



Agencia Federal de Aviación Civil
Dirección de Desarrollo Estratégico

Nº de Oficio 4.1.0.4.-046

Ciudad de México, a 25 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 los oficios 4.1.3.-635, y 4.1.3.-640 emitidos por la Dirección Ejecutiva Técnica de esta Agencia, mediante los cuales se da la atención a los comentarios emitidos por terceros y que fueron recibidos los días 23, 24 y 25 de enero del presente, 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 Valdía Carrillo. Titular de la Unidad de Administración y Finanzas-SICT- Igual fin

Lic. Hugo Lara Mbya. Director Ejecutivo Técnico de la AFAC- Mismo fin.

JOE



COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

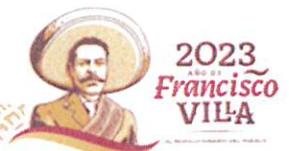
Ciudad de México, a 25 de enero de 2023

PRECISIONES AL PROYECTO 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.

Sobre el particular, hago de su conocimiento que, los comentarios que fueron recibidos a través de la plataforma de CONAMER, fueron analizados y contestados cada uno de ellos.

Asimismo, en atención a los comentarios vertidos por los particulares, es que esta autoridad en aras de otorgar un tiempo adicional al señalado inicialmente **amplía el plazo de 90 a 108 días hábiles** a partir de la entrada en vigor del referido Decreto, para reubicar sus operaciones fuera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez".

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





COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

25 ENE 2023

164 16:00

DIRECCIÓN DE DESARROLLO ESTRATÉGICO

LICENCIADO JACOB GONZÁLEZ MACIAS
DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATÉGICO



AFAC

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN EJECUTIVA TÉCNICA

Nº de Oficio 4.1.3.- 635

Ciudad de México, a 25 de enero de 2023

En alcance a mi similar 4.1.3.-526 de 20 de enero de 2023, 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	Lic. Pablo Casas Liás, por mi propio derecho y en mi carácter de Director del Instituto Nacional de Investigaciones Jurídico Aeronáuticas (INIJA), señalando como domicilio para oír y recibir toda clase de citas y notificaciones el ubicado en Torre WTC, en la calle Montecito número 38, piso 38, oficina 8, Colonia Nápoles, Alcaldía Benito Juárez, C.P. 03810, con correo electrónico casasliasabogados@gmail.com, y número de celular 5517328141, por éste medio comparezco para exponer: Que en relación al anteproyecto de “DECRETO QUE ESTABLECE EL CIERRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO “BENITO JUÁREZ”, PARA LAS OPERACIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO QUE SE INDICA”, formulo los siguientes comentarios y observaciones: No debe darse el visto bueno al citado proyecto de decreto, ya que se trata de una decisión unilateral, en donde durante el proceso de elaboración del proyecto, la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), reconoce, expresamente, ante ésta Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), que: “no llevó a cabo consultas con las partes y/o grupos de interés del sector aéreo”. Por otra	B000230173	Por lo que refiere a que, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), no posee la infraestructura necesaria para las operaciones de carga, así como que, con el cierre de las operaciones aéreas de carga en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se pretende beneficiar a la infraestructura aérea recientemente construida en el centro del país, es decir, la del AIFA, al respecto, resulta importante precisar que el análisis de los costos realizado 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



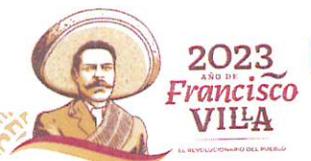


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>parte, se invoca que: "el ritmo de crecimiento del transporte aéreo de carga no corresponde con la infraestructura que para tal tipo de operación posee dicha terminal aérea". Infraestructura que, menos aún, posee el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Es relevante el dato, dado que, con el cierre de las operaciones aéreas de carga en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se pretende beneficiar a la infraestructura aérea recientemente construida en el centro del país, es decir, la del AIFA. Del estudio del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR), presentado por la AFAC ante la CONAMER como soporte del citado decreto, no se justifica en términos de ley, que la regulación propuesta garantice que los beneficios sean superiores a sus costos, y que representa la mejor alternativa para atender la problemática específica del AICM, consistente en la saturación del espacio aéreo y, el volumen del tráfico de pasajeros diario en la Terminal 1 y 2. Al respecto, afirma la AFAC, equivocadamente, que: "En ese sentido, con base en el registro de pasajeros totales atendidos por hora y considerando tanto el subsistema de documentación nacional de ambas terminales como factor limitante de capacidad señalado en el Programa Maestro de Desarrollo del AICM, se ha detectado que dicha terminal aérea rebasa el número máximo de pasajeros que pueden ser atendidos de manera óptima por hora en cada terminal, lo cual ha repercutido en la eficiencia y calidad del servicio." Lo anterior, evidencia, rotundamente, que erróneamente la AFAC, cree que la carga aérea llega a la terminal 1 y 2 del AICM, pasa por migración, aduanas y se recoge en las bandas de equipaje. No se puede dejar de</p>		<p>de transporte aéreo de carga, con base en sus necesidades y/o posibilidades operacionales.</p> <p>Ahora bien, respecto a lo señalado, de que, cerrar el AICM a las operaciones de carga aérea, no va descongestionar el espacio aéreo des-diseñado recientemente, ni va disminuir el tráfico de pasajeros.</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</p>



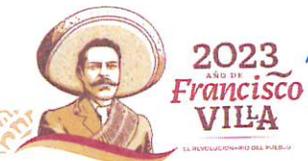


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>señalar que, según el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 elaborado por la Cuatrote, como parte del Sistema Metropolitano de Aeropuertos (SAM), en la zona de hangares oficiales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), se tenía que construir la terminal 3, a efecto de dar flujo y atención a los pasajeros. Construcción que no se realizó y por la que entre otras cosas, el SAM, es fallido y, el tráfico de pasajeros en el AICM, congestionado. Las operaciones de carga aérea en el AICM, representan el 3% del total de las operaciones aéreas en dicho aeropuerto, y, la carga aérea no usa las terminales 1 y 2 de pasajeros, ni realiza maniobras de carga y descarga en las pistas o áreas de carreteo y rodaje. Por lo que, cerrar el AICM a las operaciones de carga aérea, no va descongestionar el espacio aéreo des-diseñado recientemente, ni va disminuir el tráfico de pasajeros. El multicitado decreto, está destinado al fracaso al igual que lo fue el AIFA y en general, todo lo relacionado con la industria aérea y aeroportuaria en donde se ha metido el actual gobierno. Cabe señalar que, además de lo anterior, el país se encuentra degradado a Categoría 2, por lo que, no se pueden abrir nuevas rutas o destinos del AIFA hacia cualquier destino en los Estados Unidos de América. País con el que tenemos más del 85% de las operaciones comerciales vía aérea. Con motivo de que, a los concesionarios y/o permisionarios exclusivos de carga aérea, no se les dio la garantía de audiencia prevista en la norma Constitucional y en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo conforme lo establecen las propias Concesiones y Permisos, además de que, el referido decreto carece de la debida fundamentación y motivación, es un hecho la ola de amparos</p>		<p>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>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 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>Actualmente la mayor parte de los aeropuertos que integran el Sistema Aeroportuario Metropolitano cuentan con infraestructura para atender la zona</p>



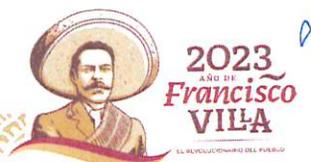


No.	Comentario	Remitente	Respuestas																
	<p>que se van a promover frente a la exigencia Estatal de migrar operaciones de carga aérea fuera del AICM, en los que seguramente habrá la protección del poder judicial, poniendo límites a la arbitraria regulación que se pretende aplicar. La carga aérea se tramita a lo largo de la cadena de suministro por varias entidades con diversas responsabilidades, incluyendo explotadores de aeronaves, transportistas expresos, operadores postales, agentes reglamentados, consignadores, consignatarios, transportistas y proveedores de servicios y asistencia en tierra. La carga puede transferirse entre varios vuelos diferentes antes de alcanzar su destino y los envíos deben cumplir con varios procedimientos y requisitos de documentación con arreglo a los marcos jurídicos y comerciales. El mayor beneficio económico de una mejor conectividad de la carga aérea, radica en su impacto sobre el rendimiento a largo plazo de la economía. Abre nuevos mercados, fomenta las exportaciones y, al mismo tiempo, aumenta la competencia y las opciones en el mercado local originadas en productores basados en el extranjero. A efecto de optimizar la conectividad, se necesita un marco de apoyo sólido. Esto incluye acceso y liberalización de mercados, uso óptimo de los servicios de navegación aérea, aeronaves y sistemas aeroportuarios, así como procedimientos de facilitación y seguridad mejorados. Para lograr los máximos beneficios de la conectividad aérea es fundamental contar con conexiones intermodales y operaciones de líneas aéreas eficaces. La carga y descarga de los aviones que se realiza mediante montacargas, cargadores móviles o desde un espigón de carga, constituye uno de los</p>		<p>metropolitana ya que tienen la infraestructura para atender las</p> <div data-bbox="1015 394 1518 766"> <p style="text-align: center;">Concentración de carga en principales países latinoamericanos 2019</p> <table border="1"> <caption>Concentración de carga en principales países latinoamericanos 2019</caption> <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>91%</td> </tr> <tr> <td>Argentina</td> <td>93%</td> </tr> <tr> <td>Chile</td> <td>95%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>operaciones de carga, el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles cuenta con 116,300 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², 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 (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 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</p>	País	Porcentaje	Brasil	40%	México	54%	Colombia	68%	Ecuador	79%	Perú	91%	Argentina	93%	Chile	95%
País	Porcentaje																		
Brasil	40%																		
México	54%																		
Colombia	68%																		
Ecuador	79%																		
Perú	91%																		
Argentina	93%																		
Chile	95%																		



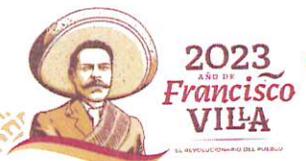


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>aspectos claves de las terminales aeroportuarias. La carga debe llegar a la terminal con la suficiente anticipación a la partida del vuelo, aspecto que se vuelve crítico en el caso de productos perecederos. Durante el periodo anterior al vuelo, la carga es pesada, marcada y provista de la documentación necesaria; luego se prepara un plan de estiba, luego se embarca y se emite una guía aérea de carga. Los equipos de transporte entre otras áreas del aeropuerto y la terminal, comprenden carros, tractores y cargadores con bandas transportadoras. Además, se utilizan equipos para manipuleo de carga unitarizada, que comprenden remolques para contenedores y pallets, transportadores, carga contenedores y carga pallets. El AIFA, como lo reconoce, expresamente, el actual gobierno, será hasta finales del presente año que cuente con la infraestructura de comunicación e interconexión requeridas para el movimiento y manejo de la carga aérea que actualmente se mueve en el AICM, y considerado, el mercado primer lugar en Latinoamérica. Una terminal de carga aérea funciona como un gran depósito, en el cual se deben diseñar áreas diferenciadas para mercaderías de exportación y de importación, área para mercaderías peligrosas, cámara de frío para productos perecederos, área de oficinas y adecuados enlaces tanto con las carreteras que conectan con la terminal como con los playones que conectan con las pistas. El Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), carece de toda esa infraestructura, aunado a que como lo manifestó el Gobierno Federal, será hasta finales de éste 2023, que según, cuente con las vías de acceso necesarias para una eficaz y real conectividad. Por todo lo anterior, el proyecto</p>		<p>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
	de decreto en comento, no cumple con lo dispuesto por las Ley General de Mejora Regulatoria, en el sentido de buscar el perfeccionamiento las leyes que se pretenden modificar y la simplificación de trámites y servicios, ni va generar mayores beneficios en costos y el máximo beneficio social. Ciudad de México, a 23 de enero de 2023 Lic. Pablo Casas Liás Director		
2	Comisión Nacional de Mejora Regulatoria. Secretaría de Economía. P R E S E N T E. En virtud del Proyecto de Decreto Presidencial mediante el cual se determina el cierre del 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, otorgando asimismo un plazo de 90 días hábiles posteriores a su entrada en vigor, para reubicar dichas operaciones fuera del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" a los concesionarios y permisionarios que proporcionan el referido servicio, sobre el particular, respetuosamente nos permitimos externar las siguientes inquietudes y comentarios: · Como aerolínea estamos conscientes de la necesidad del gobierno mexicano de implementar soluciones urgentes a la problemática de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y reiteramos nuestra plena disposición de trabajar conjuntamente con el Gobierno Mexicano para lograr soluciones eficientes en beneficio de las partes involucradas. · PROBLEMÁTICA ACTUAL. Tal y como se desprende de la Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" publicada en septiembre del 2014, así	B000230176	<p>Respecto a los comentarios precisados, resulta importante señalar 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,</p>



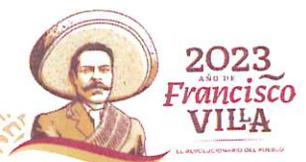


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>como de la Resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México emitida en marzo del 2022, las medidas contempladas en el referido Decreto Presidencial no representan una solución de fondo a la conocida problemática actual del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", ya que ésta versa, principalmente, en operaciones y horarios destinados al transporte aéreo de pasajeros. · NO SE CONSIDERARON LA TOTALIDAD DE LOS COSTOS Y REPERCUSIONES ECONÓMICAS DERIVADAS DE LA MIGRACION DE OPERACIONES DEL AEROPUERTO DEL AICM A UN AEROPUERTO DISTINTO. El Análisis de Impacto Regulatorio no contempla un análisis integral y apegado a la realidad de los costos-beneficios de dicha migración, tales como, de manera enunciativas mas no limitativa: (i) la conectividad existente entre la carga transportada por operadores aéreos de transporte combinado y los operadores de transporte exclusiva de carga; (ii) los costos en el transporte de las mercancías desde y hacia la Ciudad de México así como el incremento de los plazos de conexión, mismos que deberán ser repercutidos al consumidor o destinatario final; (iii) los posibles costos administrativos y económicos relacionados con la contingencia laboral derivada de la necesidad de renegociar contratos laborales existentes, o en su caso, la contratación de nueva fuerza laboral en virtud de la reubicación del lugar de la prestación de servicios; (iv) el incremento de los costos y recursos por la duplicidad de aeropuertos en los que se llevan a cabo operaciones de transporte aéreo para aquellos concesionarios o permisionarios que</p>		<p>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>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 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>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>explotan, tanto operaciones aéreas combinadas, como operaciones aéreas exclusivas de carga; y (v) la necesidad de celebrar contratos, o en su caso renegociar contratos de prestación de servicios en tierra con proveedores DEBIDAMENTE CERTIFICADOS en aeropuertos distintos al AICM, entre otros. Por lo anterior, atenta y respetuosamente, solicitamos al Gobierno Federal, la necesidad de otorgar determinados subsidios que permitan que dicha migración resulte económicamente viable para los operadores aéreos exclusivos de carga, permitiendo con ello la continuidad de la referida operación de carga en territorio mexicano, en beneficio de la economía mexicana y la rentabilidad de la operación aérea. Aunado a lo anterior, es menester hacer mención que los presupuestos para la operación de transporte aéreo de los de los concesionarios y permisionarios que proporcionan el servicio al público de transporte aéreo nacional e internacional regular exclusivo de carga para el año 2023 se encuentran, a esta fecha, debidamente proyectados y aprobados, MISMOS QUE NO CONTEMPLAN el impacto económico antes descrito, lo cual, en un periodo AUN DE RECUPERACIÓN POST-PANDEMIA, podría poner en riesgo la continuidad de la operación aérea, afectado con ello, no sólo a la situación financiera de las empresas en lo particular, sino adicionalmente a la derrama económica del Estado Mexicano. • AIFA. Considerando que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles ("AIFA") es uno de los aeropuertos más cercanos a la Ciudad de México, colocándolo como una de las alternativas viables para la reubicación obligatoria del referido Decreto Presidencial, es indispensable mencionar que es del</p>		<p style="text-align: center;">Concentración de carga en principales países latinoamericanos 2019</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 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², 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 (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 se podría explicar por muchos factores, sin embargo, entre los más relevantes, es el menor grado de</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>conocimiento público que dicho aeropuerto se encuentre actualmente en la consecución e implementación de procesos de infraestructura, certificaciones, lineamientos de operación y regulación operativa que permitan la adecuada operación del transporte aéreo exclusivo de carga en condiciones técnica-operativas alineadas con los estándares establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional y la demás normatividad aplicable. Por lo antes descrito, y sobreponiendo la seguridad operacional y la eficiencia operacional en el AIFA, atenta y respetuosamente solicitamos la confirmación de que se cuenta con los lineamientos de operación necesarios, suficiente personal capacitado, infraestructura y procesos adecuados y debidamente habilitados en la terminal de carga del AIFA, así como por parte de la autoridad aduanera y de las agencias de carga para la migración de las operaciones fuera de AICM al AIFA, bajo las mismas condiciones en las que actualmente se llevan a cabo éstas, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. • EL PAZO DE 90 DÍAS HABILÉS RESULTA INSUFICIENTE PARA LOGRAR UNA MIGRACIÓN DEL AICM A UN AEROPUERTO DISTINTO, COMO EL AIFA. Resulta del interés de todas las partes involucradas, (gobierno y empresas privadas) que la prestación del servicio del transporte público exclusivo de carga, nacional e internacional, sea seguro, eficiente y rentable, por lo que sometemos a su consideración la necesidad de ampliar a un plazo de 360 días, o por lo menos 180 días hábiles posterior a la publicación del Decreto, plazo que permitirá planificar y concluir los procesos de seguridad y logística que implica la reubicación de una terminal aérea, de</p>		<p>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> <p>Ahora bien, 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</p>



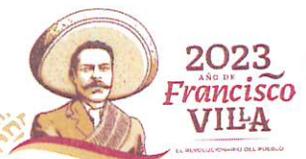


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>conformidad con los intereses y en beneficio de los actores involucrados. Atentamente Andrea Valencia Sánchez, Apoderada Legal de Air Canada. Ciudad de México a 23 de enero del 2023.</p>		<p>más importantes de México, por la cantidad de personas y carga que transporta 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 carga"</i> 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>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>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
3	<p>Ciudad de México, a 23 de enero de 2023. DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO Comisionado Nacional de Mejora Regulatoria Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) P r e s e n t e. Estimado Comisionado Nacional: Estafeta Mexicana, S.A. de C.V. y Estafeta Carga Aérea, S.A. de C.V., a las cuales en lo sucesivo se denominará conjuntamente como ESTAFETA, nos dirigimos a usted en relación con el 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, el cual se publicó en el portal de la CONAMER, junto con el Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) correspondiente, el 17 de enero pasado y que fue sometido a esa Comisión por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT). Sobre el particular y con fundamento en los artículos 8º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 73, segundo párrafo, de la Ley General de Mejora Regulatoria respetuosamente nos permitimos hacer de su conocimiento mediante el presente escrito diversos hechos, así como consideraciones y comentarios relacionadas con el anteproyecto de referencia y su AIR, a efecto de contribuir a mejorar la regulación propuesta, así como a hacer su implementación viable desde las perspectivas operativa, económica, temporal y jurídica. Sobre ESTAFETA ESTAFETA es un orgulloso grupo de empresas 100% mexicanas, con más de 43 años de existencia, líderes en soluciones logísticas. Contamos con herramientas e infraestructura para</p>	B000230178	<p>Respecto a los comentarios que señala ESTAFETA, resulta importante señalar 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 precisar 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 general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</p> <p>En conclusión, el menoscabo existente con motivo de esta saturación y</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>ofrecer soluciones logísticas apegadas a estándares excepcionales de calidad y servicio, con base en una extensa red de transporte aéreo y terrestre, una infraestructura especialmente construida para la empresa y colaboradores altamente capacitados y orientados al cliente, lo cual nos permite prestar los servicios de carga aérea, paquetería y mensajería para llevar envíos a todo México y a más de 220 países y territorios en el mundo. De manera más precisa, ESTAFETA opera a través de una cadena logística integrada. Ello, nos permite integrar a todos los actores de la cadena logística para la prestación del servicio de mensajería y paquetería, así como que cada uno de ellos (camiones, aviones, unidades de última milla, importadores, agentes, entre otros) cumpla con las necesidades de tiempos de entrega urgentes requeridas por el servicio y nuestros clientes. En virtud de lo anterior y como se explicará a mayor detalle posteriormente, ESTAFETA, si bien brinda el servicio de transporte aéreo de carga para mensajería, lo hace de manera integrada con los de mensajería y paquetería, situación que la distingue de otras empresas a las que va dirigido el anteproyecto de Decreto en comento. Derivado de la alta calidad de nuestros servicios y la garantía de entrega, contamos con clientes de muy diversos sectores, incluyendo a instituciones públicas fundamentales para el país como la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el Consejo de la Judicatura Federal o el Banco Nacional del Ejército, Fuerza Aérea y Armada, entre otros.</p> <p>1. La operación de ESTAFETA en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (AICM) En primer lugar, debe señalarse que la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es fundamental para la</p>		<p>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 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>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 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², por lo que gran</p>



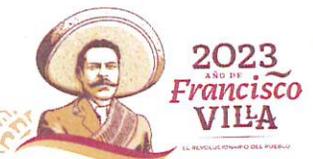


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>prestación de los servicios de mensajería y paquetería que ESTAFETA ofrece. Lo anterior, ya que diariamente ESTAFETA entrega y recolecta aproximadamente 250,000 envíos en la ZMVM, de los cuales el 35% (87,500 envíos) de los recolectados deben ser entregados en un máximo 24 horas en la propia ZMVM y múltiples ciudades del país ubicadas en el Estado de México, Hidalgo, Morelos, Veracruz y Oaxaca. A efecto de poder cumplir con el plazo mencionado, la operación logística de ESTAFETA está sujeta a horarios y tiempos de traslado muy estrictos, ya que es la única manera de poder cumplir con las garantías de entrega y ser eficientes. En AICM es, para ESTAFETA, un nodo logístico que, además, funciona como Centro de Intercambio, a través del cual se operan en promedio más 70,000 envíos diariamente. Cabe mencionar que todas las operaciones de ESTAFETA en el AICM se ejecutan en un horario nocturno ya que ello es necesario, como ya se mencionó, para la entrega en tiempo al destinatario final durante el día. En otras palabras, la operación de ESTAFETA no se entiende si no es cien por ciento nocturna en el AICM. Cuando se hace referencia a que el AICM es un nodo logístico a lo que nos referimos es que ahí se reciben envíos a través de las siguientes vías: - Red ESTAFETA: +Vía Aérea, utilizando cuatro aviones, que realizan vuelos diarios en horario nocturno, de lunes a jueves. Cabe mencionar que el tiempo que pasan dichos aviones en plataforma en el AICM es de 30 minutos máximo. Estos envíos son recolectados en la CDMX, la ZMVM y un radio de aproximadamente 600 km desde el AICM. +Vía terrestre, utilizando múltiples camiones, los cuales llevan envíos recolectados en otras ciudades y que tienen como destino la CDMX,</p>		<p>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 (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 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>



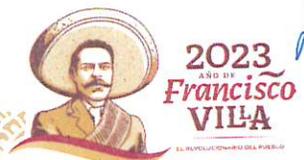


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>la ZMVM un radio de aproximadamente 600 km desde el AICM. + Vía terrestre, utilizando múltiples camiones, en los que se transportan envíos que tienen como destino las múltiples ciudades que se atienden desde la CDMX y la ZMVM. Importación E-Commerce que proviene de diversos países, destacadamente China, las cuales se reciben en el AICM, previo paso por la aduana. De hecho, para todas las actividades que impliquen importación (no exclusivamente las de E-Commerce), ESTAFETA está vinculada con el recinto fiscal del AICM, usando la infraestructura de comercio exterior del AICM es que ESTAFETA cuenta con un permiso especial para realizar importaciones de mensajería y paquetería en términos de la regulación aduanera, permiso que resulta crucial para la prestación del servicio de mensajería respecto de mercancías de procedencia extranjera. Una vez que los envíos son recibidos por cualquiera de las vías señaladas, éstos son trasladados inmediatamente al área de intercambio y clasificación de envíos. Dicha área no es una bodega (almacén), sino una instalación con infraestructura y tecnología de punta, diseñada y fabricada especialmente para ESTAFETA, para fungir como un centro de intercambio de mensajería, con personal altamente especializado, lo cual permite la salida de envíos en un tiempo máximo de 4 horas, desde que fueron recibidos. Cabe mencionar que las instalaciones con las que ESTAFETA cuenta en el AICM son exclusivas y se encuentran a una distancia considerable de las terminales 1 y 2. Ello, aunado a la operación nocturna, evita que la operación de ESTAFETA interfiera con las actividades aéreas de pasajeros. La salida de todos los</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> <p>Ahora bien, 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 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 180 días hábiles como</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>envíos se opera por la Red ESTAFETA, de la manera siguiente: + Vía Aérea, utilizando cuatro aviones, que realizan vuelos diarios en horario nocturno, de lunes a jueves. + Vía terrestre, utilizando múltiples camiones, los cuales se ocupan de hacer llegar los envíos a distintos puntos de la CDMX y la ZMVM. + Vía terrestre, utilizando camiones, en los que se transportan envíos para las 18 ciudades de destino. Una vez que la mensajería o paquetería llega a su destino dentro del territorio nacional, se inicia el proceso de entrega al cliente vía terrestre, el cual se traduce en aproximadamente 109 viajes terrestres cada día e involucra: - Para entregas en la CDMX y la ZMVM: centros de distribución ESTAFETA y unidades de transporte de última milla, las cuales realizan entregas directas a un promedio de 14,000 clientes diariamente, y - Para entregas en alguna de las 18 ciudades en el Estado de México, Hidalgo, Morelos, Veracruz y Oaxaca: centros de distribución ESTAFETA y unidades de transporte de última milla, las cuales realizan entregas directas a un promedio de 19,000 clientes diariamente. Como se puede apreciar el AICM tiene una alta importancia no solo por la operación aérea, sino porque representa un punto de conexión logística de diversas rutas terrestres. Es importante destacar que todas las unidades de transporte terrestre de la Red ESTAFETA son de alta tecnología y con baja emisión de contaminantes, derivado del compromiso que ESTAFETA tiene con la protección al medio ambiente. En cuanto al personal que participa en las actividades cabe mencionar que, únicamente para las operaciones dentro del AICM, ESTAFETA cuenta con aproximadamente 120 personas empleadas. A manera de resumen, ESTAFETA opera</p>		<p>lo solicita, no solucionaría la problemática actual que enfrenta dicho aeropuerto.</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>





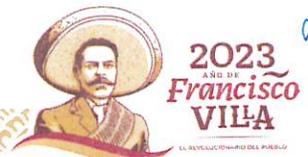
No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>desde y hacia el AICM a través de su Red, la cual se integra por: - Servicios de mensajería y paquetería, contando con el permiso vigente de la SICT; - Servicios de transporte terrestre, contando con permisos vigentes para autotransporte federal de carga de la SICT, y - Servicios de carga aérea, contando con la concesión vigente de la SICT. - Servicios de importación y exportación. La Red ESTAFETA, que se integra por transporte multimodal, la distingue de las empresas que únicamente se dedican a carga aérea y que, hasta ahora, han venido operando en el AICM.</p> <p>2. Costos de la movilización de las operaciones de ESTAFETA fuera del AICM Pretender mover una operación logística de la magnitud planteada en el plazo de 90 días resulta material y operativamente imposible, sin mencionar que el intento podría incrementar sustancialmente el impacto de los costos asociados al cambio. ESTAFETA no se opone a salir del AICM tal y como se propone en el anteproyecto. De hecho, ha evaluado la posibilidad de mover sus operaciones a Aeropuertos alternos; no obstante, para poder concretar ese cambio es absolutamente necesario hacer un cálculo adecuado de los tiempos que llevaría el correcto traslado de la operación, además de que se va a incurrir en una serie de costos directos e indirectos que son de carácter diverso y mayores a los que se incluyeron en el AIR del anteproyecto en comento. Al respecto, y por considerar que hacer evidentes los costos reales en que incurriría una empresa con las características distintivas de ESTAFETA puede ser de utilidad para la CONAMER al realizar la evaluación del AIR, por ello en esta sección se expresan los más destacados, aunque no los únicos. Es esencial mencionar que los costos</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>que aquí se expresan, se han calculado considerando un plazo mayor al de 90 días hábiles que contempla el anteproyecto de Decreto de referencia; no obstante, el tema del tiempo requerido para poder movilizar las operaciones se aborda más adelante en el presente documento. Para poder reubicar sus operaciones, sin perjuicio de otras áreas, ESTAFETA requiere instalaciones para la infraestructura operativa para intercambio y clasificación de envíos. La superficie de la nave debe tener, por lo menos, una superficie similar a la que ocupa en el AICM. Considerando que esa nave estuviera disponible para renta en otro aeropuerto, ESTAFETA tendría que incurrir en un costo mensual por el arrendamiento respectivo que afectaría el costo de la operación cotidiana, lo que a su vez incrementaría el costo del servicio para el consumidor final, afectando con ello la competitividad del sector y del país. Sin embargo, toda vez que hoy en día no existen instalaciones que cumplan con las características requeridas por ESTAFETA, las mismas se deben construir, para lo cual 90 días hábiles no es un plazo viable, dadas las características e instalaciones especializadas que ésta debe tener. Además, dicha construcción implica un costo de, por lo menos, \$35'000,000.00 de pesos mexicanos. Por otro lado, un gasto de gran importancia y que es absolutamente necesario se deriva del hecho de que, en la nave mencionada, ESTAFETA debe instalar Infraestructura operativa diseñada y fabricada específicamente para el nuevo espacio. Dicha infraestructura es de tecnología de punta y comprende desde las bandas transportadoras hasta equipos que realizan de manera automatizada procesos propios del intercambio y clasificación.</p>		

Handwritten signature





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>Dichas bandas transportadoras en todos los casos se fabrican atendiendo a las características particulares del inmueble en que serán instaladas. A la fecha se ignora, a ciencia cierta, las dimensiones de inmuebles alternativos. Para poder contar con la infraestructura que se menciona en el párrafo previo, una vez contando con la nave, ESTAFETA tendría que encomendar el diseño ad hoc, así como contratar la fabricación de éste, importación de equipo y posterior instalación. Los diferentes equipos y partes no son, desafortunadamente, fabricados en México; por lo que se requiere necesariamente de su importación. Y el costo estimado desde el diseño hasta su instalación, sería de aproximadamente \$20'000,000.00 millones de pesos mexicanos. Es importante mencionar que no es posible utilizar la infraestructura actual del AICM, ya que se debe diseñar ad hoc a las dimensiones específicas de la nueva nave. Lo anterior, sin considerar las terribles afectaciones económicas, jurídicas y sociales que se generarían para decenas de miles de usuarios del servicio de mensajería, como consecuencia de detener las operaciones en el AICM, sin que empiecen en otro lugar de manera ordenada y planeada. En otras palabras, desmontar la infraestructura que hoy se tiene en el AICM para ser instalada en un aeropuerto diverso como puede ser el AIFA, supone la suspensión de los servicios de entregas y recolecciones de envíos durante por lo menos un mes y medio y con ello el incumplimiento de compromisos contractuales y la afectación de los usuarios del servicio de mensajería. De ahí que los tiempos que prevea el decreto deben garantizar la seguridad jurídica de los gobernados respeta los principios de</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>confianza legítima. De forma adicional, es importante decir, que los tiempos de trayecto son críticos e indispensable su cumplimiento tratándose de un servicio como este. Para poder operar fuera del AICM e incorporar en el aeropuerto alternativo seleccionado, las operaciones de ESTAFETA sin que se vean afectados los tiempos de entrega a nuestros usuarios y, con ello, el cumplimiento de contratos y la competitividad, implica que será necesario compensar la distancia desde dichos aeropuertos hacia los centros de distribución, adicionando a la Red ESTAFETA en promedio 40 vehículos de última milla. Cada uno de esos vehículos tiene un costo de aproximado de \$1'000,000.00 pesos mexicanos más IVA, lo que se traduce en una inversión de \$40'000,000.00 de pesos mexicanos más IVA únicamente en vehículos. Resulta pertinente recordar que, como ya se mencionó en el presente escrito, los vehículos que usa ESTAFETA son de alta tecnología y con una muy baja emisión de contaminantes; los nuevos vehículos tendrían, pues, que tener esas mismas características. La operación de esa nueva flotilla, una vez adquirida, implicará un costo adicional de \$3,000,000.00 de pesos mexicanos mensuales de costos operativos. Como, por ejemplo, costos de gasolina, peaje y mantenimiento, entre otros. En los costos mencionados faltaría incluir el tema relativo a la seguridad de todas nuestras unidades de transporte que llegarían y saldrían de aeropuertos alternativos como podría ser el AIFA. En relación con este punto, debe precisarse que éstas deberán transitar sobre la Autopista Arco Norte, la cual presenta alarmantes cifras de seguridad en diversos tramos en los distintos estados a los cuales conecta, de acuerdo con cifras oficiales. Para</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>prevenir que nuestros vehículos se vean afectados por la inseguridad, se hace necesario contratar servicios privados de seguridad incluyendo, pero no limitados a custodios, para lo cual se hizo una investigación de mercado, de la cual destaca que la mayoría de las empresas de seguridad privada tienen tarifas especiales para los vehículos que transitan la autopista antes mencionada. De las cotizaciones recibidas, se observa que el promedio mensual que ESTAFETA tendría que asumir en materia de seguridad privada serían de \$2'500,000.00 millones más IVA mensuales. Para concluir esta sección, abordaremos un elemento esencial para ESTAFETA: sus colaboradores. Como ya se señaló, tan solo dentro del AICM, ESTAFETA emplea a 120 personas, de quienes dependen sus familias. Aproximadamente, el 95% de ese personal tienen sus hogares en las cercanías del AICM; ello, ya que eso facilita sus traslados para atender sus turnos que son nocturnos, como lo requieren las actividades de ESTAFETA en el AICM. El cambio de operaciones a otros aeropuertos, traería para ESTAFETA varias consecuencias que es importante señalar. La primera sería que, si el personal no se quiere trasladar al nuevo centro de trabajo, habrá costos laboral asociados. La segunda, que será necesario recontractar personal que no está debidamente capacitado, por lo que se tendrá que llevar a cabo dicha capacitación, lo cual implica también incurrir en altos costos e invertir tiempo, lo cual afectará tanto a ESTAFETA como a los usuarios del servicio de mensajería. Por otro lado, si bien a nuestros actuales operadores se les dará la opción de que continúen colaborando con ESTAFETA y se les ofrecerá una compensación adicional por el incremento</p>		

af

af



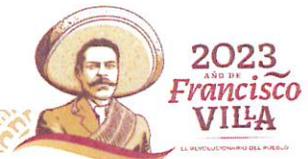


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>en el tiempo de traslado al lugar de trabajo y de éste a sus hogares, es posible que muchos de ellos decidan no aceptar el cambio afectándolos de forma individual. Para evitar extendernos, es preciso señalar que se estima que, para poder atender el objeto del anteproyecto de Decreto, ESTAFETA tendría que asumir de manera directa, inmediata y mediata, un costo total de aproximadamente \$100'500,000.00 de pesos mexicanos, por lo menos y únicamente para poder iniciar operaciones en un aeropuerto alterno. A los costos antes descritos, habría que sumar aquellos que se deriven de las terminaciones de las relaciones contractuales entre ESTAFETA y diversos clientes, así como proveedores, para quienes la movilización de las operaciones a un aeropuerto distinto del AICM no fueran aceptables por diversas razones. Dichos contratos, que son en muchos casos multianuales, contemplan altas penas convencionales, mismas que ESTAFETA tendría que pagar. Entre esos contratos se incluyen algunos de instancias del sector público. En cualquier caso, el anteproyecto de Decreto omite abordar temas como el que se menciona, a pesar de que en éste se podrían establecer mecanismos jurídicos aplicables para los periodos de transición que previnieran que los costos e impactos negativos se extiendan más allá de cuestiones operativas. Asimismo, y como ya se ha expresado previamente, ESTAFETA cuenta con instalaciones e infraestructura propias en el AICM, las cuales han implicado un proceso constante de inversión, para contar con la mejor y más alta tecnología. Como también ya se señaló, la infraestructura no es susceptible de ser trasladada a un aeropuerto alterno, situación que, aunada a las mejoras a las instalaciones,</p>		





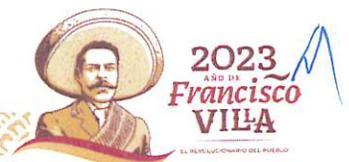
No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>se refleja en un impacto financiero negativo para ESTAFETA ante la imposibilidad de recuperar dichas inversiones. Sin perjuicio de que ESTAFETA podría presentar a la CONAMER detalles de los cálculos si así los requiere, es importante señalar que los costos mencionados se calcularon por ESTAFETA pensando en atender cabalmente el sentido del anteproyecto y que únicamente se expresan esos que se vinculan con éste siendo, por lo tanto, adicionales a los costos actuales de operación en el AICM. Cabe destacar que, a los costos descritos, habrá que agregar los costos por los trámites de modificación a la concesión y los premisos relacionados, algunos de los cuales sí se señalaron en el AIR. Aunado a que los cambios requeridos en los distintos permisos, autorizaciones y concesiones requieren de mayor tiempo al planteado en el decreto. 3. Tiempo requerido para poder movilizar las operaciones fuera del AICM Antes de abordar el plazo que ESTAFETA, con sus características distintivas, es fundamental hacer explícita la necesidad de asegurar la continuidad de la operación logística en el AICM, hasta en tanto se esté en posibilidad de arrancar con ésta en un aeropuerto alternativo. Las consecuencias de interrumpir, aunque sea por unas horas, la operación que permita la recepción y entrega oportuna de envíos, tendría gravísimas implicaciones y costos tan altos que es difícil calcularlos. Dichos costos, como ya se expresaba antes, si bien afectan a ESTAFETA, generarían consecuencias para muchos sectores económicos e, incluso, para el sector público. En ese sentido, y considerando una potencial movilización, ESTAFETA ha hecho un cálculo de su programa de trabajo considerando tiempos mínimos e</p>		





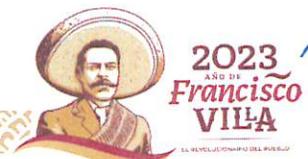
No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>irreductibles, con información precisa respecto a las actividades que, por nuestras características distintivas y para continuar ofreciendo los servicios de carga aérea, mensajería y paquetería, requeriríamos llevar a cabo para salir del AICM. Dicho tiempo se debe entender como contado de la entrada en vigor del Decreto cuyo anteproyecto se comenta. En virtud de lo antes expuesto, ESTAFETA requeriría, por sus características distintivas y los servicios que brinda, un plazo mínimo de 16 meses o 480 días para estar en posibilidad de movilizarse e iniciar sus operaciones en un aeropuerto distinto al AICM, para evitar afectar la operación y, en consecuencia, a los cientos de miles de usuarios que contratan nuestros servicios. Al igual que para el caso de los costos, ESTAFETA está en la mejor disposición de poder dar elementos a la CONAMER de cómo se llegó a calcular el plazo que se señala. 1. Acerca del contenido del anteproyecto de Decreto En relación con el contenido del anteproyecto de Decreto de referencia, ESTAFETA considera importante contribuir al análisis de CONAMER a través de los siguientes comentarios: - En su considerando octavo el anteproyecto de Decreto señala que desde el 29 de septiembre de 2014 se publicó en el DOF la Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez en los horarios de 7:00 a las 22:59. Asimismo, en su considerando décimo establece que el 3 de marzo de 2022, se publicó la Resolución por la que se declara la saturación de los edificios terminales del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de las Ciudad de México, en la Terminal 1 de las 5:00 a las 22:59 horas y en la Terminal 2 de las 6:00 a las 19:59 horas, así como de las 21:00 a</p>		

Handwritten signature





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>las 22:59. En relación con la motivación a la que alude el párrafo previo es indispensable señalar que ESTAFETA realiza sus operaciones fuera de las horas declaradas como saturadas, pues su operación aérea se desarrolla de manera nocturna, de tal manera que el tema de saturación del espacio aéreo no se vincula con ésta. Además de que, como ya se ha comentado, no utilizamos las instalaciones de las T1 y T2 del AICM, toda vez que se cuenta con propias instalaciones en donde se realiza el intercambio y clasificación. De ahí que debería considerarse en el decreto solo aquellas operaciones que efectivamente estén vinculadas a la saturación y no todas las operaciones aéreas de concesionarios. En ese sentido el anteproyecto de Decreto hace una declaratoria general de prestadores de servicios de carga aérea, sin tomar en cuenta que, en el caso del ESTAFETA, se brinda un servicio de mensajería y paquetería, dentro del cual las aeronaves son uno de los medios de transporte dentro de la Red ESTAFETA. Se recomienda revisar nuevamente el cuadro incluido en este documento donde se resumen las características que nos distinguen de las empresas dedicadas a carga aérea. - Dentro de los considerandos del anteproyecto de Decreto se señala que de una interpretación de los artículos 5, fracción VI, 6, fracción II, 2, fracción IX y 13 fracción VI, de la Ley de Seguridad Nacional, se desprende que la SICT, como miembro del Consejo de Seguridad Nacional, debe velar por la seguridad en la aviación y coadyuvar con la conservación de la seguridad nacional. Al respecto es importante señalar, en primer lugar, que se estima que la fundamentación es incorrecta. El artículo 2 de la Ley de Seguridad Nacional no contiene fracciones,</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>por lo que no se sabe si se quiso señalar dicho precepto u otro, con lo cual se podría generar un estado de inseguridad jurídica. - Por otro lado, en los considerandos y como parte del proemio, se invoca al artículo 5, fracción VI de la Ley de Seguridad Nacional. Ese precepto establece que se consideran amenazas a la Seguridad Nacional, los actos en contra de la seguridad de la aviación. Sobre ese punto, consideramos que la fundamentación del anteproyecto del Decreto en cuestiones de Seguridad Nacional resulta inadecuada, toda vez que el hecho de que se pretenda reorganizar el uso de los aeropuertos del país, cerrando el AICM para el servicio de carga, no se encuentra dentro de las acciones consideradas con tal carácter. Lo anterior se afirma así, toda vez que el artículo 3 de la Ley referida señala que “por Seguridad Nacional se entienden las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano” y establece estrictamente seis supuestos en los que se busca la protección de la soberanía, la seguridad, el orden constitucional, el fortalecimiento de las instituciones democráticas, entre otras, pero no se encuentran consideradas como una acción de Seguridad Nacional, la reordenación de la aviación, o las medidas de desaturación de los aeropuertos. En ese sentido, igualmente estimamos incorrecto que en la motivación se pretenda dar una definición ad hoc de Seguridad Nacional para efectos de justificar el contenido del anteproyecto del Decreto. El concepto de Seguridad Nacional se encuentra contenido en la Ley respectiva y resulta improcedente que se pretenda ampliar su contenido en un Decreto, máxime cuando la propia Ley establece los expresamente sus supuestos,</p>		





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>sin dejar abierta ninguna posibilidad de interpretación o remisión a otro ordenamiento. Se sugiere realizar los ajustes respectivos, para evitar que se considere ilegal al anteproyecto en comento por ir en contra del principio de jerarquía de leyes y por pretender que mediante un Decreto se amplíe el concepto de Seguridad Nacional. - Se estima que el anteproyecto de Decreto de forma indebida incluye dentro de los artículos Transitorios disposiciones sustantivas que deberían estar dentro del cuerpo del Decreto pues se refiere a cuestiones de trámite que deben cumplir las empresas que se ven afectadas por el Decreto y no así a las cuestiones relativas a las medidas que se deben tomar para que la nueva norma se integre al orden jurídico. Es el caso específico de los artículos Segundo, Tercero y Cuarto. - Por otro lado, también se considera incorrecto el artículo Primero Transitorio, toda vez que el Decreto, tal y como está redactado en realidad entraría en vigor a los 90 días que prevé para el cierre del AICM, como lo señala el artículo Quinto Transitorio, y no al día siguiente de su publicación pues, en esa fecha, no se estaría concretando su contenido, ni las empresas de carga estarían obligadas a dejar de operar en el citado aeropuerto. - Los artículos Sexto, Séptimo y Octavo Transitorios se refieren a que las diversas declaratorias de saturación emitidas con anterioridad, seguirán vigentes lo cual se estima innecesario pues no tendrían por qué verse afectadas si su objeto es distinto, motivo por el cual respetuosamente sugerimos que se eliminen para no causar confusión. - El artículo Octavo Transitorio se refiere a erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del Decreto. Aparentemente, se refiere a las erogaciones</p>		



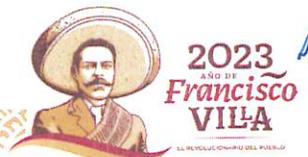


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>en las que tenga que incurrir el Gobierno Federal y, por ello, señala que no se autorizarán recursos adicionales a los correspondientes al gasto aprobado para el presente beneficio fiscal. El precepto no es muy claro y en realidad no va dirigido a las empresas que se verán obligadas con el Decreto objeto de análisis, por lo que en nuestra opinión deberá suprimirse. - Se considera que el anteproyecto de Decreto va en contra de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de lo que disponen los artículos 51, fracción V de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el 17 de la Ley de Aviación Civil, ya que no establece un plazo razonable para poder cumplir con él porque no cumple con los requisitos de no discriminación que aseguren las condiciones de calidad, oportunidad y precio del servicio de carga, con lo que se vulneran los artículos 14, 16, 28 y 31 constitucionales. En virtud de todo lo anterior, de la manera más atenta, ESTAFETA solicita lo siguiente: PRIMERO. Que se tomen en consideración todos los elementos y comentarios expuestos por ESTAFETA en el presente escrito, dentro de la evaluación que le compete realizar a la CONAMER en relación con el anteproyecto de Decreto de referencia y su AIR. SEGUNDO. Que CONAMER retome aquellos elementos y comentarios expuestos por ESTAFETA en el presente escrito como parte integrante y dentro de los oficios en los que emita sus opiniones y dictámenes a la SICT respecto al anteproyecto de Decreto de referencia y su AIR. TERCERO. Que, sin perjuicio de todos los elementos expuestos en el presente escrito, CONAMER considere la ampliación del plazo establecido en el anteproyecto de Decreto en comento, en virtud de que éste resulta imposible de cumplir, como se observa de los</p>		



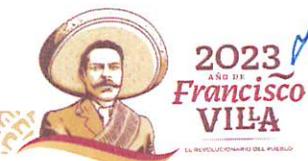


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>plazos que ESTAFETA ya ha evaluado y determinado como mínimos para poder concretar la movilización de operaciones fuera del AICM, sin afectar los servicios que se prestan. CUARTO. Que, en su carácter de Titular de la CONAMER, se sirva concedernos una cita con los funcionarios encargados del análisis del anteproyecto y el AIR que nos ocupan, a efecto de profundizar en el contenido de este escrito, así como para resolver cualquier duda sobre el mismo. Para concretar esa reunión, por parte de ESTAFETA estará a sus órdenes Javier Villanueva Walbey, quien ocupa el cargo de Gerente Jurídico de Estafeta Mexicana, S.A. de C.V. y cuyos datos de contacto son: teléfono de oficina 5538731100 extensión 65112, celular 5579132766 y correo electrónico javier.villanueva@estafeta.mx. Agradecemos la atención al presente y quedamos atentos a cualquier comentario o duda sobre el mismo, sin perjuicio de que se pueda concretar la reunión que solicitamos. Atentamente, Estafeta Mexicana, S.A. de C.V. Estafeta Carga Aérea, S.A. de C.V.</p>		
4	<p>https://cofemersimir.gob.mx/expediente/27945/recibido/68106/B000230182</p>	S/N	<p>Respecto a los comentarios que señala ESTAFETA, resulta importante señalar 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</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>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 precisar 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 general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</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 máximas de seguridad de la aeronave y de su operación, a fin de proteger la</p>



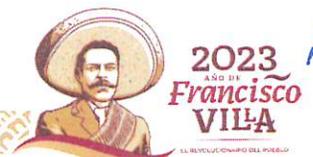


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>integridad física de los usuarios y de sus bienes, así como la de terceros.</p> <p>Por ende, el Gobierno Federal tiene la obligación de preservar la eficiente prestación de los servicios públicos, salvaguardando las vías generales de comunicación, para lo cual 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>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 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², 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 (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 se podría explicar por muchos factores, sin embargo, entre los más relevantes, es el menor grado de</p>



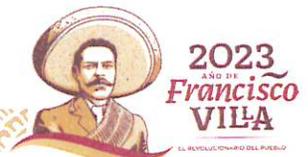


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>centralización de la economía del país comparado con otros países en América Latina. Es decir, existe demanda importante de carga aérea desde otros estados del país para sostener servicios directos, evitando pasar por el aeropuerto principal del país.</p> <p>Otro 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> <p>Ahora bien, 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</p>



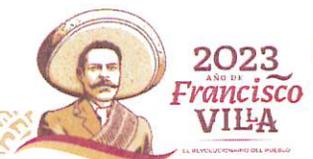


No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>más importantes de México, por la cantidad de personas y carga que transporta anualmente.</p> <p>En consecuencia, el AICM se encuentra saturado en el campo aéreo y rebasado en la capacidad de los edificios terminales de pasajeros.</p> <p>En ese sentido, es menester 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 carga"</i> 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>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>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
5	<p>La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), en nombre de sus líneas aéreas asociadas y especialmente los operadores de carga aérea en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), ha conocido del proyecto de decreto que prevé el cierre del AICM para operaciones de transporte aéreo de carga y habilitación del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) para este fin.</p> <p>Las aerolíneas miembros han expresado su gran preocupación, ya que las instalaciones y procesos para la importación y exportación de carga no están habilitados en su totalidad en el AIFA, como es el caso de la infraestructura física de bodegas, certificación de los operadores de apoyo en tierra, agentes aduaneros y agentes de carga. Separar el aeropuerto de carga del aeropuerto de pasajero afectará la conectividad de la carga, ya que se debe tener en cuenta que alrededor de 60% de las cargas aéreas son transportadas en las bodegas de aeronaves de pasajeros, sujetándose a causar una tremenda disrupción, pues la carga tendrá que ser redistribuida a otras áreas de México de manera más demorada y con menos flexibilidad, aumentando los costos. Además, la pandemia ha afectado significativamente las cadenas de suministro, desorganizando los procesos y causando retrasos, e estos cambios radicales en el transporte de carga en un momento en que la industria aún se recupera de esta situación, no tiene una buena sincronización y puede causar aún más disrupción en la economía y en la sociedad.</p> <p>Al final esto no solo es malo para las partes interesadas de la cadena de carga aérea, sino principalmente para la industria mexicana</p>	S/N	<p>Respecto a lo manifestado por la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), resulta importante precisar 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 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>Asimismo, cabe señalar 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 general, que busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</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</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>que se apoya del transporte aéreo y su rapidez y eficiencia, y que al final perjudicará al pueblo mexicano, pues los costos asociados a esta migración y la prestación del servicio de transporte de carga hacia la Ciudad de México se verán incrementados, afectando negativamente a las importaciones y exportaciones y perdiendo eficiencia y competitividad.</p> <p>Por esta razón, ALTA se une al pedido de la industria en general de un plazo mínimo de 12 meses para lograr esta migración al AIFA y brindar un servicio eficiente y seguro a los importadores e exportadores de México.</p>		<p>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 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>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 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², por lo que gran parte de la red aeroportuaria de la zona metropolitana del centro de México</p>





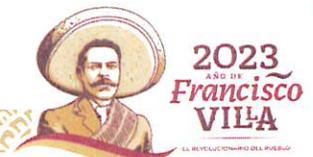
No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>cuenta con la infraestructura para la migración de la carga.</p> <p>Ahora bien, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez" (AICM), se ubica en una de las zonas de mayor densidad poblacional del país, considerado dentro de los aeropuertos 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 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 180 días hábiles como lo solicita, no solucionaría la problemática actual que enfrenta dicho aeropuerto.</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</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			<p>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>Por lo que refiere a que, el Decreto de carga afectaría a los servicios mixtos de pasajeros, carga y correo.</p> <p>En ese tenor, a las permisionarias que se encuentren en este supuesto no le aplicarían los términos a los que se refiere el Decreto que nos ocupa, por ende, ésta continuará operando su servicio de carga, correo y pasajeros en el AICM de manera habitual.</p> <p>En ese orden de ideas, la restricción operacional del transporte exclusivo de carga en el aeropuerto Benito Juárez no limita sus operaciones existentes, 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>

Handwritten signature in blue ink





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
			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.

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

- 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 Vallín 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.





COMUNICACIONES

SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



AFAC

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL

AGENCIA FEDERAL DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN EJECUTIVA TÉCNICA

Nº de Oficio 4.1.3.- 640

Ciudad de México, a 25 de enero de 2023

LICENCIADO JACOB GONZÁLEZ MACIAS
DIRECTOR DE DESARROLLO ESTRATÉGICO

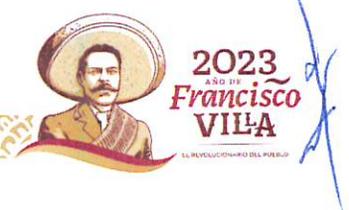
En alcance a mi similar 4.1.3.-635 del día de la fecha, me refiero al anteproyecto de **“Decreto que establece el cierre del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México “Benito Juárez”, para las operaciones del servicio al público de transporte aéreo que se indica**”, así como a los cometarios emitidos a través de la plataforma de esa Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER).

No.	Comentario	Remitente	Respuestas
1	Ciudad de México, a 25 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. Türk Hava Yollari, A.O. (Turkish Airlines), como operador del Servicio Público de Transporte Aéreo Internacional Exclusivo de Carga en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México desde el 2018, se encuentra en proceso de análisis del proyecto de 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. No obstante, y en virtud de la premura con la que aparentemente se está desarrollando el tema, consideramos pertinente presentar ante esa H. Comisión los siguientes comentarios con la finalidad de, por lo menos, suspender la publicación del Decreto en cuestión hasta no haberse realizado un análisis a fondo y con la participación activa de todas las autoridades relacionadas con la prestación del servicio público de transporte aéreo de carga; así como de todas las entidades del gremio que directa o indirectamente pudieran verse afectadas por su publicación: 1. Si	B000230189	<p>En relación a las manifestaciones realizadas por Turkish Airlines, es importante precisar 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 permissionarias 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</p>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	<p>bien Turkish Airlines opera bajo los esquemas de transporte mixto y exclusivo de cargo, este último depende totalmente de la conectividad y operatividad del primero en tanto que los costos de los servicios que se prestan en ambos resultan competitivos en virtud de que la operación de vuelos de carga garantiza la oferta de servicios y tarifas competitivas a la industria de transporte de pasajeros y fomenta el transporte de estos últimos hacia y desde México. 2. Dado que gran parte de la carga transportada involucra el manejo de productos perecederos y la frecuencia de las operaciones de pasajeros ayuda a reducir el impacto generado por la imposibilidad de transportarla en vuelos exclusivos de carga con menor frecuencia, es posible que la operación de estos últimos en una estación distinta a la que opera la división de pasajeros ponga en riesgo su continuidad y el cumplimiento de las obligaciones y compromisos adquiridos por Turkish Airlines frente a sus clientes. 3. Operar el servicio de transporte aéreo internacional mixto de pasajeros, carga y correo, y el servicio de transporte aéreo internacional exclusivo de carga en estaciones distintas generaría la necesidad de mantener infraestructura, personal y la atención de procedimientos de carga independientes en cada una de las estaciones, lo que incrementaría en gran medida los costos de los servicios de carga y demás gastos inherentes a su operación. 4. La oportunidad de atender de manera satisfactoria y óptima las necesidades de importación y exportación de nuestros clientes se vería limitada por la complejidad de planificación de operaciones de carga y el servicio mixto de pasajeros, carga y correo simultáneas en distintos aeropuertos. 5. La operación de Turkish Airlines Cargo surge en atención a los intereses de sus clientes, por lo que al no existir una alternativa viable que pueda garantizar la continuidad de las operaciones de la aerolínea en dicha región, no sólo respecto de la seguridad de sus operaciones, sino del manejo de la carga y mercancías peligrosas que en su caso sean transportadas, es posible que su continuidad</p>		<p>busca el beneficio de un mayor número de usuarios.</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 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>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 m², el aeropuerto de Toluca cuenta con 26,000 m², el aeropuerto de Puebla con 12,859 m² y el aeropuerto de Querétaro con 32,400 m², 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>





No.	Comentario	Remitente	Respuestas
	se vea limitada. Por lo anterior, es indispensable que se proteja la operación de los actores en la industria aérea que actualmente opera el servicio exclusivo de carga en el AICM y esa H. Comisión vigile y garantice la observancia y cumplimiento de los principios que constituyen la política de mejora regulatoria en México. A T E N T A M E N T E , ERTAN ALPAY. DIRECTOR GENERAL MÉXICO.		El AICM manejó 561 mil toneladas en 2019 (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 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.

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

- 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 Vallín 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.

