

La Jornada

Al menos un año se requiere para migrar operaciones de carga del AICM: Canaero

El negocio del servicio de carga tomó mayor relevancia en las estrategias de crecimiento de las aerolíneas mexicanas con la crisis de coronavirus. El año pasado, el volumen de mercancías en operaciones nacionales creció 12 por ciento, mientras su traslado hacia y desde el extranjero cayó uno por ciento, de acuerdo con estimados y registros de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).

El organismo estima que el año pasado se trasladaron 127 mil 500 toneladas de carga en operaciones nacionales, por encima de las 113 mil de 2021. Las de vuelos internacionales habrían pasado de 222 mil 100 a 219 mil 800 entre un año y otro, prácticamente la mitad de lo que mueven las aerolíneas internacionales hacia y desde México.

En medio de la pandemia, con las restricciones a la movilidad y el incremento del comercio electrónico, la industria aeronáutica volcó parte de su operación a la carga, entre ellas marcas de inicio mexicanas. En 2022, por encima de empresas especializadas como Estafeta o Más Air, Grupo Aeroméxico concentró una mayor proporción del mercado de flete.

El 18 de enero, el presidente Andrés Manuel López Obrador anunció una propuesta de decreto en la que todos los vuelos exclusivos de carga deben migrar del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) hacia otros aeropuertos para el segundo trimestre de 2023.

La industria, a través de la Cámara Nacional de Aerotransportes (Canaero), respondió que se requieren al menos 360 días naturales para migrar del todo dichas operaciones fuera del AICM, dado que hacerlo en 90 días hábiles es inalcanzable y pondría en riesgo la seguridad de las operaciones de carga aérea en el país.

“Una decisión precipitada de mover la operación del AICM a otros aeropuertos generaría un problema logístico para las empresas que comparten aeronaves de carga junto con sus operaciones en las panzas de los aviones”, agregó la Canaero, pese a que la propuesta habla de que sean sólo vuelos con cargamento.

De acuerdo con datos de la AFAC, más allá de las operaciones internas, que son exclusivas de las firmas mexicanas por la prohibición del cabotaje, la carga que realizan las aerolíneas extranjeras desde fuera y hacia México duplica a las de nacionales.

El año pasado las foráneas habrían trasladado 458 mil 300 toneladas, una reducción de 0.9 por ciento respecto a las 462 mil 200 toneladas de 2021.

Entre los otros argumentos que se han levantado contra la propuesta, se encuentra el pago de la deuda del Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, Mexcat, que está atado a las operaciones del AICM en servicio de pasajeros, vía la tarifa de uso aeroportuario (TUA).

Al menos hasta 2027, el Benito Juárez seguirá siendo el principal aeropuerto de México para vuelos comerciales, tanto por su capacidad como cercanía a la capital, así que ni la migración de operaciones de carga al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, ni el servicio de pasajeros en éste, afectarán a las calificaciones de la deuda que aún tiene el Fideicomiso del Aeropuerto de la Ciudad de México, reportó Standard & Poor's.