



La Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes envió a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria un anteproyecto para ordenar el cierre del saturado AICM al transporte de carga para trasladar esa actividad a otras terminales. Para la Cámara Nacional de Aerotransportes, un cambio precipitado pondría en riesgo la seguridad de esas operaciones, afectaría el funcionamiento de la cadena de suministro y mermaría la competitividad de la industria, impactando cientos de empleos.

TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

LA RIESGOSA Y FORZADA MUDANZA ALAIFA

NELDY SAN MARTÍN

En los últimos sexenios la política en materia de aviación ha estado marcada por los intentos de aliviar la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México Benito Juárez (AICM). Ahora el presidente, Andrés Manuel López Obrador, busca que el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) no siga subutilizado, pero en medio de la pérdida de la categoría 1 en seguridad aérea y una crisis en la industria aérea nacional, sus esfuerzos han topado con pared.

El cierre del AICM a las operaciones de transporte aéreo exclusivo de carga es una pieza más del rompecabezas del gobierno federal para intentar aliviar la saturación y lograr que el aeropuerto de Santa Lucía sea la infraestructura aeroportuaria más importante del país, según un documento interno de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), que se encuentra entre los millones de archivos militares *hackeados* por el colectivo *Guacamaya*.

Este semanario reveló el pasado 16 de octubre (*Salvar al AIFA, a costa de aerolíneas nacionales, Proceso 2398*), con base también en documentos *hackeados* por *Guacamaya*, que la Sedena y la SICT diseñaron paralelamente una serie de planes y alternativas para forzar el in-



Estuano Miranda

AICM. Saturación



Viene de la
página anterior



Nuño Lara. Anteproyecto

Mónica Pardo Cuatrecasas.com

cremento de las operaciones aéreas en el AIFA.

Entre las propuestas de los militares está una reforma a la ley para eliminar la prohibición al cabotaje —es decir que aerolíneas extranjeras puedan operar rutas domésticas en México— que ya fue enviada al Congreso, pese a los llamados de la industria nacional sobre los riesgos. Mientras que entre las propuestas de la SICT está un decreto presidencial para ordenar el cierre del AICM a los concesionarios y permisionarios en las modalidades de servicio público de transporte aéreo nacional e internacional regular de carga o no regular.

“Esto, en función de la posibilidad del AIFA para recibir dichas operaciones, considerando el tiempo requerido por los operadores aéreos para cambiar de sede y de la existencia de contratos vigentes de dichas empresas con el AICM”, dice el documento con fecha de 22 de abril, titulado *Posicionamiento del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles*, también parte de los *GuacamayaLeaks*.

Fue el pasado martes 17 cuando la SICT materializó la propuesta y envió para su aprobación a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (Conamer) un anteproyecto de decreto presidencial para mudar todas las operaciones de transporte aéreo nacional e internacional regular y no regular exclusivo de carga del AICM a otros aeródromos del país. El anteproyecto exceptúa a los concesionarios y permisionarios que prestan servicios combinados de pasajeros y de carga.

En la exposición de motivos, el gobierno argumenta la saturación del espacio aéreo del Benito Juárez y de la capacidad de los edificios terminales. El AICM es el centro neurálgico de la aviación nacional

y ha registrado un incremento constante en sus niveles de saturación, desde 2005 al 29 de septiembre de 2014, cuando se publicó la declaratoria de saturación vigente, con base en el dictamen emitido por los Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano, que estableció una capacidad de 61 operaciones por hora, con un máximo de 40 llegadas.

Según cifras oficiales, de enero a diciembre de 2022 el AICM concentró, tomando en cuenta aeronaves exclusivas de carga y servicios combinados, 50% de las toneladas de mercancías manejadas a escala nacional, esto es 570 mil 809 toneladas, según el Aeropuerto Benito Juárez. En ese mismo lapso llegaron 438 mil 383 toneladas a la Terminal 1 y 132 mil 422 a la Terminal 2.

Como comparación, el segundo aeropuerto del país con más operaciones de carga al año es el de Guadalajara, con 163 mil, lo que representa 15%, y luego Monterrey, con 72 mil, que es 6.8%, de acuerdo con la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

Fernando Gómez Suárez, analista en aeropuertos y aviación, explica en entrevista que el decreto podría ayudar a disminuir 10% o 15% la saturación del AICM, pero si además se eliminan también los vuelos de aviación ejecutiva y las avionetas.

Cuenta que en los noventa los vuelos privados se fueron a Toluca por decreto y que en 1992 los de carga se fueron a Puebla. Para estos dos proyectos se acondicionaron todas las vialidades (las autopistas México-Toluca y México-Puebla) y se contó con una importante inversión del gobierno federal, dice el especialista en el sector aéreo.

“En los noventa se aplicó un desincentivo, es decir, sí podías bajar, pero si querías bajar a la Ciudad de México pagabas

una tarifa diferenciada, más cara. Precisamente para desincentivar el uso. ¿Qué pasó en aquel entonces? Se logró reducir aproximadamente 20% de las operaciones en el AICM”, afirma.

Sin embargo, duda que el AIFA cuente con la infraestructura necesaria, como bodegas y almacenes frigoríficos para los perecederos, además de los entronques viales terminados.

“El AIFA tiene varias cosas a favor y varias en contra. Se inauguró en marzo, pero las instalaciones de carga, la infraestructura para atender la carga aérea, se finalizó hace tres o cuatro meses. Parte de la infraestructura, porque el proyecto como tal no está terminado al 100%. Está terminada casi al 100% la primera etapa. Faltan posiciones de contacto o de abordaje, faltan pistas, faltan edificios terminales, faltan varias cosas, no obstante que es un proyecto enorme y no sabemos si cuenta con la infraestructura suficiente para recibir el total de los vuelos de carga del Benito Juárez.

“Si bien hay diferentes vías de acceso, una de ellas la autopista México-Pachuca y otra es el Circuito Exterior Mexiquense o la Avenida Central, los entronques con la urbe metropolitana todavía no están concluidos y no podrán quedar sino hasta finales del primer semestre o del segundo semestre, dependiendo de la zona.”

Luego que se diera a conocer el anteproyecto de decreto, la SICT afirmó que el AIFA tiene una “infraestructura adecuada y eficiente” para operaciones de carga y previó una capacidad de expansión a futuro de 3 millones de toneladas al año cuando alcance su máximo potencial.

También destacó “un acceso más directo a los recintos fiscales, con doble ingreso, mayor capacidad en la ruta fiscal y revisiones más expeditas, debido a la transferencia electrónica de los pedimentos”.

La dependencia aseguró: “Las tarifas aeroportuarias están entre las más bajas del país —aterriaje, estacionamiento y pernocta—, entre 41% y 52% menos que el promedio de los aeropuertos. Además, cuenta con áreas disponibles para desarrollos logísticos dentro del polígono (por ejemplo, áreas para segunda y tercera líneas para manejo de carga previo al ingreso a la aduana)”.

Por último, dijo que Santa Lucía no tiene horarios restringidos para las operaciones de carga.

Industria en alerta

El anteproyecto encendió las alertas de la industria por el poco tiempo en el que se pretende reconfigurar todas las operaciones de carga: 90 días hábiles a partir de la entrada en vigor del decreto. La



Viene de la
página anterior

Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), que tiene entre sus afiliados a empresas como DHL, Mas Air y UPS, pidió dar un plazo de al menos 360 días naturales a los permisionarios y concesionarios para concretar "una adecuada migración", pues 90 días, señaló, son "insuficientes".

La Canaero dijo que una acción precipitada pondría en riesgo la seguridad de las operaciones de carga aérea en el país, afectaría el correcto funcionamiento de la cadena de suministro y mermaría la competitividad de la industria, impactando cientos de empleos.

En el aeropuerto de la Ciudad de México operan de manera regular empresas como Aerounión, Amerijet, Cargolux, Estafeta, Lufthansa Cargo, Mas Air, Tampa Cargo, UPS, Cathay Pacific, Qatar Airways, Turkish Airlines, CAL Cargo y Emirates SkyCargo, además de las que operan vuelos irregulares que de vez en cuando vienen a dejar carga al país. Empresas como Tampa Cargo de Grupo Avianca, Air France KLM Martinair Cargo y Aerounión ya manifestaron sus preocupaciones a la Conamer.

También ante la Conamer, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) manifestó su preocupación por la medida. En un comentario sobre el anteproyecto en el Sistema de Mejora Regulatoria, la IATA consideró que, derivado de la duplicidad de operaciones de carga y pasajeros el decreto incrementará los costos para las operaciones de importación y exportación de mercancías, y problemas de inseguridad por el posible robo de mercancías durante el traslado vía terrestre, "ya que la industria aérea transporta mercancías de muy alto valor".

Pero sobre todo advirtió que la migración de las operaciones de carga "no es posible" derivado de la degradación de México a la categoría 2 en seguridad aérea, pues "las aerolíneas cargueras mexicanas no están en condiciones de agregar nuevas rutas hasta no recibir una confirmación por escrito" de la Administración Federal de Aviación (FAA).

"Separar la operación carguera para que AIFA atienda las operaciones exclusivas de carga puede contener elementos discriminatorios entre las aerolíneas de carga y las aerolíneas que realizan operaciones combinadas", dijo la IATA sobre el riesgo del incumplimiento de acuerdos bilaterales, "al no permitir la libre y justa competencia y poner en desventaja competitiva a algunos operadores".

El contexto no ayuda

El sector atraviesa un momento de crisis y se recupera lentamente de los efectos de la pandemia, en momentos de altos precios de la turbosina –que el año pasado al-

canzó su precio máximo en una década por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania–, y se ubicó al cierre del año pasado en 15.64 pesos por litro en el AICM.

Todo esto en un contexto en el que el país no ha podido recuperar la categoría 1, luego que el 25 de mayo de 2021 la FAA, responsable por la seguridad y las regulaciones de aviación del Departamento de Transporte de Estados Unidos, degradó a México a la categoría 2 por incumplir con los estándares de seguridad de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En 2010 México también sufrió una degradación aérea y tardó cuatro meses en recuperarla. Ahora, a más de un año y medio de la pérdida de la calificación, el gobierno federal espera conseguirla a principios de este año, si es que logra solventar las observaciones, como actualizar el marco legal, profesionalización de los trabajadores, actualización de estándares en seguridad operacional y seguridad de la aviación civil, así como buscar autonomía técnica, financiera y legal de la AFAC.

El 17 de octubre pasado López Obrador encomendó la recuperación de la categoría 1 al general de división piloto aviador diplomado de Estado Mayor Aéreo retirado Miguel Enrique Vallín Osuna, al nombrarlo al frente de la dirección general de la Agencia Federal de Aviación Civil en sustitución de otro militar, el general en retiro Carlos Antonio Rodríguez Munguía.

Este nombramiento se dio en momentos en los que cada vez más cargos y tareas de la aviación civil son puestas en manos de las Fuerzas Armadas, como el

del vicealmirante piloto aviador retirado Carlos Ignacio Velázquez Tiscareño como director general del AICM.

Este jueves 12 estaba programado un encuentro entre el secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, Jorge Nuño Lara y Billy Nolen, director de la FAA, para mostrar el cumplimiento de las recomendaciones y el plan correctivo para mejorar la seguridad en materia aeronáutica.

Sin embargo la FAA solicitó reagendar la reunión, debido a la falla técnica que interrumpió los vuelos en Estados Unidos el miércoles 11.

Luego se supo, en voz del embajador estadounidense en México, Ken Salazar, que la FAA abrió oficinas en el país "para fortalecer la cooperación con las autoridades y el sector privado de la industria de la aviación".

El 25 de agosto de 2022 la AFAC envió una autoevaluación a la Sedena con el porcentaje de avance en los 39 puntos de la revisión técnica (Technical Review) para poder superar la auditoría de la FAA.

En el documento, que también forma parte de los archivos hackeados al Ejército, la AFAC señala que, en ese momento, sólo tres de los 39 puntos habían sido solventados al 100% y en términos generales se tenía un avance de 41%.

En dicho archivo se observan varios rubros con un avance de 0% en temas de recursos humanos y materiales, como tener el Dangerous Goods Regulation –reglamentación para mercancías peligrosas– actualizado permanentemente, por un tema de presupuesto. 

José Manuel Jiménez



AIFA. Subutilizado