

**Agencia Federal de Aviación Civil**  
**Dirección de Desarrollo Estratégico**

Nº de Oficio 4.1.0.4.-036

Ciudad de México, a 20 de enero de 2023.

**Dr. Alberto Montoya Martín del Campo.**  
**Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria.**

Presente

Con fundamento en los artículos 1º, párrafo segundo, 2º, fracción I, 14, 16, 17, 26 y 36, fracciones V, XV y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 7º séptimo párrafo de la Ley General de Mejora Regulatoria; 4 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 21 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; 3, Transitorio Cuarto del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), 8.11 del Manual de Organización de la AFAC, hago referencia al anteproyecto de regulación denominado:

*"DECRETO que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica."*

Sobre el particular, para los efectos del artículo 70, penúltimo párrafo de la Ley General de Mejora Regulatoria, me permito hacer de su conocimiento el oficio 4.1.3.-493, emitido por la Dirección Ejecutiva Técnica de esta Agencia, mediante el cual se da la atención a los comentarios emitidos por terceros y que fueron recibidos durante el periodo de consulta pública a través de la plataforma *cofemersimir*.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para enviarle un cordial saludo.

**ATENTAMENTE.**

**EL DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATÉGICO.**



**Lic. Jacob González Macías.**

c.c.p. Gral. Div. P.A. D.E.M.A Ret. Miguel Enrique Vallín Osuna. Director General de la AFAC - Para su conocimiento.  
Lic. Eréndira Valdivia Carrillo, Titular de la Unidad de Administración y Finanzas-SICT- Igual fin  
Lic. Hugo Lara Moya, Director Ejecutivo Técnico de la AFAC- Mismo fin.

MJM/JOE





# COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



## AFAC

ASOCIACIÓN FEDERATIVA DE AEROPUERTOS DE MÉXICO

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
DIRECCIÓN EJECUTIVA TÉCNICA

Nº de Oficio 4.1.3.- 493

Ciudad de México, a 20 de enero de 2023

**LICENCIADO JACOB GONZÁLEZ MACIAS**  
DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATÉGICO

Me refiero al anteproyecto de **“Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica”**, así como a los cometarios emitidos a través de la plataforma de esa Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER).

No.	Comentario	Remitente	Respuestas
1	Comisión Nacional de Mejora Regulatoria Presente Por este conducto y en representación de Aerotransportes Mas de Carga, S.A. de C.V. (mas), manifiesto, sin que implique consentimiento alguno respecto a sus efectos y alcances, nuestros comentarios con relación al proyecto de “Decreto por el cual queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, para las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga”. Al respecto manifestamos: Que el plazo máximo de 90 días hábiles a que se refiere el artículo Quinto Transitorio del citado Decreto, debe de modificarse a 180 días hábiles como mínimo, en virtud de las siguientes consideraciones: - Al día de hoy, se están llevando a cabo mesas de trabajo coordinadas por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, en las que se continúan revisando y atendiendo todos los trámites y	B000230150	<p>En relación a sus comentarios, respecto a: <i>“Que el plazo máximo de 90 días hábiles a que se refiere el artículo Quinto Transitorio del citado Decreto, debe de modificarse a 180 días hábiles como mínimo”</i>.</p> <p>El Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez” (AICM), se ubica en una de las zonas de mayor densidad poblacional del país, considerado dentro de los aeropuertos más importantes de México, por la cantidad de personas y carga que transporta anualmente.</p> <p>En consecuencia, el AICM se encuentra saturado en el campo aéreo y rebasado en la capacidad de los edificios terminales de pasajeros.</p> <p>En ese sentido, es menester comunicarle que, el objeto del <i>“Decreto por el cual queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, para las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de</i></p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>certificaciones, procesos y procedimientos, así como obras de infraestructura que están actualmente abiertos y en pleno proceso de gestión, los cuales llevarán todavía varios meses más para concluirse definitivamente. - El plazo de 180 días hábiles es el tiempo mínimo que se requeriría para llevar a cabo un proceso de migración seguro de las operaciones de los concesionarios y permisionarios a otro aeropuerto, con todas las implicaciones administrativas, financieras, legales, comerciales, operacionales y tecnológicas que un traslado de esta naturaleza significa; a fin de lograr operar al menos en las mismas, o incluso mejores condiciones, que en las que actualmente se opera desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. - Resulta también esencial que antes de cualquier migración, se garantice por parte de la autoridad aeronáutica mexicana, que no existirán obstáculos en el proceso de modificación a las autorizaciones de las rutas que actualmente se operan desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para los aeropuertos que los operadores elijan para continuar operando, considerando desde luego, la operación de las rutas hacia los Estados Unidos afectadas por la degradación de categoría. - Este plazo de 180 días que se plantea resulta el tiempo mínimo que se requeriría para que el personal operativo que migrará su base y fuente de empleo, logre reubicarse en condiciones seguras y dignas para ellos y sus familias. - Este plazo de 180 días hábiles</p>		<p>carga" es desahogar la saturación del campo aéreo que actualmente existe en el AICM a efecto de no comprometer la seguridad operacional, de pasajeros y de terceros, por lo que aplazar a 180 días hábiles como lo solicita, no solucionaría la problemática actual que enfrenta dicho aeropuerto.</p> <p>Ahora bien, por lo que hace a lo manifestado: <i>"Al día de hoy, se están llevando a cabo mesas de trabajo coordinadas por el Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, en las que se continúan revisando y atendiendo todos los trámites y certificaciones, procesos y procedimientos, así como obras de infraestructura que están actualmente abiertos y en pleno proceso de gestión, los cuales llevarán todavía varios meses más para concluirse definitivamente"</i>.</p> <p>En ese orden de ideas es que, se debe considerar que durante 2019 se realizaron en el AICM, 460 mil operaciones aéreas que, representaron el 52.5% de las efectuadas a nivel nacional y en 2021 se llevaron a cabo 325.7 mil operaciones, que correspondieron al 46% de las efectuadas a nivel nacional.</p> <p>Asimismo, el AICM representa el 50% de las operaciones aéreas a nivel nacional, por lo que los atrasos que se generan en él, repercuten en el resto de los aeropuertos del país y en los propios vuelos de regreso, razón por la cual, resulta prioritario, que se establezcan las acciones que permitan que los servicios en ese Aeropuerto se presten con los mejores estándares de calidad.</p> <p>Asimismo, se debe comentar que al día de hoy el AICM ya no cuenta con la infraestructura necesaria que la demanda del servicio</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>que se propone, funcionaría también para coincidir con la terminación de la Temporada de Verano e inicia de la Temporada de Invierno, respecto al proceso de gestión y asignación de los slots. - Por último, proponemos para efectos de mayor claridad y certeza jurídica, que el artículo quinto del Decreto se convierta en el artículo primero de dicho documento. Atentamente Alejandro Cobián Bustamante Apoderado y Director Legal Aerotransportes Mas de Carga, S.A. de C.V. (mas)</p>		<p>requiere, sin embargo, en la red aeroportuaria nacional, existen opciones de infraestructura para dar atención a las necesidades de dichas permisionarias y concesionarias, sin perjuicio de que, en un futuro cercano se desarrollará aún más dicha infraestructura de acuerdo al crecimiento de la industria aeronáutica. Por otra parte, es importante señalar que el Decreto en comento, responde a un interés general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p> <p>Por lo que hace a lo siguiente: <i>“El plazo de 180 días hábiles es el tiempo mínimo que se requeriría para llevar a cabo un proceso de migración seguro de las operaciones de los concesionarios y permisionarios a otro aeropuerto, con todas las implicaciones administrativas, financieras, legales, comerciales, operacionales y tecnológicas que un traslado de esta naturaleza significa; a fin de lograr operar al menos en las mismas, o incluso mejores condiciones, que en las que actualmente se opera desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México”.</i></p> <p>En ese sentido, como ha quedado señalado, el objeto del Decreto que nos ocupa es lograr mejores condiciones de operación para los permisionarios y concesionarios y se considera que el plazo de 90 días es tiempo prudente para esta transición, esto en virtud que existe coordinación entre las autoridades que ejercen atribuciones en materia aeroportuaria y aeronáutica, para lograr que los permisionarios y concesionarios se reubiquen en condiciones dignas y seguras.</p> <p>Respecto a lo siguiente: <i>“Este plazo de 180 días que se plantea resulta el tiempo mínimo que se requeriría para que el personal operativo</i></p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p><i>que migrará su base y fuente de empleo, logre reubicarse en condiciones seguras y dignas para ellos y sus familias”.</i></p> <p>No existe una justificación que de una diferencia significativa entre ampliar el plazo de 90 a 180 días hábiles que sugiere para que el personal operativo migre su base de empleo, ya que, no sustenta sus manifestaciones en algún estudio o análisis que justifique la necesidad de ampliar el plazo a otorgarse.</p> <p><i>En relación con su manifestación “Por último, proponemos para efectos de mayor claridad y certeza jurídica, que el artículo quinto del Decreto se convierta en el artículo primero de dicho documento.</i></p> <p>Sobre el particular, no es procedente su propuesta, toda vez que, el orden de referencia en los que se dispone el contenido de los artículos, como lo infiere el representante de la moral, no implica mayor o menor trascendencia o importancia para su cumplimiento.</p> <p>En conclusión, el menoscabo existente con motivo de esta saturación y sobrecarga en los servicios ha causado un detrimento en la prestación del servicio, lo que genera un riesgo para la seguridad en las operaciones aéreas, por lo que el Estado tiene la responsabilidad de evitar, mediante las medidas que prevé la legislación, de llevar a cabo las acciones encaminadas para inhibir cualquier cuestión que pudiera poner en riesgo la infraestructura aeroportuaria, y consecuentemente observar y vigilar que en la prestación de los servicios de transporte aéreo se adopten las medidas necesarias para garantizar las condiciones</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.</p> <p>Por ende, el Gobierno Federal tiene la obligación de preservar la eficiente prestación de los servicios públicos, salvaguardando las vías generales de comunicación, para lo cual debe emitir las acciones o medidas necesarias a efecto que los particulares contribuyan a ejecutar o aplicar las mismas en aras de la seguridad.</p> <p>Por último, respecto a lo señalado: <i>"Este plazo de 180 días hábiles que se propone, funcionaría también para coincidir con la terminación de la Temporada de Verano e inicia de la Temporada de Invierno, respecto al proceso de gestión y asignación de los slots"</i>.</p> <p>Al respecto, en apego al calendario internacional de actividades de coordinación emitido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (por sus siglas en inglés, IATA), así como de acuerdo a las BASES generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, la Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos para la temporada verano 2023 es aquella en la que se da formalización por parte del administrador aeroportuario a los transportistas aéreos sobre sus horarios de aterrizaje y despegue, la cual se encuentra prevista para el 31 de enero de 2023, de ello, se considera que las aerolíneas no cuentan con la formalización documental de sus horarios de aterrizaje y despegue, en adición a que, de acuerdo al proceso de</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>reducción temporal antes citado y los tiempos de acción que lleve, y hasta no concluirse el mismo, se pueda prolongar la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos.</p> <p>Lo cual permite inferir que, en caso de que el proyecto del Decreto antes mencionado sea formalizado en el Diario Oficial de la Federación, y entre en vigor antes de la Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos, la cual es el 31 de enero de 2023, para la temporada verano 2023, el administrador aeroportuario deberá efectuar las acciones correspondientes para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue con lo que respecta a la formalización de horarios históricos para los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga.</p>
2	<p>Aerounion cuenta con una concesión otorgada por el Gobierno Federal para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional e internacional regular de carga. La evaluación de los costos y beneficios del impacto regulatorio del Decreto realizada por la Dependencia Responsable, se centran en la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y de la capacidad de los edificios terminales, así como del espacio aéreo que consideran se ve afectado por las operaciones de carga, motivo por el cual se pretende generar condiciones para la adecuada y eficiente operación de dicho aeropuerto y resolver la problemática de las áreas saturadas y evitar riesgos de seguridad para la</p>	B000230153	<p>Respecto al siguiente Comentario:</p> <p><i>“En nuestra opinión, en los términos que se propone emitir el anteproyecto de Decreto no se observan los principios de mejora regulatoria a que se refiere el artículo 7 de la Ley General de Mejora Regulatoria”</i></p> <p><i>“(…) La mitad de la carga nacional en el país tiene como origen o destino el AICM, por lo que la prohibición contemplada en ese Decreto sin que existan alternativas o condiciones oportunas y disponibles para reubicar operaciones aéreas de carga en el momento en que dicha regulación entre en vigor, retrasaría y haría compleja la distribución de las mercancías hacia o desde la Ciudad de México, lo que elevaría su precio al consumidor o destinatario final, sin</i></p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>población. En nuestra opinión, en los términos que se propone emitir el anteproyecto de Decreto no se observan los principios de mejora regulatoria a que se refiere el artículo 7 de la Ley General de Mejora Regulatoria, ya que, entre otros, (i) no aporta mayores beneficios que costos, (ii) no alcanza el máximo beneficio social; y (iii) afecta la generación de empleos y la competitividad de las actividades comerciales relacionadas con las mercancías que diariamente llegan a la Ciudad de México por esta vía. Es importante resaltar que una propuesta regulatoria de esta naturaleza tendrá un amplio impacto en la economía y un efecto sustancial sobre varios sectores específicos, que no solo incluye a los concesionarios de carga, sino a proveedores, cadenas de suministros, comercios y consumidores finales; los cuales no formaron parte del Análisis de Impacto Regulatorio realizado por la Dependencia Responsable. De acuerdo con lo anterior, la emisión del anteproyecto de Decreto generará mayores costos que beneficios a la sociedad, por los siguientes motivos: I.- El costo económico y regulatorio del Decreto para los particulares, supera al beneficio que de acuerdo al Anteproyecto se pretende alcanzar. La mitad de la carga nacional en el país tiene como origen o destino el AICM, por lo que la prohibición contemplada en ese Decreto sin que existan alternativas o condiciones oportunas y disponibles para reubicar operaciones aéreas de carga en el momento en que dicha regulación entre en vigor,</p>		<p><i>contemplar que el riesgo en la seguridad de la carga se exponencializaría en perjuicio del cliente. En ese sentido, actualmente no existe capacidad de infraestructura en los aeropuertos más cercanos al AICM que eventualmente podrían recibir las operaciones de carga que en este momento se realizan en el AICM, por lo que, para poder operar en otro aeropuerto las aerolíneas afectadas y el propio Gobierno tendrían que realizar inversiones inmediatas para reubicar esas operaciones (...)"</i></p> <p>En ese orden de ideas es que, se debe considerar que durante 2019 se realizaron en el AICM, 460 mil operaciones aéreas que, representaron el 52.5% de las efectuadas a nivel nacional y en 2021 se llevaron a cabo 325.7 mil operaciones, que correspondieron al 46% de las efectuadas a nivel nacional.</p> <p>Asimismo, el AICM representa el 50% de las operaciones aéreas a nivel nacional, por lo que los atrasos que se generan en él, repercuten en el resto de los aeropuertos del país y en los propios vuelos de regreso, razón por la cual, resulta prioritario, que se establezcan las acciones que permitan que los servicios en ese Aeropuerto se presten con los mejores estándares de calidad.</p> <p>Asimismo, se debe comentar que al día de hoy el AICM ya no cuenta con la infraestructura necesaria que la demanda del servicio requiere, sin embargo, en la red aeroportuaria nacional, existen opciones de infraestructura para dar atención a las necesidades de dichas permisionarias y concesionarias, sin perjuicio de que, en un futuro cercano se desarrollará aún más dicha infraestructura de acuerdo al crecimiento de la industria aeronáutica. Por</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas																
	<p>retrasaría y haría compleja la distribución de las mercancías hacia o desde la Ciudad de México, lo que elevaría su precio al consumidor o destinatario final, sin contemplar que el riesgo en la seguridad de la carga se exponencializaría en perjuicio del cliente. En ese sentido, actualmente no existe capacidad de infraestructura en los aeropuertos más cercanos al AICM que eventualmente podrían recibir las operaciones de carga que en este momento se realizan en el AICM, por lo que, para poder operar en otro aeropuerto las aerolíneas afectadas y el propio Gobierno tendrían que realizar inversiones inmediatas para reubicar esas operaciones, cuyos montos de inversión generarían un daño tanto a la industria, como a las empresas de servicios anexas y conexas. Lo anterior sin considerar que al día de hoy ni dentro del plazo establecido en el Decreto estaremos en posibilidades de contar con instalaciones de mantenimiento bajo las mismas condiciones económicas y de dimensiones similares. Aunado a lo anterior, el costo de transportación de un aeropuerto foráneo a los actuales centros de distribución en la Ciudad de México, incrementaría los costos en la cadena de suministros, provocando retrasos, e incrementado los costos de diversos productos que consume el ciudadano final. Es de destacar que en el punto 6 del Análisis de Impacto Regulatorio, solo se precisó que, la regulación impacta a los concesionarios y permisionarios que proporcionen el servicio al público de transporte aéreo</p>		<p>otra parte, es importante señalar que el Decreto en comento, responde a un interés general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p> <p>Actualmente la mayor parte de los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano cuentan con infraestructura para atender la zona metropolitana ya que tienen la infraestructura para atender las operaciones de carga, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles cuenta con 116,300 m<sup>2</sup>, el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m<sup>2</sup>, el aeropuerto de Puebla con 12,859 m<sup>2</sup> y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m<sup>2</sup>, por lo que gran parte de la red aeroportuaria de la zona metropolitana del centro de México cuenta con la infraestructura para la migración de la carga.</p> <p>El AICM manejó 561 mil toneladas en 2019</p> <div data-bbox="909 1092 1461 1470"> <p style="text-align: center;"><b>Concentración de carga en principales países latinoamericanos 2019</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>País</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Brasil</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>México</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>Colombia</td> <td>68%</td> </tr> <tr> <td>Ecuador</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>Perú</td> <td>93%</td> </tr> <tr> <td>Argentina</td> <td>92%</td> </tr> <tr> <td>Chile</td> <td>93%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>(máximo histórico para el aeropuerto) que corresponde al 54% de carga aérea total transportada en el país. En promedio en Latinoamérica el 74% de la carga aérea de cada país se concentra en el aeropuerto principal, sin embargo, México se encuentra por debajo de ese promedio. Este fenómeno</p>	País	Porcentaje	Brasil	40%	México	54%	Colombia	68%	Ecuador	79%	Perú	93%	Argentina	92%	Chile	93%
País	Porcentaje																		
Brasil	40%																		
México	54%																		
Colombia	68%																		
Ecuador	79%																		
Perú	93%																		
Argentina	92%																		
Chile	93%																		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga, dejando a un lado el análisis de la evaluación necesaria de los costos y beneficios del impacto regulatorio a los demás sectores que se verán ampliamente afectados por esta regulación, según se comenta en este punto. II.- El resultado de la aplicación del Decreto no va a descongestionar la saturación actual del AICM, sus terminales, ni del espacio aéreo. De acuerdo con las cifras publicadas por el propio AICM, diariamente se realizan un promedio de 30 vuelos de carga respecto de los 1000 que en total (carga y pasajeros) se registran cada día. Esto implica que las operaciones de carga solo absorben el 3% del total de las operaciones que actualmente se llevan a cabo en el AICM a diario, además de que la mayoría de los horarios en que se realizan no son en horarios saturados. Por ello, la regulación no cumpliría con un <b>criterio de razonabilidad</b> entre la prohibición que pretende decretar y el objetivo que se quiere alcanzar. Por consecuencia de lo anterior, tampoco se logran los objetivos de seguridad aérea planteado en el Análisis de Impacto Regulatorio y en los considerandos del propio Decreto, ya que el impacto en la reducción de operaciones aéreas diarias no es significativo. III.- El plazo de 90 días hábiles para la reubicación de operaciones de carga, hace inviable financieramente la implementación del Decreto, por la imposibilidad material y económica de hacerla en tan corto periodo. Finalmente, el plazo de 90 días hábiles para realizar la reubicación de</p>		<p>se podría explicar por muchos factores, sin embargo, entre los más relevantes, es el menor grado de centralización de la economía del país comparado con otros países en América Latina. Es decir, existe demanda importante de carga aérea desde otros estados del país para sostener servicios directos, evitando pasar por el aeropuerto principal del país.</p> <p>Otro factor importante es la saturación del AICM que ha ocasionado la escasez de slots o franjas horarias disponibles para la operación de carga en el aeropuerto, empujando a las líneas aéreas cargueras a operar en los horarios en los que actualmente lo hace, así como a buscar alternativas en el país para el movimiento de carga desde/hacia México. Por ejemplo, FedEx en Toluca, DHL en Querétaro (distribución doméstica), aerolíneas cargueras en Guadalajara. En ese sentido, se estima que actualmente en el resto de los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Metropolitano no existirían restricciones de operación para las líneas aéreas de carga.</p> <p>A pesar de que el AICM ha concentrado la mayoría de la carga aérea del SAM, los últimos años los aeropuertos secundarios han ido adquiriendo mayor cuota de mercado, en especial el Aeropuerto de Querétaro con una tasa media anual de crecimiento del 34% del periodo 2009-2019 y el Aeropuerto de Toluca con una tasa media de 4%.</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>las operaciones de carga fuera del AICM es completamente insuficiente considerando la falta de opciones en este momento y el tiempo que lleva la planeación de una logística de esa magnitud, lo cual llevaría a la paralización de este sector en el momento que se publicara la Regulación. Cada día que no se realicen operaciones de carga de las prohibidas en el Decreto, implica un costo tan elevado que <b>pondría en riesgo de subsistencia a muchas empresas del sector, incluyendo a AeroUnion</b>. Por lo cual, de aprobarse el Decreto, es menester que el plazo sea ampliado al menos a 360 días y así mitigar la crítica situación de inversiones que las aerolíneas de carga tendrían que enfrentar por la implementación del Decreto, además de las que tendría que implementar el propio Gobierno para mejorar la conectividad, los recintos fiscalizados, infraestructura aduanera y personal que se requiere. IV.- Sin perjuicio de lo anterior, el Decreto no cuenta con claridad en los siguientes temas, que solicitamos sean aclaradas, si el Decreto fuese aprobado por CONAMER: i) Existen operaciones denominadas <b>"vuelos ferry"</b>, a través de los cuales los aviones de carga realizan operaciones en el AICM sin mercancía y con el propósito de cumplir con los programas de mantenimiento que les correspondan ya que al día de hoy la infraestructura para dichos mantenimientos se encuentra ya estructurada en el aeropuerto actual. Este Decreto no señala si dichas operaciones podrán continuar</p>		



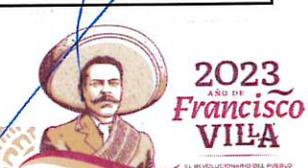


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>realizándose. ii) No queda claro si <b>la infraestructura instalada en el AICM para el mantenimiento de aeronaves podrá seguir utilizándose</b>. Debe tomarse en cuenta que la Agencia Federal de Aviación Civil tiene que validar y aprobar el MRO, por lo que no es posible realizar dichas actividades en otros aeropuertos que no cuentan con ello. El AICM hay actualmente 38 MROs autorizados.</p>		
3	<p>Comisión Nacional de Mejora Regulatoria, La Cámara Nacional de Aerotransportes (CANAERO) propone los cambios siguientes al Anteproyecto para el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga: DECRETO ÚNICO. [...] TRANSITORIOS PRIMERO. El presente decreto entra en vigor 360 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación [...] QUINTO. Los concesionarios y permisionarios que proporcionen el servicio público de transporte aéreo, nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga, con la excepción prevista en el presente decreto, cuentan con un plazo máximo de 360 días, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para reubicar sus operaciones fuera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez". [...] Lo anterior basado en las siguientes consideraciones: -La decisión de</p>	B000230155	<p>Por lo que hace a sus comentarios, respecto a lo siguiente: "(...) propone los cambios siguientes al Anteproyecto para el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga: DECRETO ÚNICO. [...] TRANSITORIOS PRIMERO. El presente decreto entra en vigor 360 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación [...]"</p> <p>Se debe señalar que, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (AICM), se ubica en una de las zonas de mayor densidad poblacional del país, considerado dentro de los aeropuertos más importantes de México, por la cantidad de personas y carga que transporta anualmente.</p> <p>En consecuencia, el AICM se encuentra saturado en el campo aéreo y rebasado en la capacidad de los edificios terminales de pasajeros.</p> <p>En ese sentido, es menester comunicarle que, el objeto del "Decreto por el cual queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>trasladar de forma apresurada las operaciones exclusivas de carga a otras terminales aéreas afectará de manera significativa el funcionamiento de la cadena de suministro, mermando la competitividad de nuestra industria e impactando cientos de empleos directos e indirectos que las operaciones de carga en el AICM generan. -El plazo propuesto de 90 días hábiles para llevar a cabo la migración es muy reducido para garantizar una migración sana de la operación exclusiva de carga por lo que se propone un plazo de 360 días, plazo que permitirá a los aeropuertos y prestadores de servicios absorber las nuevas operaciones de carga bajo, al menos, las mismas condiciones técnicas y operativas que actualmente se brindan en el AICM. -Se generará un problema de logística para las empresas que comparten aeronaves de carga junto con operaciones en las panzas de sus aviones, lo que generaría la necesidad de realizar transporte terrestre de carga entre las terminales aéreas, saturando las vías de comunicación de la Ciudad de México, incremento de costos para los importadores y exportadores, seguridad durante el transporte terrestre, y costos adicionales de transporte, aduanas y servicios logísticos -Actualmente, la legislación aduanera vigente prohíbe el tránsito de varias mercancías de los recintos fiscales. -La degradación de Categoría 1 del país no permite agregar nuevas rutas y, por tanto, el cambio de aeropuerto afectaría principalmente a</p>		<p><i>Ciudad de México "Benito Juárez", para las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga" es desahogar la saturación del campo aéreo que actualmente existe en el AICM a efecto de no comprometer la seguridad operacional, de pasajeros y de terceros, por lo que aplazar a 360 días hábiles como lo solicita, no solucionaría la problemática actual que enfrenta dicho aeropuerto.</i></p> <p><i>Por lo que hace a lo señalado: "Se generará un problema de logística para las empresas que comparten aeronaves de carga junto con operaciones en las panzas de sus aviones, lo que generaría la necesidad de realizar transporte terrestre de carga entre las terminales aéreas, saturando las vías de comunicación de la Ciudad de México, incremento de costos para los importadores y exportadores, seguridad durante el transporte terrestre, y costos adicionales de transporte, aduanas y servicios logísticos (...)"</i></p> <p><i>En razón de lo anterior, es importante señalar que, no es condición privativa para la Ciudad de México, es decir, a nivel nacional existe una red aeroportuaria que tiene la infraestructura necesaria para atender las necesidades del servicio de carga, por lo cual, existen opciones de infraestructura para dar atención a las necesidades de dichas permisionarias y concesionarias, sin perjuicio de que, en un futuro cercano se desarrollará aún más dicha infraestructura de acuerdo al crecimiento de la industria aeronáutica. Por otra parte, es importante señalar que el Decreto en comento, responde a un interés general, que</i></p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>las aerolíneas nacionales, lo cual genera una desventaja competitiva. -El resultado de la aplicación del Decreto no ayudará a descongestionar la saturación actual del AICM ya que las operaciones de carga únicamente absorbe el 3% del total de las operaciones diarias, adicionalmente la mayoría de los horarios en que se realiza la operación no son los saturados.</p>		<p>busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p>
4	<p>Ciudad de México, a 19 de enero de 2023. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO. COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA. SECRETARÍA DE ECONOMÍA. P R E S E N T E. JESSICA POBLANO RAMÍREZ. COORDINACIÓN GENERAL DE MEJORA REGULATORIA DE SERVICIOS Y DE ASUNTOS JURÍDICOS. COMISIÓN NACIONAL DE MEJORA REGULATORIA. SECRETARÍA DE ECONOMÍA. P R E S E N T E. GUILLAUME MARSOIN, Director General de Air France KLM Martinair Cargo en México, y Director General de México Cargo Handling, me gustaría expresar mi preocupación por la posible publicación del Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (AICM), para las operaciones del servicio público de transporte aéreo exclusivo de carga. Entendemos la situación actual del AICM y el esfuerzo colectivo para encontrar soluciones con el fin de aliviar las limitaciones operativas. Como carga de Air France KLM Martinair Cargo, estamos dispuestos a contribuir para reducir la presión y garantizar una actividad fluida. Para la temporada de invierno 2022-2033 de la IATA, obtuvimos horarios diferentes a</p>	B000230156	<p>En ese orden de ideas es que, se debe considerar que durante 2019 se realizaron en el AICM, 460 mil operaciones aéreas que, representaron el 52.5% de las efectuadas a nivel nacional y en 2021 se llevaron a cabo 325.7 mil operaciones, que correspondieron al 46% de las efectuadas a nivel nacional.</p> <p>Asimismo, el AICM representa el 50% de las operaciones aéreas a nivel nacional, por lo que los atrasos que se generan en él, repercuten en el resto de los aeropuertos del país y en los propios vuelos de regreso, razón por la cual, resulta prioritario, que se establezcan las acciones que permitan que los servicios en ese Aeropuerto se presten con los mejores estándares de calidad.</p> <p>Asimismo, se debe comentar que al día de hoy el AICM ya no cuenta con la infraestructura necesaria que la demanda del servicio requiere, sin embargo, en la red aeroportuaria nacional, existen opciones de infraestructura para dar atención a las necesidades de dichas permisionarias y concesionarias, sin perjuicio de que, en un futuro cercano se desarrollará aún más dicha infraestructura de acuerdo al crecimiento de la industria aeronáutica. Por otra parte, es importante señalar que el Decreto en comento, responde a un interés</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>nuestros slots históricos para los dos vuelos semanales de Air France operados con aeronaves exclusivas de carga. Siendo flexibles, no sólo pretendemos mostrar nuestro compromiso con la industria sino formar parte de la solución. No obstante, trasladar nuestras operaciones de carga a un nuevo aeropuerto pone en peligro nuestro modelo de negocio en México. Tenemos fuertes compromisos con nuestros clientes para brindar nuestra solución en el AICM, y también hemos invertido significativamente en nuestro almacén México Cargo Handling en los últimos 15 años. En 2022 se han contratado 100 empleados, y las operaciones de carga representan más del 50% de nuestros ingresos totales. El desarrollo y crecimiento del grupo Air France - KLM en México, a lo largo de los últimos 70 años, siempre ha ido de la mano con el desarrollo del país y de la conectividad en el transporte internacional de pasajeros y carga, lo cual podría verse severamente afectado por esta situación. También es importante mencionar que nuestras operaciones de carga están profundamente vinculadas con los vuelos de pasajeros, y tenemos una fuerte sinergia y organización conjunta dentro del AICM. Operar en dos aeropuertos diferentes para la actividad de pasajeros y carga definitivamente ocasionaría confusión y costos adicionales en volumen tal que podrían comprometer la viabilidad de nuestras operaciones cargueras a México. Lo anterior produciría a su vez un gran</p>		<p>general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p> <p>Por lo que manifiesta: <i>"Para la temporada de invierno 2022-2023 de la IATA, obtuvimos horarios diferentes a nuestros slots históricos para los dos vuelos semanales de Air France operados con aeronaves exclusivas de carga."</i></p> <p>Al respecto, en apego al calendario internacional de actividades de coordinación emitido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (por sus siglas en inglés, IATA), así como de acuerdo a las BASES generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación, la Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos para la temporada verano 2023 es aquella en la que se da formalización por parte del administrador aeroportuario a los transportistas aéreos sobre sus horarios de aterrizaje y despegue, la cual se encuentra prevista para el 31 de enero de 2023, de ello, se considera que las aerolíneas no cuentan con la formalización documental de sus horarios de aterrizaje y despegue, en adición a que, de acuerdo al proceso de reducción temporal antes citado y los tiempos de acción que lleve, y hasta no concluirse el mismo, se pueda prolongar la fecha de referencia de horarios de aterrizaje y despegue históricos.</p> <p>Lo cual permite inferir que, en caso de que el proyecto del Decreto antes mencionado sea formalizado en el Diario Oficial de la Federación, y entre en vigor antes de la Fecha de Referencia de Horarios de Aterrizaje y Despegue Históricos, la cual es el 31 de enero de 2023, para la temporada verano 2023, el</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>impacto en la fuente de empleo que Air France - KLM ofrece con su operación debido a la complejidad adicional para nuestros clientes y el aumento de los costos. En virtud de la premura con la que se ha dado a conocer el proyecto de Decreto en cuestión, continuamos analizando todos los aspectos en los que este podría repercutir en nuestra operación actual, así como los impactos económicos que pudieran resultar del mismo, los cuales pondríamos a su consideración en la oportunidad pertinente. <b>A t e n t a m e n t e,</b> GUILLAUME MARSOIN.</p>		<p>administrador aeroportuario deberá efectuar las acciones correspondientes para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue con lo que respecta a la formalización de horarios históricos para los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga.</p> <p>Asimismo por que hace a su manifestación: <i>"También es importante mencionar que nuestras operaciones de carga están profundamente vinculadas con los vuelos de pasajeros, y tenemos una fuerte sinergia y organización conjunta dentro del AICM. Operar en dos aeropuertos diferentes para la actividad de pasajeros y carga definitivamente ocasionaría confusión y costos adicionales en volumen tal que podrían comprometer la viabilidad de nuestras operaciones cargueras a México."</i></p>
5	<p>En nombre de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), nos permitimos manifestar respetuosamente algunos comentarios y preocupaciones frente al proyecto de decreto publicado por esta Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) en días recientes y que implica la decisión del Gobierno de cesar las operaciones exclusivas de carga del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) en los noventa (90) días hábiles siguientes a la publicación del mencionado decreto. Aspectos operativos: La separación de las operaciones de carga en aviones dedicados a otros aeropuertos se causará a los usuarios la siguiente problemática: • Incremento de costos</p>	B000230158	<p>El Decreto tiene como objeto trasladar únicamente las operaciones de carga de aquellas aerolíneas que cuenten con un permiso o concesión exclusivamente de carga por lo que, esta no impactará a aquellas aerolíneas que tengan un transporte mixto de pasajeros y carga.</p> <p>el AICM representa el 50% de las operaciones aéreas a nivel nacional, por lo que los atrasos que se generan en él, repercuten en el resto de los aeropuertos del país y en los propios vuelos de regreso, razón por la cual, resulta prioritario, que se establezcan las acciones que permitan que los servicios en ese Aeropuerto se presten con los mejores estándares de calidad.</p> <p>Asimismo, se debe comentar que al día de hoy el AICM ya no cuenta con la infraestructura</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>derivado de la duplicidad de operaciones de carga y pasajeros, para las operaciones de importación y exportación de mercancías · Tiempos de transporte de mercancías más amplios derivado de que las posibles terminales que darán servicio a las aerolíneas se encuentran a más de 2 horas de traslado. · Problemas de inseguridad por el posible robo de mercancías durante su traslado vía terrestre ya que la industria aérea transporta mercancías de muy alto valor. · Pérdida de competitividad ante otros modos de transporte derivado del incremento de los costos y tiempos de servicio. · Riesgos operacionales y de seguridad derivado de la falta de personal capacitado. · Falta de personal capacitado · Tiempos de traslado de empleados a nuevas instalaciones de trabajo de más de dos horas y con altos costos. · Necesidad de transportar carga entre dos aeropuertos por vías inaccesibles y con mucho tráfico · Falta de proveedores de servicio debidamente capacitados que pueden generar problemas de seguridad aérea y operativa. Una migración apresurada y sin planeación, pone en riesgo la seguridad de las operaciones de carga en nuestro país, además de que pone en riesgo el actual nivel de operaciones de carga disminuyendo la contribución económica del sector a la región. Aspectos regulatorios y procedimientos: · El movimiento de las operaciones dedicadas de carga no es posible derivado de la degradación de nuestro país a categoría 2 las aerolíneas cargueras mexicanas no están en</p>		<p>necesaria que la demanda del servicio requiere, sin embargo, en la red aeroportuaria nacional, existen opciones de infraestructura para dar atención a las necesidades de dichas permisionarias y concesionarias, sin perjuicio de que, en un futuro cercano se desarrollará aún más dicha infraestructura de acuerdo al crecimiento de la industria aeronáutica. Por otra parte, es importante señalar que el Decreto en comento, responde a un interés general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p> <p>El acuerdo lo que determina es el cierre por lo que hace al AICM, por que el resto de la red de infraestructura aeroportuaria del país está disponible para que los operadores aéreos puedan escoger de manera libre el destino y origen de sus rutas, por lo cual el comentario que se contesta no guarda una lógica respecto de lo asentado en el Decreto en comento ya que lo que se busca es precisamente desahogar el AICM en cuanto al número de operaciones relacionadas con la carga a fin de que los cargueros puedan elegir de manera libre. Asimismo no existe ninguna restricción para que los transportistas aéreos puedan optar por determinada terminal aérea, lo cual les es aplicado a operadores nacionales como extranjeros.</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>condiciones de agregar nuevas rutas hasta no recibir una confirmación por escrito de parte de la FAA. · Las aerolíneas cargueras y proveedores que les dan servicio a las aerolíneas que mueven carga hacia la unión europea necesitan obtener una certificación (ACC3-RA3), los tiempos de preparación y certificación dependen de la disponibilidad de los auditores, basado en lo anterior el tiempo propuesto por la autoridad no es viable para migrar aerolíneas que manejen carga hacia Europa fuera del AICM · El proceso de verificación y autorización a los operadores y proveedores por parte de AFAC, deberá de ser expedito y derivado de los cambios a las reglas para la obtención de este certificado, es imposible que los proveedores de servicio inicien su trámite sin el acompañamiento o contrato de una aerolínea. · Se requerirá confirmación por parte de las aduanas de que el sistema está listo para procesar la importación y exportación de mercancías en los aeropuertos del área conurbada, así como las áreas de selección automatizada y reconocimiento aduanero (Rayos X). · Las aerolíneas prestan un servicio aeropuerto-aeropuerto y requerimos la confirmación de que se cuenta con el suficiente personal capacitado e instalaciones por parte de las agencias de carga y agencias aduanales para la migración de las operaciones fuera del AICM. Infraestructura y procesos en AIFA · Se requiere confirmación por parte de todas las autoridades que intervienen en los procesos de</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>importación y exportación de mercancías en cuanto a procesos equipos e instalaciones. · Al día de hoy no se cuenta con la confirmación de que los almacenes que prestaran servicio a las aerolíneas cerca del AICM están completamente terminados y con la infraestructura y medios necesarios para prestar el servicio. · Se debe contar con una definición de rutas fiscales en los procesos de importación y exportación de mercancías. · Las reglas de operación aduanera por parte de algunos aeropuertos que pueden servir a las aerolíneas no han sido finalizadas y validadas con los operadores de comercio exterior. · Se requiere confirmación de la puesta en marcha por parte de ANAM/SAT de la ventanilla única para el cumplimiento de las transmisiones electrónicas, en todos los aeropuertos. · Situación del personal: Se requiere asegurar que haya suficiente personal de seguridad, migración, de las aerolíneas, que brinde apoyo en el AIFA, para lo que se requiere un tiempo necesario de formación, traslado y otros aspectos que puede tomar un tiempo específico. · Estamos convencidos que apresurar el proceso de entrada en marcha del AIFA puede afectar los procesos de importación y exportación de mercancías en ambos aeropuertos. Consideramos que el crecimiento de las operaciones de carga debe estar basado en procesos de facilitación e incentivos que se ofrezcan a los importadores y exportadores del país. Otros aspectos para considerar · Sobrecostos y posibles ineficiencias: Consideramos sustancial exponer los</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>posibles sobrecostos e ineficiencias que implican para México y para los actores de la cadena de suministro la duplicidad de operaciones cargueras en dos aeropuertos. Esto es una situación que se debe considerar muy seriamente, y debe ser atendida ya sea que el Gobierno mexicano decida absorber los costos relacionados con ello, o que se dé la libertad de todas las aerolíneas de considerar mover su operación al AIFA en el momento que estime oportuno y las condiciones se encuentren aseguradas. · Relaciones bilaterales: Un elemento de gran importancia es el respeto a los acuerdos bilaterales celebrados por México. Consideramos que el hecho de separar la operación carguera para que AIFA atienda las operaciones exclusivas de carga puede contener elementos discriminatorios entre las aerolíneas de carga y las aerolíneas que realizan operaciones combinadas. Esta situación, aunada a la imposibilidad de ciertas aerolíneas no poder escoger el aeropuerto al que operan en el territorio mexicano, puede poner en riesgo el cumplimiento de ciertos acuerdos bilaterales, al no permitir la libre y justa competencia y poner en desventaja competitiva a algunos operadores. · Tipos de operación carguera: Los estudios realizados por IATA y OACI han demostrado que dos terceras partes de la carga que se mueve a nivel global, es transportada en los compartimientos de los aviones de pasajeros y estos servicios son complementarios entre aquellas aerolíneas que tienen operaciones combinadas, por lo que</p>		



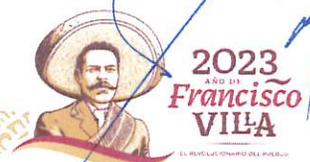


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>separarlos incrementaría los costos y pondría en riesgo este tipo de operaciones. En ese sentido, consideramos que el periodo de 90 días otorgado en el proyecto de decreto es insuficiente para asegurar que la carga que va a ser manejada en AIFA cuente con las condiciones necesarias de operación. Por ello solicitamos que se considere que el cierre de las operaciones de carga en el AICM no se dé sino hasta al menos 180 días hábiles luego de la entrada en vigencia de este decreto.</p>		
6	<p>La SICT esta actuando bajo la premisa de que el AIFA es mejor aeropuerto que el AICM, si es esto ¿por que las operaciones areas que no son de carga el decreto no las incluye?, ¿cual es la justificación técnica para conservarlas?</p>	B000230159	<p>En relación, al presente comentario, el objeto del Decreto que nos ocupa, es desconcentrar la congestión que impera en el AICM sobre sus operaciones, dando oportunidad para que el servicio de carga aérea, pueda ser operado en los diversos aeropuertos de la red aeroportuaria del país, detonando con ello, el crecimiento en la zonas en las que se traslade dicho servicio.</p> <p>Ahora bien, en cuanto a la cuantificación de los costos, no se contemplan los mismos de transporte desde/hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en virtud de que el Decreto no establece la obligación para los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo exclusivo de carga de mover sus operaciones a dicho aeropuerto, es decir, existe la posibilidad de utilizar cualquiera de los aeropuertos que integran la red aeroportuaria, con excepción del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En este sentido, no es posible cuantificar los costos a los que hace referencia, toda vez que no se tiene conocimiento del aeropuerto al cual migrarán sus operaciones las empresas de</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			transporte aéreo de carga, con base en sus necesidades y/o posibilidades operacionales.
7	¿Por que en la cuantificación de los costos de la regulación no se estan incorporando los costos asociados al tranporte de las mercancías del AIFA a otros puntos de destino? Si bien puede haber una reduccion de costos en los servicios aropuertarios, esta baja no compensaria el aumento asociado a una mayor distancia en el transporte de los puntos que se requien mover esas mercancías, saliendo del AIFA. Solicito, respetuosamente, se me de la respuestas técnica que justifique la respuesta.	B000230160	En la cuantificación de los costos no se contemplan los costos de transporte desde/hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles en virtud de que el Decreto no establece la obligación para los concesionaros y permisionarios del transporte aéreo exclusivo de carga de mover sus operaciones a dicho aeropuerto, es decir, existe la posibilidad de utilizar cualquiera de los aeropuertos que integran la red aeroportuaria, con excepción del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En este sentido, no es posible cuantificar los costos a los que hace referencia, toda vez que no se tiene conocimiento del aeropuerto al cual migrarán sus operaciones las empresas de transporte aéreo de carga, con base en sus necesidades y/o posibilidades operacionales.
8	En representación de las aerolíneas que integran el grupo Avianca y particularmente por lo que hace a Tampa Cargo, aerolínea colombiana permisionaria ante la Agencia Federal de Aviación Civil para el transporte regular internacional exclusivo de carga, hemos revisado el decreto en mención y por este medio respetuosamente manifestamos que la restricción operacional del transporte exclusivo de carga en el aeropuerto Benito Juárez, hará que el volumen de carga transportada en nuestros aviones pierda eficiencia y por tanto competitividad hacia México por el mayor tiempo y costos en su conexión, por lo que es probable que este rubro disminuya el grado de complementariedad al transporte de pasajeros desde y hacia Ciudad de	B000230162	En atención al comentario de TAMPA CARGO SA, por el que señala que se solicita que se extienda el plazo de transición al menos un año, para que tanto la autoridad como los operadores ajusten sus procesos.  En esa tesitura, se reitera que el objeto del Decreto que nos ocupa es lograr mejores condiciones de operación para los permisionarios y concesionarios y se considera que el plazo de 90 días es tiempo prudente para esta transición, esto en virtud que existe coordinación entre las autoridades que ejercen atribuciones en materia aeroportuaria y aeronáutica, para lograr que los permisionarios y concesionarios se reubiquen en condiciones dignas y seguras, por lo que a consideración de esta autoridad no es necesario incrementar el plazo otorgado a un año.





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>México, en especial cuando las operaciones se consideran en aeronaves de cabina ancha. Algunos efectos de la restricción sobre esta carga será el incremento en costos del transporte aéreo y almacenamiento de esta carga, aumento en los tiempo de tránsito en Ciudad de México, mayor riesgo de daños o pérdida de carga y mercancía por los manejos adicionales y transporte terrestre que ello implica, etc. En nuestro caso el impacto es cercano al 16% de los ingresos procedentes en carga. Visto lo anterior, y sin ser el ideal para nosotros, si se considera implementar la restricción en cuestión, sugerimos respetuosamente, antes de ello se logre articular los siguientes procesos y tiempos, todos tendientes a mitigar el impacto en costos y competitividad de la restricción en este segmento complementario al transporte aéreo de pasajeros: - Se extienda el plazo de transición al menos a 1 año, lo que permitirá que tanto autoridad como operadores ajustemos nuestros procesos de cara a adelantar una adecuada preparación y por supuesto mitigar el impacto en el segmento y en especial en quienes usan estos servicios. - Se busquen mecanismos que eximan de procesos de importación / exportación a la carga que por conexión internacional deba transportarse por vía terrestre entre los aeropuertos AICM y AIFA. - Se implementen medidas, que agilice los procesos aduaneros que sean necesarios para la carga, lo cual ayudará a ofrecer conexiones más eficientes en el manejo de la carga de vuelos</p>		<p>Por lo que refiere a la búsqueda de mecanismos que eximan de procesos de importación / exportación a la carga que por conexión internacional deba transportarse por vía terrestre entre los aeropuertos AICM y AIFA, al respecto, resulta importante precisar que el análisis de los costos no contemplan los costos de transporte desde/hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) en virtud de que el Decreto no establece la obligación para los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo exclusivo de carga de mover sus operaciones a dicho aeropuerto, es decir, existe la posibilidad de utilizar cualquiera de los aeropuertos que integran la red aeroportuaria, con excepción del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. En este sentido, no es posible contemplar los supuestos a que hace referencia, toda vez que no se tiene conocimiento del aeropuerto al cual migrarán sus operaciones las empresas de transporte aéreo de carga, con base en sus necesidades y/o posibilidades operacionales.</p> <p>Respecto a su preocupación referente que se agilicen los procesos aduaneros a través de procesos digitales libres de papeleo y trámites presenciales, es menester señalar que el alcance del Decreto de referencia es la saturación en las operaciones del AICM, por lo que dicha hipótesis no es materia del presente Decreto.</p> <p>Respecto al corredor férreo que solicita se abogue entre el AIFA y el AICM a fin de disminuir los costos de transporte y carga, se reitera que el alcance de este Decreto no es la conexión entre estos aeropuertos, por lo que el corredor férreo no es materia de este Decreto.</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>pasajeros a vuelos exclusivos carguero por vía terrestre. Concretamente nos referimos a procesos digitales libre de papeleo y/o trámites presenciales, que se puedan desarrollar con antelación, y conexiones tecnológicas entre sistemas de las aerolíneas y la autoridad aduanera, entre otros. - Teniendo en cuenta que este transporte terrestre se hará solo como parte de un proceso de conexión, solicitamos de forma respetuosa se garantice una mejora en los tiempos y procesos que requieran inspecciones físicas a la carga. - Eliminar rayos gamma para la carga de importaciones, pues esto hace lentos los procesos y los embarques en sus orígenes ya han pasado por procesos eficientes de seguridad por lo que no es necesario que al arribo vuelva a ser inspeccionada. - Que las inmobilizaciones de embarques no justificados por parte de Aduana tengan un tiempo no mayor a 24 horas, ya que hay casos en los que la carga se inmoviliza por más de un mes sin razón alguna. - En la medida de lo posible, abogar por un corredor férreo entre los dos aeropuertos que disminuya los costos de transporte y carga logística que la restricción generará a la carga en conexión.</p>		
9	<p>Hemos tenido conocimiento del proyecto de regulación, que restringe las operaciones aéreas exclusivas de carga en el aeropuerto Benito Juárez que atiende a la ciudad de México D.F. Sobre el particular, y con el ánimo de contribuir con la autoridad, quisiéramos compartir con usted algunos comentarios sobre el mismo y</p>	B000230163	<p>Por lo que refiere al Decreto de carga en relación con grupo Avianca, ésta cuenta con un permiso a su favor para explotar el servicio de pasajeros, carga y correo.</p> <p>En ese tenor, dicha permisionaria no le aplicarían los términos a los que se refiere el Decreto que nos ocupa, por ende, ésta continuará operando su servicio de carga,</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>respetuosas sugerencias, las cuales consideramos contribuyen positivamente a su análisis. Como puede ser de su conocimiento, quienes desarrollamos operaciones de pasajeros tenemos la posibilidad de complementar nuestras operaciones con carga en las barrigas de nuestros aviones, la cual a su vez depende de la conectividad que la misma tiene con operaciones de carga exclusiva. Este segmento carguero si bien no es el principal de nuestra operación, si constituye un complemento importante a la hora de calcular la tarifa aérea de pasajeros y/o el tipo de avión a utilizar (cabina angosta vs. cabina ancha), pues sin duda los ingresos generados por la carga ayudan a soportar los costos operacionales de los vuelos de pasajeros. Sin lugar a dudas, la restricción operacional del transporte exclusivo de carga en el aeropuerto Benito Juárez, hará que el volumen de carga transportada en nuestros aviones pierda eficiencia y por tanto competitividad hacia México por el mayor tiempo y costos en su conexión, por lo que es probable que este rubro disminuya el grado de complementariedad al transporte de pasajeros desde y hacia Ciudad de México, en especial cuando las operaciones se consideran en aeronaves de cabina ancha. Algunos efectos de la restricción sobre esta carga será el incremento en costos del transporte aéreo y almacenamiento de esta carga, aumento en los tiempo de tránsito en Ciudad de México, mayor riesgo de daños o pérdida de carga y</p>		<p>correo y pasajeros en el AICM de manera habitual.</p> <p>Asimismo, el transporte de carga y pasajeros que opera dicha permisionaria no es exclusivo a la Ciudad de México, toda vez que, ésta cuenta con el servicio Medellín-Cancún y Bogotá- Cancún.</p> <p>En ese orden de ideas, la restricción operacional del transporte exclusivo de carga en el aeropuerto Benito Juárez ni limita sus operaciones existentes en el aeropuerto de Cancún, ni la posibilidad de continuar operando sus vuelos de carga y pasajeros en la Ciudad de México.</p> <p>Por lo que respecta a aquellas acciones que busquen implementar procesos relacionados con los mecanismos de importación y exportación a la carga que por conexión internacional y su transportación por vía terrestre entre los aeropuertos AICM y AIFA, trámites de aduana, transportación vía terrestre, se reitera que, las transportistas aéreas podrán decidir el aeropuerto de su elección dentro de la red aeroportuaria.</p> <p>Asimismo, aquello relacionado con el traslado de carga por vía terrestre y trámites ante aduana, escapa de los alcances previstos en el Decreto que nos ocupa, en razón que, las problemáticas que se exponen existen en la actualidad, con independencia de la emisión del Decreto de carga.</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>mercancía por los manejos adicionales y transporte terrestre que ello implica, etc. En nuestro caso el impacto es cercano al 16% de los ingresos procedentes en carga. Visto lo anterior, y sin ser el ideal para nosotros, si se considera implementar la restricción en cuestión, sugerimos respetuosamente, antes de ello se logre articular los siguientes procesos y tiempos, todos tendientes a mitigar el impacto en costos y competitividad de la restricción en este segmento complementario al transporte aéreo de pasajeros: - Se extienda el plazo de transición al menos a 1 año, lo que permitirá que tanto autoridad como operadores ajustemos nuestros procesos de cara a adelantar una adecuada preparación y por supuesto mitigar el impacto en el segmento y en especial en quienes usan estos servicios. - Se busquen mecanismos que eximan de procesos de importación / exportación a la carga que por conexión internacional deba transportarse por vía terrestre entre los aeropuertos AICM y AIFA. - Se implementen medidas, que agilice los procesos aduaneros que sean necesarios para la carga, lo cual ayudará a ofrecer conexiones más eficientes en el manejo de la carga de vuelos pasajeros a vuelos exclusivos carguero por vía terrestre. Concretamente nos referimos a procesos digitales libre de papeleo y/o trámites presenciales, que se puedan desarrollar con antelación, y conexiones tecnológicas entre sistemas de las aerolíneas y la autoridad aduanera, entre otros. - Teniendo en cuenta que este transporte terrestre se</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>hará solo como parte de un proceso de conexión, solicitamos de forma respetuosa se garantice una mejora en los tiempos y procesos que requieran inspecciones físicas a la carga. - Eliminar rayos gamma para la carga de importaciones, pues esto hace lentos los procesos y los embarques en sus orígenes ya han pasado por procesos eficientes de seguridad por lo que no es necesario que al arribo vuelva a ser inspeccionada. - Que las inmovilizaciones de embarques no justificados por parte de Aduana tengan un tiempo no mayor a 24 horas, ya que hay casos en los que la carga se inmoviliza por más de un mes sin razón alguna. - En la medida de lo posible, abogar por un corredor férreo entre los dos aeropuertos que disminuya los costos de transporte y carga logística que la restricción generará a la carga en conexión Sin otro particular, y atentos a seguir soportando a la autoridad en sus análisis</p>		

Lo anterior, con fundamento en los artículos 1, 2, 14, 17, 18, 26 y 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 10, 37 y 39 del Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; 1, 3, Cuarto y Quinto Transitorios del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado dependiente de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil, publicado el 16 de octubre de 2019 en el Diario Oficial de la Federación y numeral 8.5 del Manual de Organización de la Agencia Federal de Aviación Civil, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de febrero de 2021.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarles un cordial saludo.

**Atentamente**  
**El Director Ejecutivo Técnico**

**Lic. Hugo Lara Moya**

Boulevard Adolfo López Mateos 1930, Colonia Los Alpes, C. P. 01010, Alcaldía Álvaro Obregón, CDMX.  
T: (55) 5723 9300 [www.gob.mx/afac](http://www.gob.mx/afac)

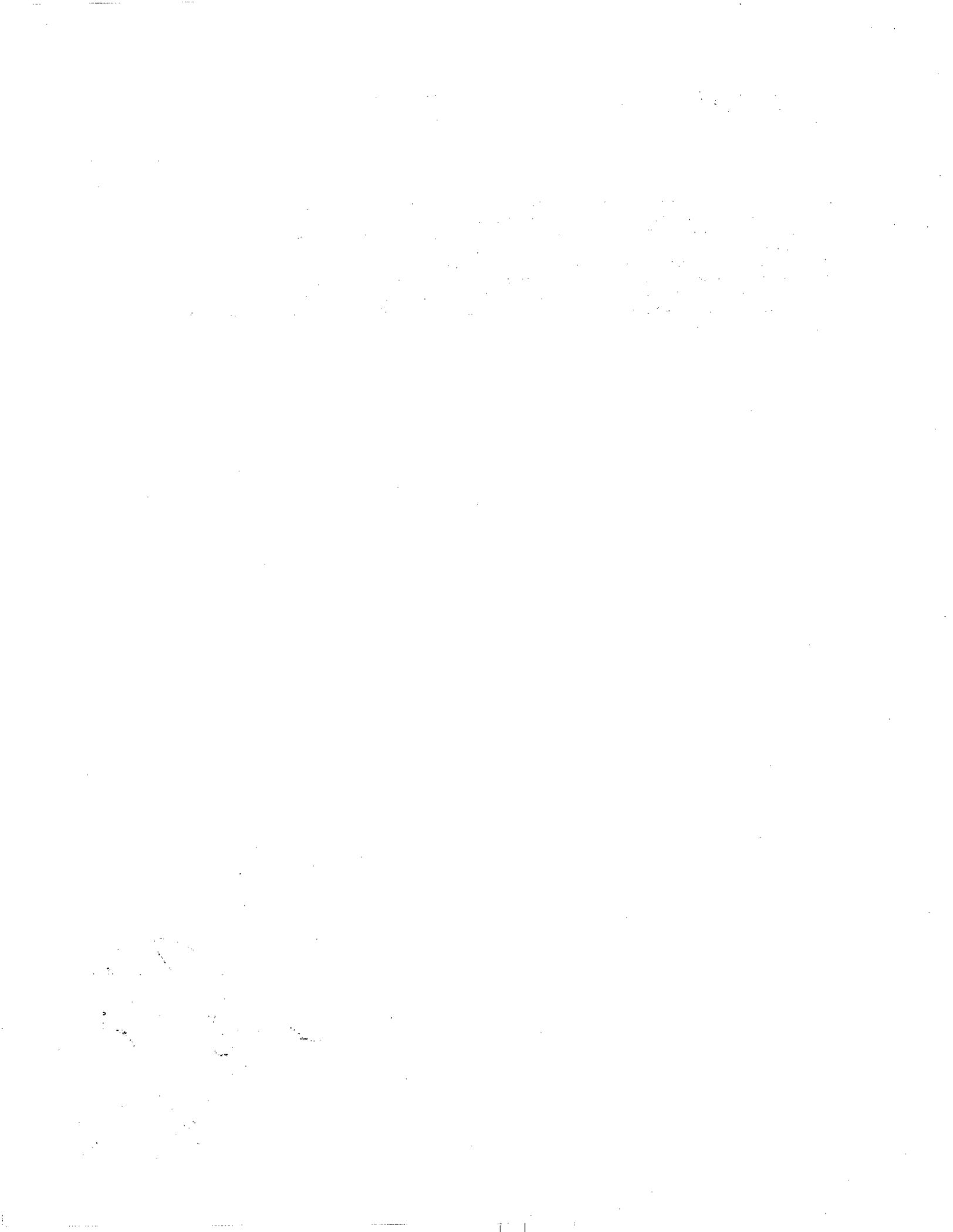




- C.c.p. Lic. Jorge Nuño Lara, Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes. - Para su conocimiento.  
Arq. Rogelio Jiménez Pons, Subsecretario de Transporte-SICT. - Mismo fin.  
Gral. Miguel Enrique Vallin Osuna. Director General de la Agencia Federal de Aviación Civil. Mismo fin.  
Lic. Eréndira Valdivia Carrillo. - Titular de la Unidad de Administración y Finanzas-SICT. - Mismo fin.  
Lic. Eugenio Laris González, Director Ejecutivo Normativo de la UAJ de la SICT. -Mismo fin.  
Mtra. Raquel Rangel Ortega. Directora de Estudios Legislativos de la UAJ de la SICT. -Mismo fin.  
Lic. Gabriela Grande Patiño. Subdirectora Jurídica de Aeronáutica de la UAJ de la SICT. -Mismo fin.  
Lic. Jacob González Macías. Director de Desarrollo Estratégico de la Agencia Federal de Aviación Civil. - Mismo fin.

*[Handwritten signature and initials]*







**Agencia Federal de Aviación Civil  
Dirección de Desarrollo Estratégico**

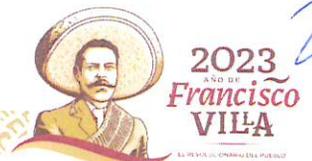
Ciudad de México, a 20 de enero de 2023

**Nota complementaria al oficio 4.1.3.-493**

**ASUNTO:** Atención a comentarios al anteproyecto "Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica".

En complemento al oficio 4.1.3.-493 y con la finalidad de atender los comentarios adicionales recibidos posterior la emisión del oficio en referencia, los cuales son los siguientes:

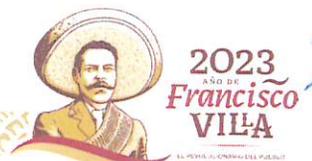
No	Comentario	Referencia	Respuesta
10	<p>Por mi propio derecho propongo los siguientes cambios al Anteproyecto para el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) a las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga: ÚNICO. Queda cerrado el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", para las operaciones de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga. Quedan exceptuados los concesionarios y permisionarios que presten servicios combinados de pasajeros y de carga. DECRETO TRANSITORIOS PRIMERO. El presente decreto entra en vigor 360 días posteriores a su publicación en el Diario Oficial de la Federación [...] QUINTO. Los concesionarios y permisionarios que proporcionen el servicio público de transporte aéreo, nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga, con la excepción prevista en el presente decreto, cuentan con un plazo máximo de 360 días, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, para reubicar sus operaciones fuera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez". [...] Lo anterior basado en las siguientes consideraciones: -La decisión de trasladar de forma apresurada las operaciones exclusivas de carga a otras terminales aéreas afectará de manera significativa el funcionamiento de la cadena de suministro, mermando la competitividad de nuestra industria e impactando cientos de empleos directos e indirectos que las operaciones de carga en el AICM generan. -El plazo propuesto de 90 días hábiles para llevar a cabo la migración es muy reducido para garantizar una migración sana de la operación exclusiva de carga por lo que se propone un plazo de 360 días, plazo que permitirá a los aeropuertos y prestadores de servicios absorber las nuevas operaciones de carga bajo, al menos, las mismas condiciones</p>	B000230167	<p>Comentario con referencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B0000230150</li> <li>• B0000230155</li> <li>• B0000230158</li> </ul> <p>Manifestaciones referidas en el oficio 4.1.3.-493.</p>







No	Comentario	Referencia	Respuesta
	<p>técnicas y operativas que actualmente se brindan en el AICM. -Se generará un problema de logística para las empresas que comparten aeronaves de carga junto con operaciones en las panzas de sus aviones, lo que generaría la necesidad de realizar transporte terrestre de carga entre las terminales aéreas, saturando las vías de comunicación de la Ciudad de México, incremento de costos para los importadores y exportadores, seguridad durante el transporte terrestre, y costos adicionales de transporte, aduanas y servicios logísticos -Actualmente, la legislación aduanera vigente prohíbe el tránsito de varias mercancías de los recintos fiscales. -La degradación de Categoría 1 del país no permite agregar nuevas rutas y, por tanto, el cambio de aeropuerto afectaría principalmente a las aerolíneas nacionales, lo cual genera una desventaja competitiva. -El resultado de la aplicación del Decreto no ayudará a descongestionar la saturación actual del AICM ya que las operaciones de carga únicamente absorben el 3% del total de las operaciones diarias, adicionalmente la mayoría de los horarios en que se realiza la operación no son los saturados.</p>		
11	<p>Respetuosamente me dirijo para solicitar el motivo por el cuál la Agencia Federal de Aviación Civil no llevó a cabo consultas con las partes y/o grupos de interés del sector aéreo. Es decir, se tiene conocimiento de que el Decreto tiene afectaciones económicas de alto impacto para las empresas y para los ciudadanos (no solo para los usuarios de las aerolíneas de pasajeros) pero no se realizaron mesas de trabajo con la industria o el sector aéreo para evitar o mitigar los efectos negativos que se pudieran generar. En este sentido, considero que es una medida muy arbitraria y autoritaria por parte de la AFAC ya que no se están tomando en consideración para las posturas u opiniones que pudieran ser de ayuda para el beneficio de la sociedad y de las personas que trabajan en la aviación. De igual forma solicito saber con que otras dependencias se tuvo acercamiento para la realización del Decreto (Secretaría de Economía, Sistema de Administración Tributaria, Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria, Secretaría de Relaciones Exteriores, etc.) y cual fue la postura de las mismas, o bien, si de igual forma no fueron consideradas en este tema.</p>	B000230168	<p>Al respecto, se informa que de conformidad con el Artículo 2 del Decreto por el que se crea el órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Agencia Federal de Aviación Civil, tiene por objeto establecer, administrar, coordinar, vigilar, operar y controlar la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como aquellas expresamente otorgadas por el Titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.</p> <p>Comentario con referencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B0000230150</li> <li>• B0000230155</li> <li>• B0000230158</li> <li>• B0000230162</li> </ul>
12	<p>En nombre de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), nos permitimos manifestar respetuosamente algunos comentarios y preocupaciones frente al proyecto de decreto publicado por esta Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) en días recientes y que implica la decisión del Gobierno de cesar las operaciones exclusivas de carga del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) en los noventa (90) días hábiles siguientes a la publicación del mencionado decreto. Aspectos operativos: La separación de las operaciones de carga en aviones dedicados a otros aeropuertos se causará a los usuarios la siguiente problemática: · Incremento de costos derivado de la duplicidad de operaciones de carga y pasajeros, para las operaciones de importación y exportación de mercancías · Tiempos de transporte de mercancías más amplios derivado de que las posibles terminales que darán servicio a las aerolíneas se encuentran a más de 2 horas de traslado. · Problemas de inseguridad por el posible robo de mercancías durante su traslado vía terrestre ya que la industria aérea transporta mercancías de muy alto valor. · Pérdida de competitividad ante otros modos de transporte derivado del incremento de los costos y tiempos de servicio. · Riesgos operacionales y de seguridad derivado de la falta de personal</p>	B000230170	<p>Manifestaciones referidas en el oficio 4.1.3.-493.</p>







No	Comentario	Referencia	Respuesta
	<p>capacitado. · Falta de personal capacitado · Tiempos de traslado de empleados a nuevas instalaciones de trabajo de más de dos horas y con altos costos. · Necesidad de transportar carga entre dos aeropuertos por vías inaccesibles y con mucho tráfico · Falta de proveedores de servicio debidamente capacitados que pueden generar problemas de seguridad aérea y operativa. Una migración apresurada y sin planeación, pone en riesgo la seguridad de las operaciones de carga en nuestro país, además de que pone en riesgo el actual nivel de operaciones de carga disminuyendo la contribución económica del sector a la región. Aspectos regulatorios y procedimientos: · El movimiento de las operaciones dedicadas de carga no es posible derivado de la degradación de nuestro país a categoría 2 las aerolíneas cargueras mexicanas no están en condiciones de agregar nuevas rutas hasta no recibir una confirmación por escrito de parte de la FAA. · Las aerolíneas cargueras y proveedores que les dan servicio a las aerolíneas que mueven carga hacia la unión europea necesitan obtener una certificación (ACC3-RA3), los tiempos de preparación y certificación dependen de la disponibilidad de los auditores, basado en lo anterior el tiempo propuesto por la autoridad no es viable para migrar aerolíneas que manejen carga hacia Europa fuera del AICM · El proceso de verificación y autorización a los operadores y proveedores por parte de AFAC, deberá de ser expedito y derivado de los cambios a las reglas para la obtención de este certificado, es imposible que los proveedores de servicio inicien su trámite sin el acompañamiento o contrato de una aerolínea. · Se requerirá confirmación por parte de las aduanas de que el sistema está listo para procesar la importación y exportación de mercancías en los aeropuertos del área conurbada, así como las áreas de selección automatizada y reconocimiento aduanero (Rayos X). · Las aerolíneas prestan un servicio aeropuerto-aeropuerto y requerimos la confirmación de que se cuenta con el suficiente personal capacitado e instalaciones por parte de las agencias de carga y agencias aduanales para la migración de las operaciones fuera del AICM. Infraestructura y procesos en AIFA · Se requiere confirmación por parte de todas las autoridades que intervienen en los procesos de importación y exportación de mercancías en cuanto a procesos equipos e instalaciones. · Al día de hoy no se cuenta con la confirmación de que los almacenes que prestaran servicio a las aerolíneas cerca del AICM están completamente terminados y con la infraestructura y medios necesarios para prestar el servicio. · Se debe contar con una definición de rutas fiscales en los procesos de importación y exportación de mercancías. · Las reglas de operación aduanera por parte de algunos aeropuertos que pueden servir a las aerolíneas no han sido finalizadas y validadas con los operadores de comercio exterior. · Se requiere confirmación de la puesta en marcha por parte de ANAM/SAT de la ventanilla única para el cumplimiento de las transmisiones electrónicas, en todos los aeropuertos. · Situación del personal: Se requiere asegurar que haya suficiente personal de seguridad, migración, de las aerolíneas, que brinde apoyo en el AIFA, para lo que se requiere un tiempo necesario de formación, traslado y otros aspectos que puede tomar un tiempo específico. · Estamos convencidos que apresurar el proceso de entrada en marcha del AIFA puede afectar los procesos de importación y exportación de mercancías en ambos aeropuertos. Consideramos que el crecimiento de las operaciones de carga debe estar basado en procesos de facilitación e incentivos que se ofrezcan a los importadores y exportadores del país. Otros aspectos para considerar · Sobrecostos y posibles ineficiencias: Consideramos sustancial exponer los posibles sobrecostos e ineficiencias que implican para México y para los actores de la cadena de suministro la duplicidad de operaciones cargueras en dos aeropuertos. Esto es una situación que se debe considerar muy</p>		







No	Comentario	Referencia	Respuesta
13	<p>seriamente, y debe ser atendida ya sea que el Gobierno mexicano decida absorber los costos relacionados con ello, o que se dé la libertad de todas las aerolíneas de considerar mover su operación al AIFA en el momento que estime oportuno y las condiciones se encuentren aseguradas. • Relaciones bilaterales: Un elemento de gran importancia es el respeto a los acuerdos bilaterales celebrados por México. Consideramos que el hecho de separar la operación carguera para que AIFA atienda las operaciones exclusivas de carga puede contener elementos discriminatorios entre las aerolíneas de carga y las aerolíneas que realizan operaciones combinadas. Esta situación, aunada a la imposibilidad de ciertas aerolíneas no poder escoger el aeropuerto al que operan en el territorio mexicano, puede poner en riesgo el cumplimiento de ciertos acuerdos bilaterales, al no permitir la libre y justa competencia y poner en desventaja competitiva a algunos operadores. • Tipos de operación carguera: Los estudios realizados por IATA y OACI han demostrado que dos terceras partes de la carga que se mueve a nivel global, es transportada en los compartimientos de los aviones de pasajeros y estos servicios son complementarios entre aquellas aerolíneas que tienen operaciones combinadas, por lo que separarlos incrementaría los costos y pondría en riesgo este tipo de operaciones.</p> <p>Por mi propio derecho, y como usuaria del transporte aéreo, quisiera expresar que esta iniciativa pareciera tendenciosa (para hacer uso del nuevo aeropuerto Felipe Ángeles) ya que la autoridad no deja claro de que forma se daría solución a la supuesta saturación de las terminales de pasajeros 1 y 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México si es sabido que la operación de las aeronaves de carga se lleva a cabo, en su mayoría durante el horario nocturno, por lo cual no considero que este Decreto pudiera solucionar la saturación tanto en el campo aéreo como en el edificio terminal. Ahora bien, suponiendo sin conceder, que esta iniciativa resuelva la saturación a la que se hace referencia, ¿porqué la resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2022 permanece vigente? En todo caso dicha resolución tendría que ser derogada ya que no tendría razón de ser. Expreso mis comentarios con la intención de que sean considerados por la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria y por la propia Agencia Federal de Aviación Civil para hacer un análisis a detalle de lo que se propone.</p>	B000230171	<p>Comentario con referencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• B0000230150</li> <li>• B0000230153</li> <li>• B0000230155</li> <li>• B0000230162</li> </ul> <p>Manifestaciones referidas en el oficio 4.1.3.-493.</p>

Al respecto, me permito informar que dichos comentarios versan en el mismo sentido de los manifestados en el oficio 4.1.3.-493, por lo cual estos comentarios se atienden con las respuestas expresadas en el mismo.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

**ATENTAMENTE.**

**EL DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATÉGICO.**

**Lic. Jacob González Macías.**

