

## ANEXO 14 – COSTOS DE IMPACTO

### PARTE A - INTRODUCCIÓN

De acuerdo a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)<sup>1</sup>, la seguridad operacional de la aviación es cuando el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

México, al ser un país contratante de la OACI, debe apegarse al Anexo 14 adoptado por dicho convenio, cuyo objetivo es establecer los criterios que deben cumplir los aeródromos utilizados para operaciones internacionales con el fin de intensificar la seguridad operacional de la aviación y del equipo instalado en los aeropuertos.

El Anexo 14 también establece diversas especificaciones sobre el mantenimiento de los aeropuertos, y criterios generales que garantizan la seguridad de las operaciones de aeronaves.

La certificación permite confirmar que los aeropuertos cumplen con las especificaciones del Anexo 14, y que las mantienen a lo largo del tiempo; la ausencia de certificación no significa que el aeropuerto carezca de estas especificaciones, pero por lo general los aeropuertos tienen que hacer ajustes para obtenerla.

A fin de cuantificar el impacto regulatorio que ocasionare la inclusión de la certificación de aeródromos se consideran diversos escenarios económicos que puedan delimitar la propicia implantación de tal proceso en la industria del transporte aéreo. Así también, se han considerado ciertos efectos inherentes, tales como la inversión para el desarrollo de obras de cumplimiento a la normatividad, adquisición de equipos y capacitación de personal considerando a mediano y largo plazo.

Es necesario resaltar que la certificación de aeródromos viene desarrollándose de manera constante para llevar a la industria del transporte aéreo en México hacia las tendencias de innovación de estándares y mejores prácticas (SARPs<sup>1</sup>) a nivel mundial, por lo cual, la información disponible de otros Estados que han firmado el Convenio de Aviación Civil Internacional tampoco ha sido adecuadamente identificada ya que son pocos Estados que han adoptado ya algún mecanismo regulatorio.

El proceso de certificación de aeródromo contempla principalmente las siguientes actividades con influencia en términos económicos:

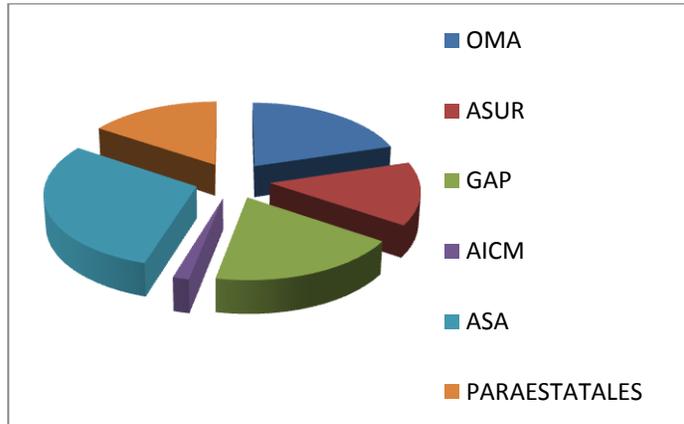
- Elaboración de Manual de Aeródromo y Cartas OACI
- Realización de obras de adecuación y modificación a las instalaciones de los aeropuertos para cumplir con los SARP's
- Entrenamiento y capacitación de personal.
- Adquisición de equipos y vehículos para el adecuado equipamiento de las instalaciones de los aeropuertos
- El costo que conlleva las actividades de verificación en sitio, de ser el caso que el operador de aeródromo se encuentre interesado en la contratación de los servicios de una unidad de verificación para realizar estas actividades.

<sup>1</sup> SARPs – Acrónimo del inglés que es referente a Standards and Recommended Practices.

**PARTE B -DESARROLLO**

El universo potencial de los operadores de aeródromos que deberán contemplarse para el proceso de certificación se observa en la siguiente tabla:

Grupo Aeroportuario	Cantidad de aeropuertos
OMA	13
ASUR	9
GAP	12
AICM	1
ASA	19
PARAESTATALES	10
INICIATIVA PRIVADA	2
<b>TOTAL</b>	<b>64</b>



Del universo mostrado anteriormente, se ha hecho una estimación de los costos que deberían cubrirse, por grupo aeroportuario, para llevar a cabo un programa de certificación de aeródromos dentro de la red de cada uno de estos:

Tipo de Erogación	OMA	ASUR	GAP	TOTAL
Realización de obras	\$ 55,299,205	\$ 254,418,214	\$ 148,305,051	\$458,022,470
Entrenamiento y capacitación al personal	\$ 1,000,000	\$ 10,000,000	20,000	\$11,020,000
<b>TOTAL</b>	<b>\$56,299,205</b>	<b>\$264,418,214</b>	<b>\$148,325,051</b>	<b>\$469,042,470</b>

A pesar de que existen más regulados, en este cálculo no se cuenta con los montos de inversión de ASA, AICM y Paraestatales, toda vez que los recursos ejercidos son de carácter federal.

En el programa nacional de desarrollo 2007-2012 se estableció como meta para la certificación de aeropuertos, cumplir con un 50% de aeropuertos con base en estándares internacionales certificados para el fin del año 2012, sin embargo considerando el proceso que supone certificar un aeropuerto, la autoridad aeronáutica cuenta con el personal capacitado para llevar a cabo esta tarea, por otro lado los diversos grupos aeroportuarios concesionarios y ASA continúan llevando a cabo los trabajos a la infraestructura aeroportuaria que les permita iniciar el proceso de certificación.

**PARTE C - CONCLUSIONES**

1. A fin de llevar a cabo la certificación de los aeropuertos de los grupos aeroportuarios, se observa que es necesario realizar las inversiones necesarias a fin de adecuar las instalaciones, adquirir los equipos y vehículos necesarios y cubrir con la contratación y capacitación del personal.
2. De acuerdo a las necesidades y/o políticas de los diferentes grupos aeroportuarios, determinar la factibilidad de la contratación de una unidad de verificación a fin de llevar a cabo el proceso de certificación de los aeropuertos, tomando en cuenta que este se adicionará a los costos anteriormente estimados.

	<b>OMA</b>	<b>ASUR</b>	<b>GAP</b>
<b>Costo total para la certificación de aeropuertos</b>	<b>\$56,299,205</b>	<b>\$264,418,214</b>	<b>\$148,325,051</b>