeronáutico de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), que publicó a través de la Cofemer. Se estima que quienes resentirán la mayor parte de estos cambios serán los consumidores finales, con el encarecimiento de los productos por el alza en los costos de los fletes, así como en el posible retraso de las entregas, todo lo cual impactará en la competitividad económica.

Según datos proporcionados por el mismo AICM, solamente 3,3% de las operaciones comerciales que se realizaron en sus instalaciones versan sobre el transporte exclusiva de carga.¹ Con ello, no queda claro quién será el beneficiario de todas estas medidas, pues el gasto necesario para realizar el traslado sería considerablemente mayor que el ahorro que pudiera obtenerse, mientras que solo se conseguiría un pequeño porcentaje de desocupación de este aeropuerto. La única cifra que la autoridad ha proporcionado, hasta este momento, es un hipotético ahorro de 232 millones de pesos que derive de la reducción de riesgos de accidentes, sin que esta cantidad sea efectivamente comprobable.

La garantía que ofrece la autoridad es que el decreto no se publicará hasta antes llegar a un acuerdo con las aerolíneas, así como que el AIFA utilizará el plazo establecido para concluir los aspectos técnicos que falten, según lo ha comentado Rogelio Jiménez Pons, subsecretario de la SICT, quien también ha insistido en que se mantendrá el plazo de 90 días hábiles. Asimismo, ha recalcado que existirá una conexión terrestre adecuada para el momento en el que apliquen las disposiciones, contando con la operación de la carretera México-Pachuca, el Circuito Exterior Mexiquense y Periférico-Lechería.

La reubicación de los servicios exclusivos de carga implicará desafíos legales, principalmente en la obtención de nuevas concesiones y permisos por parte de la autoridad, relacionados a la administración de almacenes y recintos fiscalizados. En términos logísticos, la distancia del traslado será otro factor que considerar, ya sea para asumir esta tarea por las propias empresas, o bien, para contratar terceros en el servicio de fletes.

En conclusión, más allá de los beneficios o perjuicios que se puedan originar por esta determinación, los servicios de carga exclusiva deberán asesorarse en todo aquello concerniente al traslado de sus operaciones, tanto en el plano logístico como en el jurídico. La decisión a la que se enfrentarán versará sobre el aeropuerto que escogerán para radicar sus servicios, así como todo aquello relacionado a sus conexiones terrestres.

Área de Aeronáutico de ECIJA México

socios.mexico@ecija.com

info.mexico@ecija.com

¹ [Veto a carga en el AICM impactará apenas a 3.3% de sus operaciones \(economista.com.mx\)](https://www.economista.com.mx).