

CONTENIDO

Iniciativas

- 2** Que reforma el artículo 69 de la Ley de Aeropuertos, a cargo del diputado Juan Luis Carrillo Soberanis, del Grupo Parlamentario del PVEM
- 5** Que reforma el artículo 74 de la Ley de Aeropuertos, a cargo del diputado Juan Luis Carrillo Soberanis, del Grupo Parlamentario del PVEM

Anexo III-4

Jueves 8 de febrero

Iniciativas

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 69 DE LA LEY DE AEROPUERTOS, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN LUIS CARRILLO SOBERANIS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Juan Luis Carrillo Soberanis, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 69 de la Ley de Aeropuertos, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Con el paso de los años el transporte aéreo se ha convertido en uno de los sistemas de transporte con mayor relevancia, fundamentalmente por su contribución al desarrollo del turismo nacional e internacional y por su capacidad de facilitar el comercio de bienes y servicios.

El crecimiento económico y la globalización han generado un incremento en la demanda de movilidad, especialmente en el transporte aéreo, ya que con éste se pueden recorrer mayores distancias en cantidades de tiempo menores en comparación con otros medios de transporte como el terrestre.

En este orden de ideas, los aeródromos representan una condición necesaria para la provisión de servicios de transporte aéreo y el desarrollo de su infraestructura es fundamental para el crecimiento de un país. Asimismo, el desarrollo aeroportuario, además de generar valor para los agentes involucrados directamente en el servicio, tiene efectos altamente positivos en muchos sectores tanto de la economía local como nacional.¹

En nuestro país existen cuatro importantes grupos aeroportuarios, los cuales son:

- Grupo Aeroportuario del Sureste, ASUR.

- Grupo Aeroportuario del Pacífico, GAP.
- Grupo Aeroportuario Centro Norte, OMA.
- Grupo Aeroportuario de la Ciudad de México, GACM.

La distribución geográfica de los aeropuertos de acuerdo al grupo que los opera se puede visualizar en la siguiente imagen:



De acuerdo con la Agencia Federal de Aviación Civil, en nuestro país operan 78 aeropuertos, siendo Tlaxcala la única entidad de la república que no cuenta con un aeródromo; 64 de ellos son internacionales, lo cual significa que tienen la capacidad de recibir vuelos provenientes de todo el mundo y ofrecen servicios de aduana e inmigración. Asimismo, algunos de ellos cuentan dentro de sus instalaciones con oferta de restaurantes y tiendas para comodidad de los pasajeros.

Sin embargo, a pesar de que la mayoría de ellos tienen el carácter de internacional, el gran porcentaje de vuelos internacionales se concentra en tan solo cinco aeródromos, entre los que destaca el de la Ciudad de México y el Aeropuerto Internacional de Cancún.

En este orden de ideas, para el mantenimiento y operación de los aeródromos, los grupos aeroportuarios reciben ingresos por diversas vías entre las que destaca el cobro por estacionamiento de aeronaves, traslado de pasajeros desde los aviones, arrendamiento de espacio a un tercero, pero, fundamentalmente, el cobro

que se le hace a los usuarios por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuerto (TUA).

La Tarifa de Uso de Aeropuerto es aquella que deben pagar las personas que, en calidad de pasajeros, hacen uso de las instalaciones y los servicios que ofrecen los aeropuertos, como lo son las salas de espera, los sanitarios y la seguridad. El concesionario de un aeropuerto es quien tiene la facultad de cobrar dicha tarifa; para el año 2022 las tarifas por el uso de aeropuerto fueron las que se muestran en la siguiente tabla:

TARIFAS NACIONALES					
Grupo Aeroportuario del Pacífico		ASUR		OMA	
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C.V. (GAP)		Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C.V. (ASUR)		Grupo Aeroportuario del Centro Norte, S.A.B. de C.V. (OMA)	
AEROPUERTO	TUA NACIONAL	AEROPUERTO	TUA NACIONAL	AEROPUERTO	TUA NACIONAL
AGUASCALIENTES	\$312.00 MXN	COZUMEL	\$202.00 MXN	ACAPULCO	\$560.00 MXN
BAJÍO	\$392.00 MXN	HUATULCO	\$405.00 MXN	CIUDAD JUÁREZ	\$587.00 MXN
HERMOSILLO	\$430.00 MXN	MÉRIDA	\$413.00 MXN	CULIACÁN	\$598.00 MXN
LA PAZ	\$435.00 MXN	MINATITLÁN	\$478.00 MXN	CHIHUAHUA	\$539.00 MXN
LOS MOCHIS	\$441.00 MXN	OAXACA	\$465.00 MXN	DURANGO	\$569.00 MXN
MANZANILLO	\$317.00 MXN	TAPACHULA	\$462.00 MXN	MAZATLÁN	\$512.00 MXN
MEXICALI	\$419.00 MXN	VERACRUZ	\$418.00 MXN	REYNOSA	\$609.00 MXN
MORELIA	\$376.00 MXN	VILLAHERMOSA	\$418.00 MXN	SAN LUIS POTOSÍ	\$506.00 MXN
PUERTO VALLARTA	\$335.00 MXN			TAMPICO	\$578.00 MXN
SAN JOSÉ DEL CABO	\$319.00 MXN			TORREÓN	\$593.00 MXN
TIJUANA	\$404.00 MXN			ZACATECAS	\$561.00 MXN
				ZIHUATANEJO	\$506.00 MXN

El monto de la TUA se ve reflejado en el precio final de un boleto de avión y puede llegar a representar entre el 40 y el 60 por ciento de su costo. Generalmente, las aerolíneas que operan en los aeropuertos concentran esos recursos y los entregan a la empresa que tenga la concesión del aeropuerto para que cubra sus gastos de operación y de mantenimiento.

En tiempos recientes, el cobro de la TUA ha sido objeto de una serie de quejas por parte de los usuarios, las cuales radican en que, además de que el monto se considera excesivo, el mismo no se ve reflejado en la calidad de los servicios e instalaciones que se ofrecen a los pasajeros.

De igual manera, se ha documentado en múltiples ocasiones que, derivado de la poca respuesta y acción de las autoridades aeronáuticas, se han incrementado las irregularidades en los servicios prestados en los aeropuertos, fundamentalmente en lo relacionado con la

retención irregular del monto correspondiente a las Tarifas de Uso Aeroportuario de los pasajeros que por algún motivo no pudieron presentarse en el aeropuerto y abordar su vuelo.

De acuerdo con un trabajo de investigación periodística elaborado en 2022, se estimó que cada año, aproximadamente entre el 7 y el 8 por ciento de los pasajeros que adquieren un boleto de avión en nuestro país pierden o no hacen uso de su vuelo, lo cual derivó en que al final del año referido las aerolíneas retuvieran por concepto de TUA más de 4 mil millones de pesos, es decir, 12.6 millones de pesos diarios que deberían haberse devuelto a los pasajeros.²

En este orden de ideas, al ser la TUA una tarifa que se cobra a los pasajeros para que tengan derecho de utilizar las instalaciones aeroportuarias, el hecho de no utilizar el boleto y, por ende, no hacer uso de los servicios del aeropuerto debería implicar la devolución íntegra de dicho monto a los usuarios, sin embargo, esto no sucede así debido a la falta de regulación y vigilancia por parte de las autoridades.

Si bien algunas aerolíneas cuentan en sus páginas de internet con un apartado específico sobre la TUA en donde se indican los montos que cobra cada aeropuerto y se señala el procedimiento que el cliente debe seguir para solicitar un reembolso por un vuelo no abordado, lo cierto es que dicho procedimiento no es conocido por la mayoría de los clientes y, peor aún, el trámite administrativo en muchas ocasiones puede resultar engorroso.

Las aerolíneas mexicanas como Volaris y Viva Aerobús cuentan con un apartado de *Reembolsos* en sus portales electrónicos en donde se señalan los términos y condiciones para hacer efectivo el reembolso a los usuarios por concepto de TUA si es que no hicieron uso del boleto, lamentablemente, a pesar de su existencia, los abusos cometidos contra los usuarios no solo han continuado, sino que se han incrementado.

Durante años, las aerolíneas se han quedado con el dinero correspondiente a la TUA, aunque el usuario no haya usado el aeropuerto, lo que supone una cantidad millonaria en detrimento de los consumidores. De acuerdo con una tarjeta informativa emitida en octubre de 2022 por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la dependencia señaló que las

aerolíneas son las encargadas directas de cobrar la totalidad de la TUA por los boletos vendidos, pero únicamente depositan a la cuenta bancaria de cada grupo aeroportuario el monto correspondiente a las personas que sí volaron.³

Derivado de lo antes expuesto, la presente propuesta de reforma busca establecer en la Ley en la materia la obligación de las aerolíneas de regresar el importe correspondiente a la TUA a los pasajeros que no hayan abordado un vuelo previamente adquirido, para mejor entendimiento de la propuesta se presenta el siguiente cuadro comparativo:

LEY DE AEROPUERTOS	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 69.- Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de los usuarios.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>Artículo 69.- Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de los usuarios.</p> <p>Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo deberán</p>
	<p>devolver el importe total por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuerto a los pasajeros que no se hayan presentado al aeródromo para abordar su vuelo.</p> <p>El plazo para la devolución de los recursos no podrá exceder los 30 días naturales a partir de la fecha del vuelo no abordado.</p> <p>Será obligación de los concesionarios y permisionarios poner a disposición de los pasajeros de manera oportuna toda la información correspondiente al proceso de devolución de la Tarifa de Uso de Aeropuerto.</p>

La presente propuesta de reforma busca proteger el derecho de los usuarios a que les sea devuelto por parte de los concesionarios de los servicios de transporte aéreo el monto cobrado previamente por concepto de uso de las instalaciones aeroportuarias en los casos en donde estos no las hayan utilizado, para ello se pretende establecer en la Ley el plazo máximo obligatorio al que los concesionarios deberán apegarse para la devolución de la TUA en el caso referido.

Resulta fundamental fortalecer la normatividad en la materia a fin de facilitar que los usuarios obtengan la devolución, en los casos que así proceda, del dinero pagado por concepto de TUA cuando por alguna circunstancia no usaron el aeropuerto.

En virtud de lo aquí expuesto, someto a la consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 69 de la Ley de Aeropuertos

Artículo Único. Se reforma el artículo 69 de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

Artículo 69.- Las tarifas correspondientes a los servicios aeroportuarios y complementarios en los aeródromos civiles de servicio al público deben registrarse ante la Agencia Federal de Aviación Civil de manera previa al inicio de su vigencia, y hacerse del conocimiento de los usuarios.

Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte aéreo deberán devolver el importe total por concepto de Tarifa de Uso de Aeropuerto a los pasajeros que no se hayan presentado al aeródromo para abordar su vuelo.

El plazo para la devolución de los recursos no podrá exceder los 30 días naturales a partir de la fecha del vuelo no abordado.

Será obligación de los concesionarios y permisionarios poner a disposición de los pasajeros de manera oportuna toda la información correspondiente al proceso de devolución de la Tarifa de Uso de Aeropuerto.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Véase, “Panorama Aeroportuario en México”. Dirección General de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en: <http://dicyg.fi-c.unam.mx:8080/sistemas/SISTEMAAEROPORTUARIOMXICO.pdf>

2 Véase, “TUA: el desfaldo multimillonario de las aerolíneas a sus pasajeros”, Aristegui Noticias, 16 de octubre de 2022. Disponible en:

<https://aristeguinoticias.com/1610/investigacionesespeciales/tua-el-desfalco-multimillonario-de-las-aerolineas-a-sus-pasajeros/>

3 *Ibidem*.

Dado en el salón de sesiones del Palacio Legislativo de San Lázaro, a 8 de febrero de 2024.

Diputado Juan Luis Carrillo Soberanis (rúbrica)

QUE REFORMA EL ARTÍCULO 74 DE LA LEY DE AEROPUERTOS, A CARGO DEL DIPUTADO JUAN LUIS CARILLO SOBERANIS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PVEM

El que suscribe, diputado Juan Luis Carrillo Soberanis, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista de México de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración de esta asamblea la presente iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 74 de la Ley de Aeropuertos, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

Los aeropuertos en México desempeñan un papel crucial en el desarrollo económico, turístico y social del país, la importancia de estos no se limita a facilitar el transporte aéreo, sino que también se extiende a ser catalizadores de conectividad global, impulsores de la economía, el comercio y la interacción cultural.

Los aeropuertos de nuestro país sirven como puertas de acceso al mundo, conectando a México con ciudades y regiones globales, en donde la conectividad es

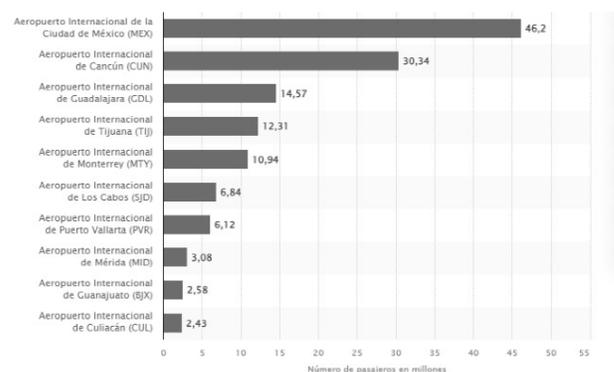
esencial para el intercambio comercial, facilitando la importación y exportación de bienes y servicios.

Contar con aeropuertos eficientes y bien conectados es un factor clave para atraer inversión extranjera, ya que hoy en día las empresas internacionales valoran la accesibilidad y la eficiencia logística que ofrecen los aeropuertos, lo cual para nuestro país resulta de vital importancia.

Según datos de la Agencia Federal de Aviación Civil, órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, actualizados al mes de septiembre 2023, México cuenta con 78 aeropuertos en operación en todo el territorio nacional.¹

Del total de los aeropuertos, 64 de ellos son internacionales, lo que implica que tienen la capacidad de recibir vuelos provenientes de todo el mundo y ofrecen servicios de aduana e inmigración para viajes que llegan y salen a otros países, así como también, algunos ofrecen amenidades para la comodidad de los pasajeros, como salas VIP y variedad de restaurantes y tiendas.

De los aeropuertos mexicanos, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México fue el de mayor volumen de tráfico de pasajeros, con aproximadamente 46 millones de personas, seguido del Aeropuerto Internacional de Cancún, con alrededor de 30.4 millones de pasajeros y en tercer lugar el Aeropuerto Internacional de Guadalajara, con 14.57 millones de pasajeros,² tal y como se muestra en la siguiente tabla tomada del portal Statista:³



Durante 2022, la ruta aérea internacional más transitada en México fue la conexión de Dallas a la Ciudad de

México a Los Ángeles con aproximadamente 1.2 millones de pasajeros. Por otra parte, la conexión entre la Ciudad de México y Cancún fue la ruta aérea nacional con más afluencia en el vecino país del norte.⁴

Cabe señalar que México cuenta con aeropuertos que únicamente realizan vuelos nacionales, entre los que destacan el Aeropuerto Nacional de Poza Rica “Tajín”, el Aeropuerto Nacional de Uruapan “Gral. Ignacio L. Rayón”, el Aeropuerto Nacional de Tehuacán “Tehuacán”, el Aeropuerto Nacional de Zamora “Zamora”, el Aeropuerto Nacional de Playa del Carmen y el Aeropuerto Nacional de Atizapán “Dr. Jorge Jiménez Cantú”.⁵

Los aeropuertos hoy en día son más que simples instalaciones de transporte, ya que se han convertido en motores del desarrollo económico, impulsores del turismo y agentes de conexión global, por ello se debe trabajar en la eficiencia operativa, la sostenibilidad y la mejora continua de estos para que sigan contribuyendo al desarrollo integral de nuestro país atendiendo a las preocupaciones por el cuidado y conservación del entorno, tan importantes en un contexto de crisis climática como la que estamos enfrentando actualmente.

En este sentido, uno de los temas que requiere concentración es la implementación de prácticas sostenibles que aborden el tema ambiental desde un enfoque transversal.

Sin duda, cualquier proyecto que implique progreso social y económico tiene que estar comprometido con las mejores prácticas sustentables, pues de poco o nada sirve el desarrollo si este no va encaminado a cumplir con requisitos mínimos de protección ambiental.

De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas, la mayor parte de los impactos del cambio climático están relacionados con el agua, desde patrones de precipitación impredecibles hasta la reducción de las capas de hielo, pasando por el aumento del nivel del mar, inundaciones y sequías.

Lo anterior nos obliga a enfocar los esfuerzos en el cuidado del vital líquido, ya que la situación que hoy enfrenta México en materia de disponibilidad de agua es alarmante y esto afecta directamente a la operación de los aeropuertos del país.

Fue la propia Organización de Naciones Unidas la cual, dentro de los trabajos de la COP-28 en Emiratos Árabes Unidos, a través de su agencia meteorológica, señaló que el 2023 fue el año más caluroso jamás registrado y advirtió que la tendencia actual apunta a un incremento de inundaciones, incendios forestales, deshielo de glaciares y olas de calor en el futuro.

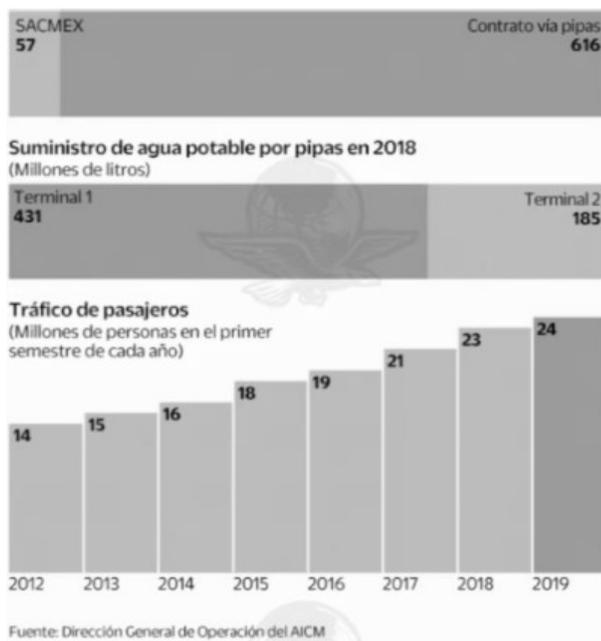
Algunos de estos efectos ya han sido visibles en nuestro país y como ejemplo claro tenemos lo acontecido en el estado de Guerrero con el impacto del huracán Otis que, con una fuerza sin precedentes, devastó casi por completo el puerto de Acapulco. Igualmente podemos señalar los diversos recortes en el suministro de agua que durante todo el año ha sufrido la Zona Metropolitana del Valle de México derivado de la escasez y bajo nivel de las presas que alimentan esta región del país.

Al respecto, la sequía que afectó severamente el nivel de agua en las tres presas del Sistema Cutzamala, el cual abastece a la capital del país y al Estado de México, ha provocado que éstas se encuentren en su nivel más bajo de los últimos 27 años, por lo que la Comisión Nacional del Agua (Conagua), el Sistema de Aguas de la Ciudad de México (Sacmex) y la Comisión de Aguas del Estado de México (CAEM) han debido tomar medidas urgentes que implican un nuevo recorte en el suministro de agua a ambas entidades. Se ha advertido que, de no aplicarse estas medidas, el agua del Cutzamala solo alcanzaría para cubrir las necesidades de líquido de los próximos 4 meses en ambas entidades, por lo que el recorte que se plantea será de un 25 por ciento menos de abastecimiento por los próximos cinco meses, es decir, desde noviembre de 2023 a abril de 2024.

Fue el propio jefe de gobierno de la Ciudad de México quien, en compañía de directivos de la Conagua, el Sacmex y la CAEM, señaló que “el Sistema Cutzamala se encuentra en una situación crítica, que no ha recibido el agua que regularmente estaba recibiendo, no es un problema nuevo, tiene varios años; y, no obstante, tenemos un caudal de agua en el Cutzamala que es menor al que deberíamos tener en este momento para el abastecimiento de la Ciudad de México y del Estado de México”.⁶

En razón de lo anterior, la escasez de agua es un factor que ha sido motivo de preocupación desde hace varios

años, no solo en la zona metropolitana del Valle de México, sino también en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), ya que al menos desde el 2018 el Sistema de Sacmex sólo tiene capacidad para cubrir 8 por ciento de las necesidades del aeropuerto capitalino, es decir, de los 672 millones 780 mil 283 litros que el aeropuerto consumió en ese año un alto porcentaje se suministró mediante pipas,⁷ tal y como se señala en la siguiente tabla:



Este problema sigue vigente, pues partir de enero de 2023, el Sacmex le vende agua al AICM a través de vales que canjean en las tomas de cuello de garza; no obstante, aún con esta medida, ha sido necesario continuar con el suministro mediante acarreo con pipas.

Si bien se ha buscado que el aeropuerto tenga un suministro total y directo de agua por parte de Sacmex, es prudente buscar otras opciones como puede ser la utilización de agua residual tratada para la limpieza y aseo de áreas de servicios, en mingitorios y muebles sanitarios.

Lo anterior puede y debe ser aplicado no solo al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, sino en todos y cada uno de los aeropuertos existentes en el país, ya que esto disminuiría el volumen de agua potable que se requiere para tareas como limpieza y aseo de áreas de servicio, en mingitorios y muebles sanitarios y, a su vez, daría una mayor disponibilidad de

agua potable para ciertas zonas que sufren por la falta de este vital líquido.

Como legisladores interesados y comprometidos con la atención de la crisis climática, hemos avanzado significativamente en el impulso de reformas legislativas que abonen al cuidado de los recursos naturales, haciendo un uso sustentable de los mismos y permitiendo el desarrollo económico y social de nuestro país.

Implementar alternativas de provisión de agua en los aeropuertos es indudablemente una vía que plantea una solución viable a un problema existente y que crece aceleradamente.

La presente iniciativa busca incorporar al artículo 74 de la Ley de Aeropuertos la posibilidad de que la Agencia Federal de Aviación Civil pueda proponer a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes la celebración de convenios o acuerdos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para utilización de agua residual tratada para la limpieza y aseo de áreas de servicios, en mingitorios y en muebles sanitarios de los aeropuertos.

Para mejor comprensión de lo aquí planteado se presenta el siguiente cuadro comparativo:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
LEY DE AEROPUERTOS	
<p>ARTÍCULO 74. En los aeródromos civiles las personas concesionarias, asignatarias y operadoras aeroportuarias deben cumplir con las normas oficiales mexicanas y con las disposiciones técnico administrativas aplicables en materia de protección al medio ambiente, particularmente respecto de la gestión del impacto acústico causado por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos y del control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones, como en su zona de protección.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación Civil propondrá a la Secretaría, y esta celebrará convenios o acuerdos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos.</p> <p>SIN CORRELATIVO</p>	<p>ARTÍCULO 74. En los aeródromos civiles las personas concesionarias, asignatarias y operadoras aeroportuarias deben cumplir con las normas oficiales mexicanas y con las disposiciones técnico administrativas aplicables en materia de protección al medio ambiente, particularmente respecto de la gestión del impacto acústico causado por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos y del control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones, como en su zona de protección.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación Civil propondrá a la Secretaría, y esta celebrará convenios o acuerdos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos.</p> <p>La Agencia Federal de Aviación Civil propondrá a la Secretaría la celebración de convenios o acuerdos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para la utilización de agua residual tratada en la limpieza y aseo de áreas de servicio, en mingitorios y en muebles sanitarios de los aeropuertos.</p>

El uso de agua tratada, sin duda, es una alternativa para el cuidado del agua, lo cual resulta fundamental para construir un futuro sostenible; la conciencia y las acciones individuales y colectivas son esenciales para preservar la calidad y disponibilidad de este recurso.

La implementación de tecnologías de tratamiento avanzadas, la promoción de prácticas de conservación y la educación sobre la importancia del agua son pasos cruciales para garantizar que las generaciones venideras hereden un entorno saludable y sostenible.

La gestión responsable del agua no solo beneficia a las personas, sino que también protege la biodiversidad y contribuye a la salud en general de nuestro planeta, por lo que cualquier erogación en el rubro debe verse no como un gasto innecesario o poco importante, sino como algo ineludible y de la mayor relevancia pues se trata de un recurso indispensable para la sobrevivencia del planeta y de quienes habitamos en él.

Por lo aquí expuesto, someto a consideración de esta asamblea el siguiente proyecto de

Decreto por el que se reforma el artículo 74 de la Ley de Aeropuertos

Artículo Único. Se reforma el artículo 74 de la Ley de Aeropuertos, para quedar como sigue:

Artículo 74. En los aeródromos civiles las personas concesionarias, asignatarias y operadoras aeroportuarias deben cumplir con las normas oficiales mexicanas y con las disposiciones técnico administrativas aplicables en materia de protección al medio ambiente, particularmente respecto de la gestión del impacto acústico causado por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos y del control efectivo de la contaminación del aire, agua y suelo, tanto en sus instalaciones, como en su zona de protección.

La Agencia Federal de Aviación Civil propondrá a la Secretaría, y esta celebrará convenios o acuerdos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para reducir el impacto acústico producido por las aeronaves en las zonas aledañas a los aeropuertos.

La Agencia Federal de Aviación Civil propondrá a la Secretaría la celebración de convenios o acuer-

dos de coordinación con otras dependencias para promover la gestión de medidas para la utilización de agua residual tratada en la limpieza y aseo de áreas de servicio, en mingitorios y en muebles sanitarios de los aeropuertos.

Transitorio

Único. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Notas

1 Véase, “¿Cuántos aeropuertos internacionales hay en México?”, Concanaco-Servytur, 15 de octubre 2023. Disponible en: <https://www.concanaco.com.mx/turismo/notasdeinteres/cuantos-aeropuertos-internacionales-hay-en-mexico#:~:text=Seg%C3%BAun%20reporte%20de%20la,e1%20%C3%BAnico%20estado%20sin%20aeropuerto>

2 Véase, “Aeropuertos mexicanos con el mayor tráfico de pasajeros en 2022”, Statista. Consultado el 11 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://es.statista.com/estadisticas/1076873/aeropuertos-mexico-trafico-pasajeros/#statisticContainer>

3 *Ibíd.*

4 Véase: México: principales aeropuertos 2022, por flujo de pasajeros, Statista, consultado el 11 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://es.statista.com/estadisticas/1076873/aeropuertos-mexico-trafico-pasajeros/#statisticContainer>

5 Véase, “¿De Sonora a Cancún! Éste es el número de aeropuertos en México”, Milenio Digital, 20 de marzo de 2022. Disponible en: <https://www.milenio.com/estados/cuantos-aeropuertos-hay-en-mexico-2022>

6 Véase, “Aplican megarrecorte en suministro de agua en CdMx y Edomex: Estas son las alcaldías más afectadas”, El Financiero, 10 de diciembre de 2023. Disponible en: <https://www.elfinanciero.com.mx/cdmx/2023/11/10/aplican-mega-recorte-en-suministro-de-agua-en-cdmx-y-edomex-estas-son-las-alcaldias-mas-afectadas/>

7 Véase, Noé Cruz Serrano, “Sequía en aeropuerto; se abastece con pipas” El Universal, 7 de agosto de 2019. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/sequia-en-aeropuerto-se-abastece-con-pipas/>

Dado en el salón de sesiones del Palacio Legislativo
de San Lázaro, a 8 de febrero de 2024.

Diputado Juan Luis Carrillo Soberanis (rúbrica)

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Jorge Romero Herrera, presidente; Moisés Ignacio Mier Velasco, MORENA; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máynez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Francisco Javier Huacus Esquivel, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Marcela Guerra Castillo, presidenta; vicepresidentes, Karla Yuritzi Almazán Burgos, MORENA; Joanna Alejandra Felipe Torres, PAN; Blanca María del Socorro Alcalá Ruiz, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Diana Estefanía Gutiérrez Valtierra, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; Nayeli Arlen Fernández Cruz, PVEM; Pedro Vázquez González, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>