



Oficio No. CONAMER/22/0913

Asunto: Se emite Dictamen Final respecto de la Propuesta Regulatoria denominada "**Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, Que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves**".

Ref. 10/0005/240122

Ciudad de México, a 23 de febrero de 2022.

ING. JORGE ARGANIS DÍAZ LEAL

Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes¹

Presente

Me refiero a la propuesta regulatoria denominada **Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, Que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves**, así como a su formulario de Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) de Impacto moderado, ambos instrumentos remitidos por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) y recibidos en la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER) el 24 de enero de 2022, a través del portal informático de este órgano desconcentrado².

Sobre el particular, se le comunica que derivado del análisis de la información contenida en el AIR correspondiente, así como de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determinó que el anteproyecto en comento se sitúa en el supuesto señalado en los artículos Tercero, fracción V y Cuarto del *Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que les resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo*³ (Acuerdo Presidencial), (i.e. los beneficios aportados por el acto administrativo de carácter general, en términos de competitividad y funcionamiento eficiente de los mercados, entre otros, sean superiores a los costos de su cumplimiento por parte de los particulares).

Asimismo, de la lectura del propio instrumento, esta Comisión determinó la procedencia de la aplicabilidad del procedimiento de mejora regulatoria, en los términos que indica el Título Tercero, Capítulo III de la *Ley General de Mejora Regulatoria*⁴ (LGMR); ello, en virtud de que se constató que la Propuesta Regulatoria y su AIR cumplen con los supuestos y requerimientos que exige el marco jurídico aplicable a la materia.

¹ De conformidad con el "Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal", publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 20 de octubre 2021.

² www.cofemersimir.gob.mx

³ Publicado en el DOF el 8 de marzo de 2017.

⁴ Publicada en el DOF el 18 de mayo de 2018 y modificada el 20 de mayo de 2021.

FIAC/RSRS

Boulevard Adolfo Lopez Mateos 3025 piso 8, San Jeronimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





Particularmente, de la lectura de los artículos 6, fracción III, 17, y 76 de la *Ley de Aviación Civil*⁵ (LAC) y 147, 148 y 149 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil (RLEC)⁶, se pudo constatar que la SICT es la autoridad encargada de establecer en las normas oficiales mexicanas relativas a la homologación de ruido que contemplarán los parámetros y criterios de medición y evaluación, así como la fecha límite, requisitos y condiciones de cumplimiento.

Por otro lado, es importante señalar que, dada la naturaleza de la Propuesta Regulatoria, le es aplicable el artículo 78, primer párrafo de la LGMR, mismo que establece que para la expedición de nuevos actos administrativos de carácter general, las dependencias y organismos descentralizados deberán indicar expresamente en el anteproyecto correspondiente, la o las obligaciones regulatorias o los actos que se abrogarán o derogarán y que se refieran a la misma materia o sector económico que se esté regulando.

En virtud de lo anterior, la Propuesta Regulatoria y su AIR se sujetan al procedimiento de mejora regulatoria previsto en el Título Tercero, Capítulo III, de la LGMR; por lo que con fundamento en lo dispuesto por los artículos 23, 25, fracción II, 26, 27, fracción XI, 68, 69, 70, fracción I, 71, primer párrafo, 73, 75 y 78 de dicha Ley, este órgano desconcentrado tiene a bien emitir el siguiente:

DICTAMEN FINAL

I. Consideraciones respecto al requerimiento de simplificación regulatoria.

En relación con los requerimientos de simplificación regulatoria previstos en el artículo 78 de la LGMR, esta Comisión advirtió que con la emisión de la Regulación en comento se concretarán⁷ las acciones de simplificación descritas en la tabla que se muestra a continuación:

Cuadro 1. Acciones de simplificación realizadas por la SICT.

Actos a ser modificados, abrogados o derogados	Acción de simplificación	Ahorros generados
Trámite con homoclave AFAC-2020-290-083-A	Se reduce el plazo máximo a 60 días naturales	\$224,742,298.70

Fuente: Información proporcionada en el formulario del AIR.

En ese tenor, la CONAMER realizó una valoración sobre tales acciones y observa que, efectivamente se generarán ahorros netos cercanos a los \$205,140,406.70 pesos para los particulares, superiores a los costos de cumplimiento derivados de la emisión de la Propuesta Regulatoria, por lo que, considerando la información proporcionada en el apartado de costos, se dan por atendidas las formalidades exigidas por el artículo 78 de la LGMR.

II. Consideraciones generales.

La aviación civil es un pilar esencial de la infraestructura de comunicaciones y transportación pública de cualquier país. La actividad aeronáutica comercial y privada ha crecido y se espera que continúe creciendo rápidamente, tanto en el país como en el resto de América Latina. Un factor

⁵ Publicada en el DOF el 12 de mayo de 1995, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 20 de mayo de 2021.

⁶ Publicada en el DOF el 7 de diciembre de 1998, con su última reforma publicada en el mismo medio oficial el 14 de marzo de 2014.

⁷ En el prefacio de la Propuesta Regulatoria se señala lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en los artículos 78 de la Ley General de Mejora Regulatoria y Quinto del Acuerdo que fija los lineamientos que deberán ser observados por las dependencias y organismos descentralizados de la Administración Pública Federal, en cuanto a la emisión de los actos administrativos de carácter general a los que resulta aplicable el artículo 69-H de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se reduce el plazo máximo de resolución del trámite con homoclave AFAC-2020-290-083-A a 60 días naturales."

FJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





esencial en apoyo de dicho crecimiento es la promoción y el mantenimiento de la seguridad en todo tipo de operaciones aeronáuticas⁸.

Considerando lo anterior, es importante señalar que el objetivo principal de la LAC es regular la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo que ofrecen distintas aerolíneas mexicanas, como lo estipula el artículo primero de dicho ordenamiento, el cual señala que *"tiene por objeto regular la explotación, el use o aprovechamiento del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo civil y de Estado. El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional es una vía general de comunicación sujeta al dominio de la nación."*

Adicionalmente, el Estado Mexicano tiene la obligación ante la comunidad internacional de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea, en cumplimiento al artículo 37 Convenio de Chicago⁹.

A nivel internacional existen organismos que se encargan de procurar el desarrollo óptimo y seguro de la aviación, como es el caso de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)¹⁰, el cual formula las normas y reglamentos necesarios para la seguridad operacional, protección, eficiencia y capacidad de la aviación, así como para la protección del medio ambiente, entre muchas otras prioridades. Para lograr lo anterior, dicho organismo elabora el Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP, por sus siglas en inglés), componente esencial para garantizar la seguridad operacional de la aviación y piedra basal de la planificación¹¹.

En el caso de los Estados Unidos de América, la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés), en 1992 creó el Programa de Evaluación de la Seguridad de la Aviación Internacional (IASA, por sus siglas en inglés) para evaluar la capacidad de la autoridad de aviación civil de un país para cumplir con las normas y métodos de la OACI.

Resulta entonces que se debe contextualizar la situación internacional la cual impacta de manera directa al sector mexicano de aviación; por lo que, a nivel mundial se ha observado que la aviación constituye un facilitador del desarrollo económico y social, creando empleos, apoyando el desarrollo de las regiones y la conectividad. En los últimos años, se ha mostrado una mayor dependencia del transporte aéreo debido, por una parte, a que genera un incremento de la actividad económica, la producción industrial y la expansión de las relaciones comerciales y, por otra, a que los viajes de empresa y turísticos han logrado millones de puestos de trabajo en diversas regiones del mundo¹². Este tipo de transporte ha evolucionado con el desarrollo tecnológico y científico, debido a que propicia mejoras en el servicio, la disminución de los costos operativos y la agilización en los desplazamientos.

En el periodo de 2009 a 2020, se registró un crecimiento promedio anual del 0.3% de toneladas transportadas por vía aérea, registrándose en el año 2018 el mayor volumen transportado por vía aérea (221,166 millones de toneladas) a nivel mundial.

⁸ Fuente: Dictamen de la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil. Disponible en: <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/64/2021/abr/20210428-XIV.pdf>

⁹ Firmado por los Estados Unidos Mexicanos el 7 de diciembre de 1944 y ratificado el Senado de la República el 31 de diciembre de 1945, así como sus anexos.

¹⁰ Organismo especializado de las Naciones Unidas, fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en el mundo entero.

¹¹ Fuente: Dictamen de la iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Aviación Civil. Disponible en: <http://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/64/2021/abr/20210428-XIV.pdf>

¹² Fuente: Journal of Tourism and Heritage Research (2019), vol , nº 1, pp. 220-234. García Muñoz C. "Importance of aerial lines in the México tourism sector". Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7400853.pdf>

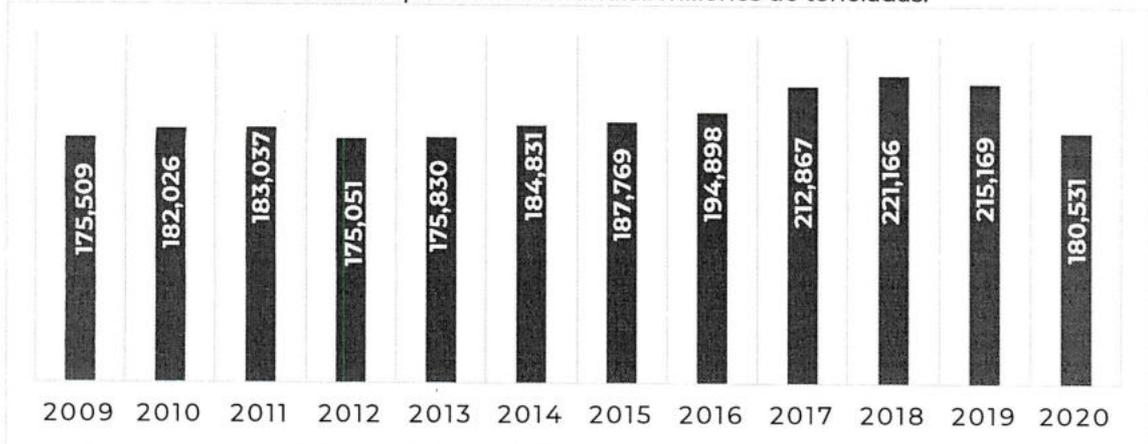
EJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer





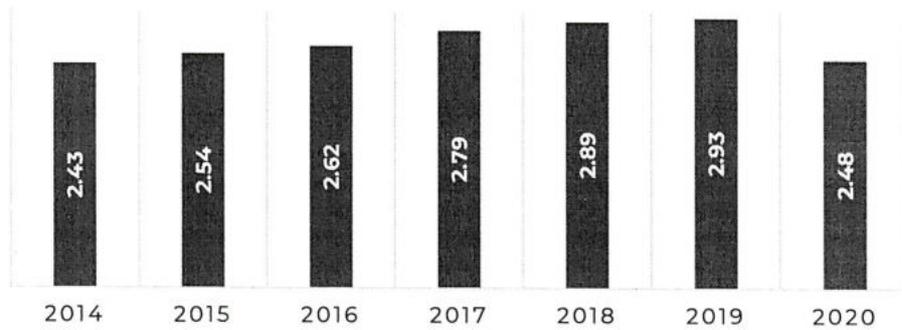
Gráfica 1. Transporte aéreo mundial: millones de toneladas.



Fuente: Elaboración propia con datos del Banco Mundial (BM)

En este sentido, también es posible observar la importancia del sector aeronáutico en la generación de empleos a nivel mundial, el crecimiento promedio anual es de 0.3% registrándose en el último año un valor de 2.48 millones de empleos generados por la industria de acuerdo a las cifras de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés).

Gráfica 2. Empleos generados por la industria de aerolíneas en todo el mundo, millones



Fuente: Elaboración propia con datos de la IATA.

Asimismo, de conformidad con los datos de la OACI, como se observa en la siguiente gráfica, se ha registrado un aumento significativo de tráfico de pasajeros en los últimos años, generando un crecimiento promedio anual del 5%, en el año 2019 se registraron un total 4,486 millones de pasajeros que se trasladaron mediante aeronaves a nivel mundial, lo que refleja la importancia del sector como factor de movilidad.

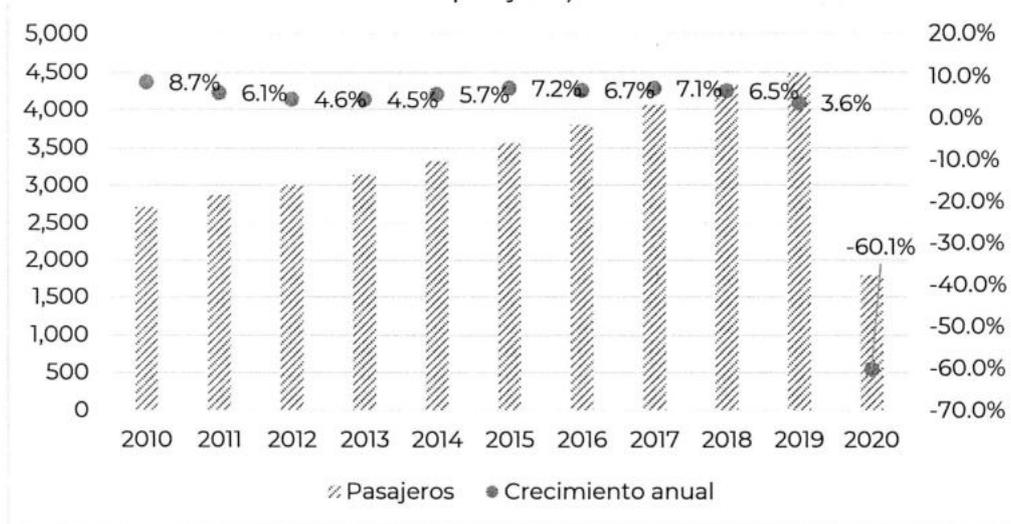
FIAC/RSR6

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2022 Ricardo Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA

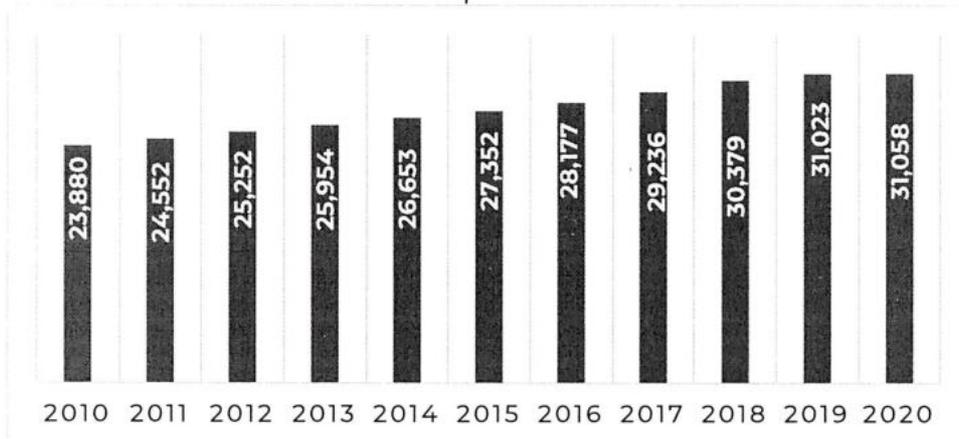
Gráfica 3. Tráfico de pasajeros de los Estados miembros de la OACI: 2010 a 2020. (millones de pasajeros).



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

Adicionalmente, se registraron un total de 31,058 aeronaves al año 2020 (ver gráfica siguiente) con un crecimiento promedio anual del 2% para el periodo 2010 a 2020. En este sentido, se puede observar que a nivel mundial existe una gran flota aérea, que resulta necesaria para el traslado de mercancías y pasajeros.

Gráfica 4. Flota de transporte comercial de los Estados miembros de la OACI al final de cada uno de los años del periodo 2010 – 2019.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OACI.

En este orden de ideas, ante el vasto número de operaciones aéreas que se efectúan diariamente, es necesario cuidar en todo momento la integridad en el desarrollo de las operaciones, con el fin de reducir la probabilidad de afectaciones en general. Por lo que, la compatibilidad entre el crecimiento aeroportuario y sus impactos ambientales, especialmente en términos de contaminación acústica requiere de medidas específicas. Es importante destacar que existen diversas regulaciones tanto a nivel internacional como nacional, que se han venido aplicando para tratar posibles afectaciones.



En este sentido, se debe precisar que asegurar la calidad de vida en relación con el transporte aéreo, requiere una reducción de los efectos negativos en lo que respecta especialmente a la contaminación atmosférica y acústica. Las acciones deberían encaminarse, a la reducción del consumo de combustibles, emisiones sonoras, entre otros. La disminución de los costos de transporte aéreo ha contribuido enormemente al incremento de los viajes, siendo los de tipo turísticos los de mayor aumento¹³.

Es importante señalar que, el ruido de los aviones afecta principalmente áreas urbanas, por lo que este problema se agrava porque el ruido de fondo puede llegar a ser muy bajo, y el de los aviones se hace más evidente. Adicionalmente, al no tener una regularidad es un ruido discontinuo. Asimismo, está comprobado que los ruidos que provoca el tráfico aéreo, por tener un mayor componente de baja frecuencia, producen mayores molestias para las personas. Esta perturbación sonora, suele ser mayor que la producida por el tráfico de vehículos.¹⁴

Considerando lo anterior, los aeropuertos son las infraestructuras básicas del transporte aéreo y el ámbito territorial en el que se concentra la mayoría de sus efectos negativos. Por lo que, los impactos medioambientales de signo negativo relacionado con el volumen de tráfico y tamaño de los aviones son: ruidos y vibraciones, efectos sobre las aves, repercusiones sociales y económicas, psicológicos, perturbación del sueño y descanso, efectos en la audición, problemas comunicación, efectos sobre el comportamiento¹⁵.

En el caso de México, de acuerdo con estimaciones de la IATA, el sector de transporte aéreo contribuye directamente con 37.4 mil millones de dólares al valor bruto del Producto Interno Bruto del país¹⁶. Asimismo, el 3.5% del PIB del país es generado por los insumos que requiere el sector del transporte aéreo, así como los ingresos generados por los turistas extranjeros que llegan por vía aérea; además de la relevante creación de empleos, directos e indirectos, los beneficios del transporte aéreo en México van más allá del sector, que constituye un sólido pilar para el desarrollo de la comunicación interna, el desarrollo regional, el turismo y la relación económica y comercial con el resto del mundo¹⁷.

Por todo lo anterior, se puede observar que el sector aeronáutico de México ha tenido un importante dinamismo durante la última década. Con relación al transporte internacional, el territorio mexicano tiene una ubicación geográfica que le permite fungir como un punto medio en el continente, lo que da como resultado que sea un punto de conexión. Derivado de lo anterior, es importante realizar las medidas necesarias que tengan como objetivo mitigar cualquier situación negativa tanto para los usuarios de los servicios aeroportuarios como para quienes viven cerca de un aeropuerto.

En este sentido, toda vez que la Propuesta Regulatoria busca establecer los límites de las emisiones de ruido de los motores de las aeronaves en el espacio aéreo mexicano, coadyuvar a recuperar la categoría 1 ante la FAA y homologar las disposiciones normativas de acuerdo a los estándares internacionales, derivado de la importancia del sector aeronáutico en México, la CONAMER considera adecuada su emisión.

¹³ Fuente: RUIDO Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL AEROPUERTO DE SON SANT JOAN (MALLORCA). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2596388.pdf>

¹⁴ Fuente: Vivir con ruido: los afectados del rediseño del espacio aéreo en el valle de México. Disponible en: <https://centrus.iberio.mx/noticias/informacion/vivir-con-ruido-los-afectados-del-rediseño-del-espacio-aereo-en-la-ciudad-de-mexico/>

¹⁵ Fuente: RUIDO Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL AEROPUERTO DE SON SANT JOAN (MALLORCA). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2596388.pdf>

¹⁶ Fuente: el valor de la aviación en México, 2019. Disponible: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/mexico-el-valor-de-la-aviacion-spanish.pdf>

¹⁷ Fuente: Programa Institucional de Aeropuertos y Servicios Auxiliares 2020-2024. Disponible en: https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5605600&fecha=24/11/2020





III. Definición de la problemática y objetivos generales de la regulación.

Resulta importante entender que el Ruido es considerado como un sonido molesto y no deseado; de acuerdo con la etimología de la palabra "Ruido" que viene del latín "rugitus", es decir, "rugido". considerándose un sonido perturbador o dañino para quien lo percibe.

Dentro de las principales causas de la contaminación auditiva se encuentran: el transporte, actividades de la industria, construcción de edificios y obras públicas; así como las que provienen de fuentes móviles como motos, trenes, aviones y vehículos¹⁸.

Se estima que el medio de transporte aéreo es el que genera mayor cantidad de energía acústica, lo que unido a su dependencia de los aeropuertos, provoca que las molestias que puedan ocasionar en las inmediaciones o zonas de influencia del aeropuerto, lleguen a ser significativos¹⁹.

Uno de los impactos negativos más importantes y a los que la población resulta más sensible es la contaminación acústica derivada de la actividad de un aeropuerto²⁰. Un grave problema que afecta a la mayoría de entornos aeroportuarios. La mayoría de los impactos sonoros de la aviación son bastante localizados, los cuales afectan a las personas que se encuentran más cerca al aeropuerto, pero también tienen impacto en áreas más apartadas²¹.

Diversos estudios han demostrado que el ruido cuando sobrepasa de determinados umbrales puede generar efectos negativos sobre el organismo humano, lo que provoca diversas alteraciones al sistema auditivo, pero también al sistema nervioso lo que genera fatiga y estrés que pueden llegar a niveles de alto riesgo para la salud. Aunque, sin alcanzar estos extremos, se han encontrado que se generan perturbaciones en la comunicación, la vida privada y las relaciones sociales como consecuencias cotidianas de la contaminación acústica²².

Cuadro 2. efectos nocivos del ruido

Efecto Nocivo	Umbral dB
Pérdida de calidad y dificultad de conciliar el sueño	30
Dificultad de la comunicación verbal	40
Probable interrupción del sueño	45
Malestar diurno moderado	50
Malestar diurno fuerte	55
Comunicación verbal extremadamente difícil	65
Pérdida de oído a largo plazo	75
Pérdida de oído a corto plazo	110-140

Fuente: Organización Mundial de la Salud. Nota: dB: Es una unidad que se utiliza para expresar la relación entre dos valores de presión sonora, o tensión y potencia eléctrica.

¹⁸ Fuente: EL RUIDO AERONÁUTICO: REALIDAD QUE ENFRENTA EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO Y SUS COMUNIDADES ALEDAÑAS. Disponible: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/11805/Monograf%C3%ADa%20de%20Grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

¹⁹ Fuente: Contaminación por ruido de aeronaves en Bellavista - Callao. Disponible en: https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/378/Barreto_dc.pdf?sequence=1&isAllowed=y

²⁰ Fuente: EL PROBLEMA DEL RUIDO EN LOS ENTORNOS AEROPORTUARIOS. EL CASO DEL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1079145.pdf>

²¹ Fuente: INFORME SOBRE GESTIÓN Y MITIGACIÓN DE RUIDO Aeropuerto Internacional El Dorado. Disponible en: <https://www.accountabilitycounsel.org/wp-content/uploads/2017/08/El-Dorado-Informe-de-Gesti%C3%B3n-y-Mitigaci%C3%B3n-de.pdf>

²² Fuente: EL PROBLEMA DEL RUIDO EN LOS ENTORNOS AEROPORTUARIOS. EL CASO DEL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1079145.pdf>





No obstante, las operaciones aeroportuarias relacionadas con los aterrizajes y despegues de las aeronaves más silenciosas pueden generar una presión sonora superior a 100 dB. Además, este ruido es posible que se extienda a lo largo de corredores de varios kilómetros en la misma dirección de las pistas en las que se realizan las maniobras y lo hace en función de factores de tipo meteorológico puedan facilitar o dificultar su difusión²³.

A nivel internacional se observan problemáticas relacionadas con el ruido de las aeronaves, por ejemplo, en Alemania encuestas señalan que 37 % de la población se siente afectada por el ruido de aviones²⁴. El Aeropuerto Arturo Merino Benítez, ubicado en la ciudad de Santiago, es la principal terminal aérea del país y presenta un incremento significativo en el número de operaciones, con un crecimiento anual cercano al 10%, lo cual plantea la necesidad de un análisis en relación con los niveles de ruido generados y el impacto en la ciudadanía²⁵.

Adicionalmente, se registra que el aeropuerto de Palma de Mallorca, de acuerdo con diversos análisis muestran que, la presión sonora es superior a los límites legales establecidos por la normativa de la Unión Europea, lo que afecta a una extensión que supera ampliamente el perímetro aeroportuario extendiéndose durante el día hasta más de 1.300 hectáreas y por la noche, en que el umbral mínimo es más bajo, hasta más de 1.500 hectáreas²⁶.

Por otro lado, se debe considerar que los vuelos y operaciones aéreas generan ruido alrededor de los aeropuertos tanto civiles como militares. Las operaciones de despegue y aterrizaje producen ruido intenso, vibraciones y traqueteos. En general, los aviones más grandes y pesados producen un mayor ruido que los más ligeros²⁷.

La cantidad de ruido que generan los aviones puede predecirse por el número de aviones, tipos, rutas de vuelo, proporciones de despegue y aterrizajes y condiciones atmosféricas. Adicionalmente, pueden surgir problemas de ruido en aeropuertos en los cuales existan muchos helicópteros o aviones pequeños usados para vuelos privados, así como derivado del entrenamiento de pilotos o actividades de ocio²⁸.

Se debe resaltar que, en todo el mundo se realizan esfuerzos con el fin de disminuir el ruido ocasionado por las operaciones aéreas. Las aeronaves actuales generan menos ruido que sus predecesoras. No obstante, los aeropuertos tienen cada vez más operaciones debido a la demanda de este tipo de transporte, lo cual ocasiona que el ruido generado por las aeronaves siga siendo un problema, sin contar que aún siguen habiendo aeronaves en funcionamiento que no tienen los mecanismos de disminución de ruido adecuados.²⁹

En nuestro país, en el año 2020 se registran un total de 1,558 de zonas de despegue de aeronaves, de los cuales 4.9% son aeropuertos, desde el año 2016 se ha mantenido un total de 13 de carácter

²³ Idem

²⁴ Fuente: Gestión y protección del ruido en aeropuertos. Disponible en: <https://imco.org.mx/wp-content/uploads/2014/12/Presentaci%C3%B3n-Michael-Pollman.pdf>

²⁵ Fuente: Informe Anual de Niveles de Ruido Aeropuerto Arturo Merino Benítez 2017. Disponible en: https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/INFORME_ANUAL_2017.pdf

²⁶ Fuente: EL PROBLEMA DEL RUIDO EN LOS ENTORNOS AEROPORTUARIOS, EL CASO DEL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1079145.pdf>

²⁷ Fuente: Guías sobre medio ambiente, salud y seguridad - 0000199659ESes+Airports+rev+cc.pdf [Internet]. [Citado 16 de marzo de 2017]. Disponible en: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/8d1f930048855843bf84ff6a6515bb18/00199659ESes%2BAirports-%2Brev%2Bcc.pdf?MOD=AJPERES>

²⁸ Fuente: Guías sobre medio ambiente, salud y seguridad - 0000199659ESes+Airports+rev+cc.pdf [Internet]. [Citado 16 de marzo de 2017]. Disponible en: <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/8d1f930048855843bf84ff6a6515bb18/00199659ESes%2BAirports-%2Brev%2Bcc.pdf?MOD=AJPERES>

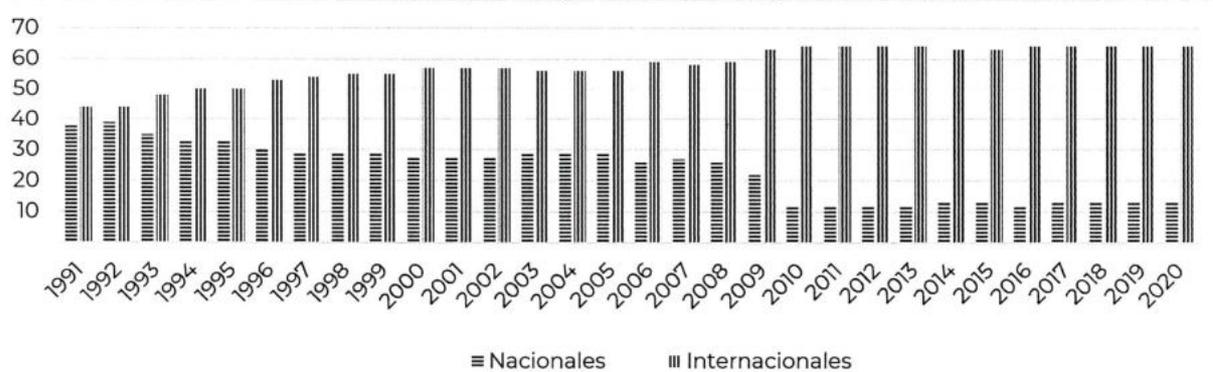
²⁹ Fuente: Sistema de monitoreo de ruidos ambientales producidos por aviones en el AICM (Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México). Disponible en: <https://tesis.ipn.mx/jspui/bitstream/123456789/3649/1/SISTEMADEMONITOREO.pdf>





nacional y 64 internacionales. No obstante, del periodo 1991 a 2020 se registró un crecimiento promedio anual de -0.21% y -1.51% en aeropuertos y aeródromos respectivamente.

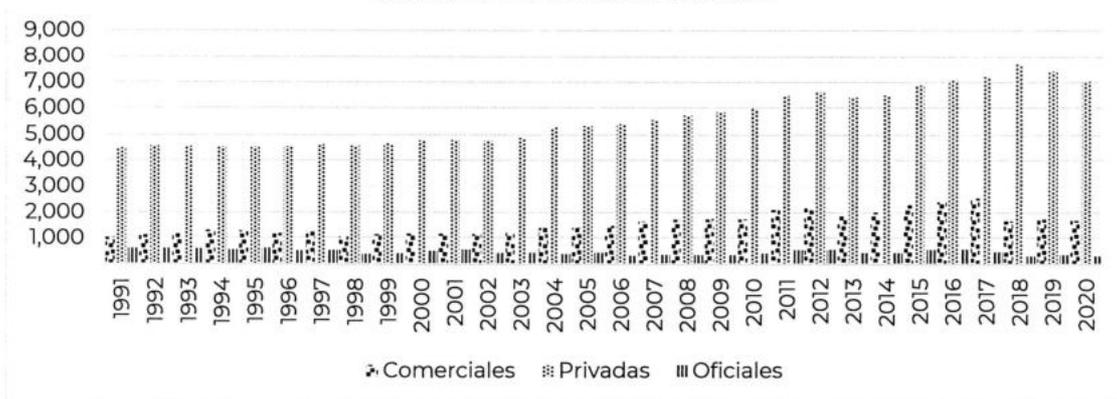
Gráfica 5. Aeropuertos y aeródromos registrados.



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT.

En México, se registran al año 2020 un total de 9,050 aeronaves de las cuales 78% son privadas. Se registra un crecimiento promedio anual de -2.20%, 1.51%, 1.71% para las categorías oficial, privada y comercial respectivamente.

Gráfica 6. Aeronaves matriculadas

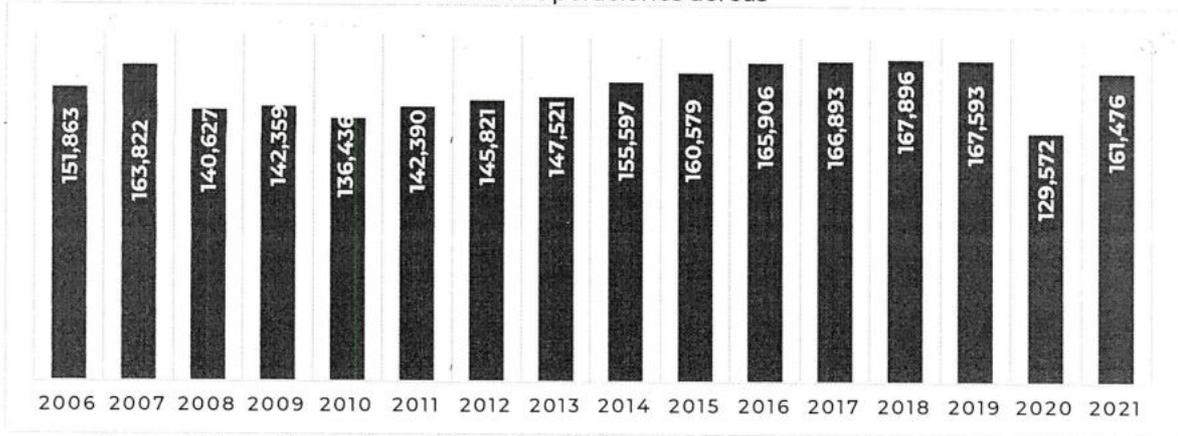


Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT.

Lo anterior refleja la importancia de contar con regulaciones adecuadas que coadyuven a disminuir las problemáticas asociadas al ruido que puedan generar las aeronaves.

Adicionalmente, se registró un crecimiento promedio anual de 0.38% con relación a las operaciones áreas, del periodo 2006 a 2020. Es importante destacar que de los años 2015 a 2019 se registraba un crecimiento de 0.71%, aunque derivado de la pandemia provocada por el virus SARS-COV-2 se registró una caída importante en el año 2020.

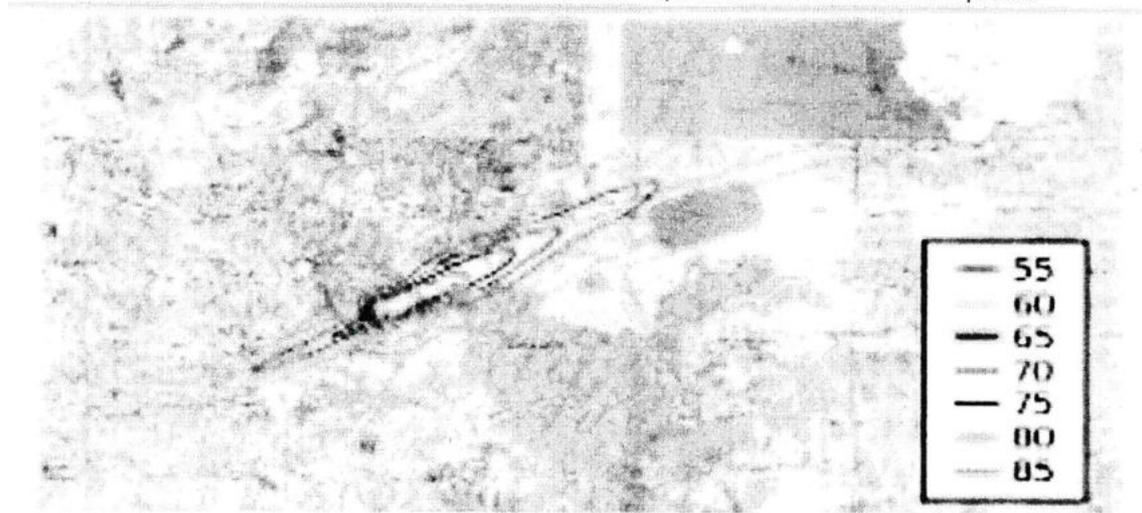
Gráfica 7. Operaciones aéreas



Fuente: Elaboración propia con datos de la SICT.

En un caso particular, el Aeropuerto de la Ciudad de México (AICM) registra los siguientes niveles de ruido de acuerdo a la siguiente imagen:

Imagen 1. Contornos de ruido-escenario de operación continua de las pistas³⁰



Fuente: Sistema de monitoreo de ruidos ambientales producidos por aviones en el AICM.

La imagen anterior, permite identificar la forma en que se comporta el tráfico aéreo en el AICM, se puede observar que del lado izquierdo la curva azul muestra cómo se alinean los aviones para aterrizar, y la misma curva del lado derecho muestra la forma en que se alejan los aviones del aeropuerto. Asimismo, se observan los decibeles que se generan derivado de las operaciones aéreas.

Adicionalmente, de acuerdo con los estándares a los que se someten los países miembros de la OACI, la *Autoridad de Aviación Civil* (AAC) de cada país, debe observar lo siguiente:

1. Que el país cuente con leyes o reglamentos necesarios para respaldar la certificación y supervisión de las compañías aéreas de acuerdo con las normas internacionales mínimas;

³⁰ Este mapa tiene una escala aproximada de 1:250000. Los valores mostrados en están en dB(A)



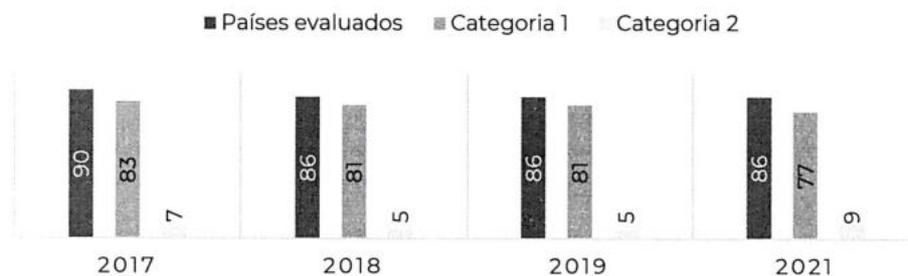
2. La AAC debe tener la experiencia técnica, los recursos y la organización para otorgar licencias o supervisar las operaciones de los transportistas aéreos;
3. La AAC debe contar con PTA debidamente capacitado y calificado;
4. La AAC debe proporcionar una orientación adecuada a los inspectores para garantizar la aplicación y el cumplimiento de las normas internacionales mínimas, y
5. La AAC debe tener documentación y registros de certificación suficientes y una supervisión y vigilancia continuas inadecuadas de las operaciones de las compañías aéreas.³¹

En este sentido, el programa IASA está diseñado para evaluar la capacidad de la autoridad de aviación civil de un país, la alineación a las mejores prácticas a nivel internacional en materia seguridad, así como prácticas recomendadas para la operación de aeronaves y aeronavegabilidad. Los resultados a los que puede llegar son los siguientes:

- A. Categoría 1, la AAC cumple con los estándares de la OACI: la autoridad de aviación civil de un país ha sido evaluada por los inspectores de la FAA y se ha determinado que otorga licencias y supervisa a las compañías aéreas de acuerdo con los estándares de seguridad de la aviación de la OACI, y
- B. Categoría 2, no cumple con los estándares de la OACI: FAA evaluó la AAC de ese país y determinó que no proporciona supervisión de seguridad de sus operadores de transportistas aéreos de acuerdo con los estándares mínimos de supervisión de seguridad establecidos por la OACI.³²

Acorde con la información disponible, en el periodo de 2017 a 2021 (gráfica siguiente) se han registrado variaciones en la cantidad de países que pasaron de categoría 1 a categoría 2, siendo el 2021 en el que se registran 9 países, es decir, 4 más que el año 2019. Lo anterior, refleja la importancia de contar con regulaciones actualizadas a efecto de evitar situaciones que puedan comprometer la continuidad normal de las operaciones aéreas.

Gráfica 8. Países con categoría 1 y 2: 2017 a 2021.



Fuente: Elaboración propia con datos de la FAA

En este sentido, de conformidad con el resultado de la auditoría realizada a México por parte de la FAA, se determinó que "...la nueva calificación permite a las compañías aéreas mexicanas continuar con el servicio existente a los Estados Unidos, prohíbe cualquier servicio y rutas nuevos. Las aerolíneas estadounidenses ya no podrán comercializar y vender boletos con sus nombres y códigos de designación en vuelos operados por México. La FAA aumentará su escrutinio de los vuelos de las aerolíneas mexicanas a Estados Unidos"³³, lo que representa un problema en términos de navegabilidad ya que puede provocar que el volumen de pasajeros internacionales a través de los aeropuertos mexicanos sea hasta un 35% menor a lo observado en los escenarios

³¹ Fuente: <https://www.faa.gov/about/initiatives/iasa/definitions/>

³² Fuente: <https://www.faa.gov/about/initiatives/>

³³ Fuente: <https://www.forbes.com.mx/moodys-ve-freno-en-recuperacion-de-sector-aereo-de-mexico-por-degradacion/>





previos a la pandemia provocada por el virus SARS-COV-2, lo que repercutirá drásticamente en el sector de turismo.

Por su parte, respecto al presente apartado la SICT manifestó que el marco normativo, en los términos vigentes, conlleva diversas problemáticas, entre las cuales destacan las siguientes:

1. Se ha encontrado un efecto negativo en las condiciones de vida de las personas que habitan las zonas aledañas de los aeródromos nacionales, generando diversos problemas en su día a día, que ocasionan los siguientes efectos:
 - Reducen la calidad de vida.
 - Afectan el estado de alerta.
 - Disminuyen la concentración, así como el campo auditivo.
 - Perjudican la comunicación entre las personas.
 - Además del impacto negativo a la recreación.
2. No existe fundamento legal nacional para dar cumplimiento a la emisión de Ruido de las Aeronaves, dando como resultado que:
 - No se tenga certeza jurídica para el regulado, por lo que se tiene un rezago normativo nacional, en lo correspondiente al tema.
 - No se atiendan las condiciones actuales inmediatas de la aviación nacional, derivado a que las aerolíneas se encuentran implementando la emisión de Ruido de las Aeronaves sin un fundamento legal.
3. Falta de cumplimiento de los Acuerdos Internacionales.

Frente a esta problemática causada por el ruido de las operaciones aéreas que pudieran afectar a la salud de las personas, resulta importante contar con una visión más amplia con la finalidad de generar acciones que permitan la preservación y conservación del medio ambiente, garantizando una mejor calidad de vida³⁴.

En este sentido, es importante contar con regulaciones actualizadas y alienadas con estándares internacionales, ya que los riesgos asociados a no contar con un marco regulatoria actualizado puede tener como consecuencia repercusiones en el ruido generado por las operaciones aéreas.

Considerando lo anterior hay que entender las medidas recomendadas por la OACI, las cuales se pueden clasificar en cuatro grupos: i) la renovación tecnológica tendente a actuar sobre la fuente del ruido, es decir los aviones; ii) la planificación y gestión territorial sensible a los conflictos que impida funciones incompatibles con la contaminación sonora; iii) el replanteamiento de los procedimientos operacionales y iv) la imposición de restricciones en la explotación de las infraestructuras³⁵.

Es importante señalar que, en 1971 se materializa por primera vez el tratamiento de la cuestión del ruido aeronáutico en las proximidades de aeródromos, con la publicación del Anexo 16 al Convenio. En 1981 se incorporan al Anexo las emisiones de los motores, quedando el Anexo titulado "Protección del Medio Ambiente", cuyo Volumen I se refiere al Ruido de las Aeronaves.

En virtud de las consideraciones anteriores, la SICT destacó que los objetivos de la Propuesta Regulatoria son:

³⁴ Fuente: Contaminación por ruido de aeronaves en Bellavista - Callao. Disponible en: https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/378/Barreto_dc.pdf?sequence=1&isAllowed=y

³⁵ Fuente: EL PROBLEMA DEL RUIDO EN LOS ENTORNOS AEROPORTUARIOS. EL CASO DEL AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1079145.pdf>

FJAC/RSRS





- Establecer los límites de las emisiones de ruido de los motores de las aeronaves en el espacio aéreo mexicano.
- Contar con su correspondiente Certificado de Homologación de Ruido, para la protección del medio ambiente a través de un "enfoque equilibrado".
- Evitar que se produzcan efectos negativos al entorno alrededor de los aeródromos nacionales.
- Actualizar la norma para dar cumplimiento a los nuevos estándares y requerimientos de las regulaciones internacionales emitidas por el OACI.
- Dar cumplimiento a las auditorías internacionales de la Organización de Aviación Civil Internacional y Autoridades Extranjeras como los E.E.U.U., a través de la FAA.

Por todo lo anterior, esta Comisión considera que se justifica la pertinencia de implementar la Propuesta Regulatoria, en el contexto de la problemática planteada y los objetivos que se pretenden alcanzar, ya que al actualizar la regulación vigente se atenderán los compromisos internacionales en materia de aviación civil y se disminuirá la probabilidad de daños ocasionados por el ruido de las aeronaves derivado de su operación. Adicionalmente, coadyuvará a que el Estado Mexicano, recupere la categoría 1 ante la FAA y con ello se evite interferencia en el desarrollo del sector aeronáutico nacional.

IV. Alternativas de la regulación.

Respecto al presente apartado, esa Dependencia manifestó haber considerado la posibilidad de **no emitir regulación alguna**; sin embargo, señaló que *"El hecho de que México carezca actualmente de regulación para establecer los límites de emisión de ruido de las aeronaves a nivel nacional, implica que no existiría un marco jurídico nacional que obligara al Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, a cumplir con los Lineamientos Internacionales, de conformidad con lo pactado en el Convenio de Chicago"*, por lo que se descartó tal posibilidad.

De igual forma la Secretaría consideró la alternativa de **esquemas de autorregulación**, no obstante, manifestó que *"los esquemas de autorregulación podrían no resultar funcionales y eficientes, ya que el Concesionario, Permisionario, Fabricantes u Operador Aéreo tendrían a marcar diferentes niveles de límite de emisión de ruido en las aeronaves."* (sic); por lo que, esta posibilidad no es viable.

Asimismo, consideró la alternativa de **esquemas voluntarios**, sin embargo, descartó esta posibilidad ya que *"esta no es una opción a considerar para su implementación, debido a que si se establece un esquema de regulación voluntaria, no existiría un marco jurídico nacional que obligara al Concesionario, Permisionario u Operador Aéreo, a cumplir con los Lineamientos Internacionales, de conformidad con lo pactado en el Convenio de Chicago, y del cual México es Estado firmante."*

De igual forma la Dependencia consideró los **Incentivos económicos** como una alternativa, pero fue rechazada debido a que *"la alternativa de incentivos económicos no está contemplada dentro del sistema de regulación aeronáutica nacional."*

Finalmente, la SICT consideró otro tipo de alternativas; sin embargo, estimó que *"La Agencia Federal de Aviación Civil, dentro de sus regulaciones tiene la facultad de emitir actos administrativos de carácter general, tales como publicaciones técnicas aeronáuticas (Circulares de Asesoramiento u Obligatorias, y/o Cartas Políticas), con la finalidad de servir como apoyo y complemento a las Normas Oficiales Mexicanas para facilitar su comprensión y aplicación. Por lo anterior, una posibilidad para implementar el proyecto de regulación de los límites de emisión de ruido de las aeronaves, es a través de una Circular Obligatoria, pero derivado a que esta publicación técnica aeronáutica no tiene el sustento jurídico, de conformidad al Artículo 4 de la*

EFAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



Ley Federal de Procedimiento Administrativo, no se encuentra considerada como la mejor opción". Tampoco esta opción resultó viable.

Por otro lado, la SICT argumentó que la Propuesta Regulatoria es la mejor alternativa, brindando las siguientes consideraciones:

1. El objetivo principal de este Proyecto de Norma Oficial Mexicana es establecer el marco regulatorio para los niveles máximos de emisión de ruido de los motores de las aeronaves.
2. La Propuesta Regulatoria es vital para que los regulados conozcan a detalle los Límites Máximos establecidos de la Emisión de Ruido Producidos por las Aeronaves.
3. Se atienden los compromisos con los estándares mundiales, derivado de las auditorías Internacionales, tales como el programa de auditoría USOAP, efectuado por la OACI, e IASA, elaborado por la FAA.

Bajo este contexto, la CONAMER considera que la Propuesta Regulatoria es la mejor opción, ante la problemática identificada y los objetivos que se persiguen, ya que permitirá establecer de forma clara los límites de ruido permitido de los motores de las aeronaves y con ello coadyuvar a disminuir los riesgos asociados al ruido ocasionado, por lo que se considera atendido este apartado.

V. Impacto de la regulación.

1. Creación, modificación y/o eliminación de trámites

Por lo que respecta al presente apartado, la CONAMER observa que la SICT considera que con la implementación de la Propuesta Regulatoria se crearán 4 modalidades de un trámite y se modificará otro, de conformidad con la siguiente información:

Cuadro 3. Trámites modificados y creados.

	Nombre	Justificación
Trámites creados (modalidades)	Certificado de Homologación de Ruido	Deriva de lo establecido en el numeral 4.5.1
	Convalidación de Homologación de Ruido	Deriva de lo establecido en el numeral 4.5.2
	Aceptación de Homologación de Ruido	Deriva de lo establecido en el numeral 4.5.3
	Certificado de Rehomologación de Ruido	Deriva de lo establecido en el numeral 4.5.4
Trámites modificados	AFAC-2020-290-023-A	Expedición y/o convalidación del certificado de homologación de emisión ruido producido por las aeronaves Se crean modalidad del trámite de conformidad con lo establecido en los numerales 4.5.1 a 4.5.4.

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En este sentido y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 46 y 47, segundo párrafo de la LGMR, no se omite mencionar a esa Secretaría que, deberá proporcionar a la CONAMER la información prevista, respecto de los trámites en comento; ello, dentro de los 10 días hábiles siguientes a que entre en vigor la Propuesta Regulatoria con la que se realicen las actualizaciones correspondientes en el Catálogo Nacional de Regulaciones, Trámites y Servicios (CNRTYS)³⁶, a cargo de esta Comisión.

³⁶ <https://catalogonacional.gob.mx/>

FIAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2022 Ricardo Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



2. Obligaciones y/o Disposiciones

Con relación al presente apartado, esta Comisión observó que, de conformidad con el AIR correspondiente, la SICT identificó que, derivado de la emisión de la Propuesta Regulatoria, se derivan las siguientes obligaciones:

Cuadro 4. Acciones regulatorias.

Sección de la NOM	Justificación
4	Se establece una serie de puntos que le sirve al regulado para determinar que se debe cumplir de forma general y lo direcciona al cuerpo de la norma en función de las necesidades propias del regulado.
5	Se establecen los requerimientos técnicos (niveles máximos de ruido, tipo de prueba, puntos de medición en las fases de vuelo, etc.) que debe cumplir el regulado, en función de las características de las aeronaves y el año de expedición del certificado tipo.
6	
7	Se establecen los requerimientos técnicos para aeronaves que no necesiten de pistas, ni de zonas de parada y ni de zonas libres de obstáculos.
8	Se establecen los requerimientos técnicos para aeronaves que no necesiten de pistas, ni de zonas de parada y ni de zonas libres de obstáculos, aeronaves diseñadas para extinción de fuego y de uso agrícola, así como también para aeronaves de ala fija propulsadas por hélice.
8	Se establecen los requerimientos técnicos para todas las aeronaves de ala fija propulsadas por hélice, excepto las diseñadas para vuelos de acrobacia, vuelos agrícolas o para extinción de incendios.
10	Se establecen los requerimientos técnicos para todas las aeronaves de ala fija STOL (operaciones de despegue y aterrizaje cortos) propulsadas por hélice, que solo necesiten pistas sin zonas de parada y sin zonas libres de obstáculos.
11	Se establecen los requerimientos técnicos aplicables a todos los helicópteros, excepto los helicópteros diseñados y utilizados para trabajos agrícolas, extinción de incendios o para transporte de cargas por eslinga.
12	Se establecen los requerimientos técnicos que debe cumplir el regulado, en función de las características de las aeronaves y el año de expedición del certificado tipo.
13	Se establecen los requerimientos técnicos para helicópteros de no más de 3,175 kilogramos de peso máximo de despegue en su certificado.
14	Se establecen los requerimientos técnicos a cumplir por el regulado para todas las aeronaves de ala fija supersónicas, con certificado de tipo presentado antes del 1 de enero de 1975 y en función de todas las demás características de las aeronaves solicitadas y año de expedición del certificado tipo.
15	Se establecen los requerimientos técnicos a cumplir por el regulado para todas las aeronaves de rotor basculante, incluidas las versiones derivadas del mismo y los cuales hayan presentado solicitud de certificado tipo el 1 de enero de 2018 o después de esa fecha.
16	Se establecen los requerimientos técnicos a cumplir por el regulado para todas las aeronaves de ala fija de reacción subsónica y para aeronaves de ala fija propulsadas por hélice con un peso máximo certificado de despegue de 55 toneladas o más, aeronaves de ala fija de reacción subsónica con peso máximo de despegue de menos de 55 toneladas y solicitud del certificado de tipo presentado el 31 de diciembre de 2020 o después de esa fecha.

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

En virtud de lo anterior, esta CONAMER estima que la SICT señaló y justificó las acciones regulatorias contenidas en la Propuesta Regulatoria, por lo que se consideran atendidas las formalidades del presente apartado.

EJAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2022 Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



3. Costos

Respecto al presente apartado, a través del AIR correspondiente a la Propuesta Regulatoria, la SICT realizó el análisis con base en la Metodología de Costeo Estándar³⁷, que consiste en una metodología que permite estimar los costos que la regulación genera a los particulares. Por lo tanto, el modelo permite estimar la carga regulatoria de leyes, reglamentos, o cualquier normatividad.

Por lo que, la forma de estimar los costos de la regulación es mediante una aproximación en unidades monetarias del valor del tiempo y otros recursos que los particulares deberán emplear para cumplir con la regulación, independientemente de que esos trámites generen gastos adicionales, o si deberán de cubrir el pago de derechos o una compensación económica para cumplir con dicha responsabilidad.

En razón de lo anterior la SICT, en el documento anexo del AIR "20220222202055_53330_costo-beneficio-art 78.xlsx" presentó la información del costo regulatorio, derivado de la creación y modificación de los trámites inherentes a la Propuesta Regulatoria, conforme a lo descrito a continuación:

Cuadro 5. Costo económico de los trámites modificados y creados.

Tipo	Nombre del trámite	Costo Económico Total
Creación (modalidades)	Certificado de Homologación de Ruido	\$4,900,436.00
	Convalidación de Homologación de Ruido	\$4,900,484.00
	Aceptación de Homologación de Ruido	\$4,900,508.00
	Certificado de Rehomologación de Ruido	\$4,900,464.00
Total		\$19,601,892.00

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

Considerando lo anterior, la SICT estimó un costo total de la regulación a la orden de \$19,601,892.00 pesos, derivado de la creación de las modalidades de trámites que deberán realizar los particulares.

4. Beneficios

Con relación a los beneficios, la SICT consideró importante resaltar que, actualmente la FAA otorgó la categoría 2 (cat2) al aeropuerto mexicano. Asimismo, de acuerdo con estudios de la IATA, y la actual degradación a cat2, puede tener efectos potenciales indirectos y estimados sobre variables fundamentales en la aviación, tales como: i) menores ingresos por venta de boletos, ii) menores ingresos por venta de combustible iii) menos Inversión Extranjera Directa (IED) y iv) disminución de los ingresos por el turismo.

En este sentido, la Secretaría señala que, la implementación de la Propuesta Regulatoria va a coadyuvar a recuperar la cat2, dando como resultado que las pérdidas que pudieran originarse no se concreten, por lo que los beneficios se traducirían de la siguiente forma:

Cuadro 6. Beneficios de implementar la NOM.

Concepto	Total
Menor ingreso por venta de boletos	\$4,775,000,000.00
Menor ingreso por venta de combustible	\$301,000,000.00

³⁷ Fuente: <https://www.oecd.org/regreform/regulatory-policy/34227698.pdf>

EJAC/RSRS





Concepto	Total
Disminución de la IED	\$9,760,000,000.00
Disminución de ingresos por turismo	\$33,000,000,000.00
Total	\$47,836,000,000.00

Fuente: Elaboración propia con datos en el AIR de la SICT

Lo anterior, de acuerdo con la SICT, da como resultado beneficios derivados de la recuperación, de ingresos generados por la venta de boletos, ingresos por turismo, así como de la IED cercano a los **\$47,836,000,000.00** de pesos.

Bajo tales consideraciones, la CONAMER determina que la Propuesta Regulatoria cumple con los requerimientos exigidos por la LGMR, toda vez que derivado de su emisión será posible generar beneficios superiores a los costos que implica su implementación.

VI. Cumplimiento y aplicación de la Propuesta

La Secretaría señaló que, para la correcta aplicación de la Propuesta Regulatoria: "La implementación del Proyecto de NOM, se establece en la obligación del Concesionario, Permisionario y Operador Aéreo, en cumplir con el Ordenamiento Jurídico que marca la Secretaría, a través de la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC), al emitir las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el objetivo de aseverar el compromiso de mantener e incrementar el nivel de seguridad en la aviación nacional. La aplicación establecida con base a los SARPS emitidos por la OACI; se efectuará a través de la implementación y trámite del Certificado de Homologación de Ruido por medio de la AFAC, la cual cuenta con los recursos necesarios para la implementación y verificación del cumplimiento del Proyecto aplicable a Concesionarios, Permisionarios y Operadores Aéreos; por lo cual no se requiere la asignación de recursos públicos adicionales a los ya contemplados por ésta Secretaría."sic Por lo que se da por atendido el apartado.

VII. Evaluación de la propuesta.

La Secretaría señaló que se evaluará la Propuesta Regulatoria mediante los siguientes indicadores:

Indicador
Número de solicitudes del Certificado de Homologación de Ruidos por año
Número de solicitudes de Certificado de Homologación de Ruido autorizadas y número de solicitudes rechazadas por año

Lo indicadores anteriores, se vigilarán y validarán de forma continua por la SICT, una vez implementada la regulación Por lo que se da por atendido el apartado.

No se omite mencionar que, conforme a lo establecido en el artículo 77, primer párrafo de la LGMR, dentro de un periodo de 5 años, contados a partir de la entrada en vigor de la regulación en comento, la misma deberá someterse a un análisis de impacto regulatorio *ex post*, razón por la cual se exhorta a esa Secretaría a hacerse de los recursos de información, datos, estadísticas y documentos necesarios y suficientes, a efecto de poder cumplir cabalmente con lo establecido en el precepto jurídico mencionado.

VIII. Consulta pública.

Por otra parte, se informa a la Secretaría que, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 73, primer párrafo de la LGMR, desde el día en que se recibió la Propuesta Regulatoria, esta se hizo pública a través del portal de internet de la CONAMER y que, a la fecha de emisión del presente

EAAC/RSRS

Boulevard Adolfo López Mateos 3025 piso 8, San Jerónimo Aculco, C.P. 10400, Ciudad de México.
Tel: (55) 5629-9500 www.gob.mx/conamer



2022 Flores
Año de Magón
PRECURSOR DE LA REVOLUCIÓN MEXICANA



Dictamen Final, se han recibido 60 comentarios de particulares interesados en la regulación, lo cual puede ser constatado en la dirección electrónica:

<https://cofemersimir.gob.mx/expedientes/26875>

Considerando lo anterior, la SICT tuvo a bien a contestar cada uno de los comentarios de los particulares mediante el oficio anexo en el AIR "[20220222181455_53330_Adjunto_14_Atención_a_Comentarios.pdf](#)"

Por lo expresado con antelación, la CONAMER resuelve emitir el presente Dictamen Final, por lo que la SICT podrá continuar con las formalidades necesarias para la publicación de la Propuesta Regulatoria en el Diario Oficial de la Federación acorde con lo previsto en el artículo 76, primer párrafo de la LGMR

Cabe señalar, que esta Comisión se pronuncia sobre el AIR y la Propuesta Regulatoria en los términos en que fueron presentados sin prejuzgar sobre cuestiones de legalidad, competencia y demás aspectos distintos a los referidos en el artículo 8 de la LGMR.

Lo anterior se comunica con fundamento en los preceptos jurídicos mencionados en el presente oficio así como en los Transitorios Séptimo y Décimo de la LGMR y en el artículo 9, fracción XI, del *Reglamento Interior de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria*³⁹.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
El Comisionado Nacional

DR. ALBERTO MONTOYA MARTÍN DEL CAMPO

³⁹ Publicado en el DOF el 28 de enero de 2004 y modificado el 9 de octubre de 2015.

FJAC/RSRS



Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra

De: Secretario <Secretario@sct.gob.mx>
Enviado el: viernes, 25 de febrero de 2022 01:17 p. m.
Para: Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Asunto: Re: Notificación de pronunciamiento

Buenas tardes

Se acusa de recibido.

Lic. Usiel Flores Villaneda

Coordinador Técnico del

Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

El 24/02/2022 a las 08:04 p. m., Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra escribió:

Apreciable Ing. Jorge Arganis Díaz Leal
Secretario de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
P r e s e n t e

Me refiero al procedimiento de mejora regulatoria que conduce esta CONAMER respecto de los anteproyectos y solicitudes que, las dependencias, organismos descentralizados y demás entidades gubernamentales sujetas a la Ley General de Mejora Regulatoria, remiten a este órgano desconcentrado.

En atención a lo anterior, tomando en cuenta las medidas adoptadas por la administración pública federal para la contención y mitigación del SARS2-CoV2 (COVID-19), por este medio hago llegar a usted el pronunciamiento que esta Comisión ha tenido a bien emitir respecto de la solicitud que se menciona a continuación:

1. **CONAMER/22/0913.- Proyecto de Norma Oficial Mexicana PROY-NOM-036-SCT3-2017, Que establece los límites máximos permisibles de ruido producidos por las aeronaves.**

Lo anterior, en apego con lo establecido en el *Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para el intercambio de información oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate de la enfermedad generada por el virus SARS-COV2 (Covid-19)*, **por lo que se solicita se sirva acusar de recibido el presente correo y confirmar que la entrega de la información fue exitosa.**

Agradeciendo por anticipado el apoyo brindado, quedo a sus órdenes para cualquier duda o comentario.



Mtro. Ricardo Shahid Ruiz Salvatierra
Departamento de Salud Educación Laboral Fiscal
y Financiero.

Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, piso 3
San Jerónimo Aculco, Magdalena Contreras
C. P. 10400, Ciudad de México
Tel. 5629 9500 Ext. 22618

✉ ricardo.ruiz@conamer.gob.mx
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria

ADVERTENCIA LEGAL

"La información contenida o anexa a este mensaje es considerada pública y excepcionalmente, en términos de las disposiciones aplicables, podría clasificarse como información reservada o confidencial. Los datos personales y sensibles que contenga serán tratados conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y demás normatividad aplicable. Si usted recibió esta información por error o no es el destinatario, deberá borrarla por completo de su sistema e informar a la brevedad al remitente. Fundamento: Artículos 6° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 4°, 113, 116 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; 3°, 110 y 113 de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública."

"Conforme a lo dispuesto por Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos para el Intercambio de Información Oficial a través de correo electrónico institucional como medida complementaria de las acciones para el combate a la enfermedad generada por el Virus SARS-CoV2 (COVID-19), el presente correo electrónico y los documentos adjuntos que lo acompañan y forman parte del mismo constituye una notificación oficial. Por tanto, atentamente se solicita acusar de recibido por esta misma vía."