

JPR-AMMOC-B000230182

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)
Presente.



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 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.

Estafeta Mexicana, S.A. de C.V. Av. José Vasconcelos no. 105, Piso 4,
Col. Hipódromo Condesa, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06170, México, CDMX

1



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.

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 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, 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 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 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.

En ese sentido, y a efecto de poder mostrar de una manera más sencilla las diferencias, se presenta el cuadro siguiente:

OPERACIONES EN EL AICM

TIPO DE SERVICIO	CARGA AÉREA	ESTAFETA: CARGA AÉREA, MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA
Tipo de Vuelo	Internacional	Internacional/Nacional
Tipo de Avión	Cabina Ancha	Cabina Angosta
Operación	Almacén fiscalizado	Área de intercambio y clasificación propia
Tiempo de estancia en instalaciones	Depende del proceso de liberación por el Agente Aduanal e implica almacenaje	Inmediata y no implica almacenaje
Tiempo en plataforma	Mínimo 2 horas	Máximo 30 minutos
Acceso Vehicular	No	Sí
Días y horario de operación	Lunes a viernes Diurno y nocturno	Lunes a jueves Nocturno
Tipo de operación logística	Servicio de aeropuerto a aeropuerto. No se integra con otros medios de transporte	Servicio de puerta a puerta
Plataforma	Internacional/Carguera	Plataforma remota (propia y alejada de las terminales de pasajeros 1 y 2) ubicada frente al resto de las instalaciones de ESTAFETA.

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 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. 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 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 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 recontratar 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 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, 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 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 muestra en la tabla siguiente y se debe entender como contado de la entrada en vigor del Decreto cuyo anteproyecto se comenta:

PROGRAMA DE TRABAJO

T1= entrada en vigor del Decreto
T2 = tiempo requerido por ESTAFETA

ACTIVIDAD*	TIEMPO REQUERIDO
Elaboración del Proyecto Ejecutivo	T1 + 3 meses
Construcción y/o adaptación de instalaciones	7 meses, contados a partir de que se haya concluido el Proyecto Ejecutivo
Fabricación de infraestructura tecnológica incluyendo, pero no limitada a las bandas	6 meses, contados a partir de que se haya concluido el Proyecto Ejecutivo
Trámites e importación de infraestructura tecnológica incluyendo, pero no limitada a las bandas	3 meses: - 2 durante la etapa de fabricación, y - 1 una vez fabricada
Instalación/montaje de infraestructura tecnológica incluyendo, pero no limitada a las bandas	4 meses
Calibración y pruebas de infraestructura tecnológica incluyendo, pero no limitada a las bandas	1 mes, una vez concluida la instalación/montaje
Instalación y puesta en marcha del equipo de telecomunicaciones	3 meses, que pueden transcurrir de manera paralela a la instalación/montaje de la otra infraestructura
Capacitación del personal	2 meses
T2:	16 meses, contemplando realizar algunas actividades de manera paralela cuando esto sea posible. Al T2+1 día, arrancarían actividades en el AIFA.

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.

4. 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 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, 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 se 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, 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 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 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.