



UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y HUMANIDADES

**TRABAJO MONOGRÁFICO EN LA MODALIDAD DE
MEMORIA DE EXPERIENCIA PROFESIONAL EN
AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES,
COLIMA, COLIMA**

**PARA OBTENER EL GRADO DE LICENCIADA EN RELACIONES
INTERNACIONALES**

Presenta:

Amalia Yahaira Ramírez Ruelas

Chetumal, Quintana Roo, México, noviembre de 2016





UNIVERSIDAD DE QUINTANA ROO

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y HUMANIDADES

Trabajo Monográfico en la Modalidad de Memoria de
Experiencia Profesional en Aeropuertos y Servicios
Auxiliares, Colima, Colima.

Presenta
Amalia Yahaira Ramírez Ruelas

Monografía elaborada bajo la supervisión del comité del programa
de Licenciatura y aprobada como requisito para obtener
el grado de:
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

COMITÉ DE SUPERVISIÓN

Asesor:

Mtro. Eleazar Santiago Galván Saavedra

Asesor:

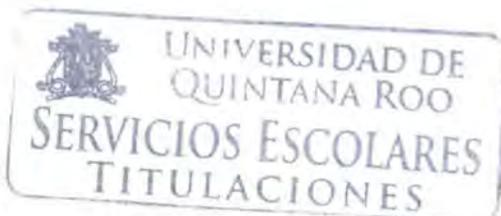
Dra. Nuria Catalina Arranz Lara

Asesor:

Mtro. José Gaudencio Arroyo Campohermoso



Chetumal, Quintana Roo, México, noviembre de 2016



AGRADECIMIENTOS

Dentro de órgano descentralizado del Gobierno Federal Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) me he desempeñado como Supervisor General de Mantenimiento, Asistente de la Administración, Jefe de Contabilidad y, recientemente, como Administradora de Aeropuerto, todo ello en el período que va de septiembre de 2005 a la fecha.

De lo antes mencionado destaco que esta empresa me ha dado los conocimientos y experiencias necesarios para ser una eficiente servidora pública. Estos conocimientos y experiencias han sido adquiridos en los aeropuertos de Chetumal y Colima, sin olvidar que he recibido una capacitación de excelencia para cumplir con las diferentes encomiendas con las que se me ha distinguido.

Mi bagaje profesional también es producto de las enseñanzas personalizadas de mis superiores, quienes con paciencia, profesionalismo y valores profundamente arraigados han aportado lo mejor de sí para que individualmente y en conjunto, como un gran equipo, alcancemos los más altos estándares internacionales de calidad y eficiencia que distinguen a nuestra empresa a nivel nacional e internacional.

Finalmente, deseo expresar que mi desarrollo humano y profesional me ha llevado por distintos senderos. En la aviación encontré el mejor espacio para crecer como persona y como profesional. A pesar que mi carrera profesional no está íntimamente relacionada con la aviación, he encontrado muchos espacios en los que mis conocimientos han podido ser aplicados.

Trabajo comprometido, trabajo eficiente y ampliamente concertado será la fuerza que imprima nuevo vigor al desempeño de excelencia, con convicción e iniciativa para contribuir a la consolidación y preservación de la gran empresa que es Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

ÍNDICE

Introducción	6
Capítulo I. Experiencias y competencias profesionales	8
1.1. Relación de los conocimientos aprendidos en la carrera con las actividades de trabajo.....	8
1.2. Retos.....	16
Capítulo II. Marco contextual laboral	18
2.1. Contexto laboral.....	18
2.2. Estructura orgánica.....	19
2.3. Antecedentes.....	24
2.4. Productos y servicios.....	30
2.5. Organismos internacionales que regulan la aviación.....	32
Capítulo III. Sugerencias y recomendaciones	37
Conclusiones	42
Anexos	47
Referencias	49
Índice de gráficas	
Gráfica 1. Aeropuerto de Colima.....	5
Gráfica 2. Organigrama de ASA, Colima.....	22
Gráfica 3. Interior del Aeropuerto de Colima.....	37
Gráfica 4. Aeropista del Aeropuerto de Colima.....	38

RESUMEN

En el presente trabajo se hace un esbozo del vínculo que existe entre la licenciatura en Relaciones Internacionales y el cargo de administrador aeroportuario. Su contenido refleja todos aquellos aspectos que han sido de utilidad para un mejor desempeño laboral en el extraordinario mundo de la aviación en su vertiente civil, así como me permiten realizar algunas sugerencias de mejora en ASA.

La estructura de esta monografía busca enterar al lector interesado y a las autoridades aeronáuticas sobre experiencias personales de su autora, considerando que pueden mencionarse como apoyo didáctico en los cursos que regularmente se imparten por parte de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Gráfica 1. Aeropuerto de Colima



Fuente: Elaboración propia

Introducción

El fortalecimiento de la infraestructura en comunicaciones y transportes ha sido tema prioritario en las últimas administraciones federales (2000-2006, 2006-2012 y 2012-2018), pues han considerado que este rubro es motor del crecimiento económico, a fin de generar más oportunidades de desarrollo, mejorando simultáneamente la cobertura y calidad de los servicios [Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), 2010].

La tendencia actual está muy claramente orientada a modernizar todos los sectores que generen las mejores condiciones para que nuestra economía siga a la vanguardia en el concierto mundial. El transporte aéreo y su infraestructura son indicadores claves en este renglón. Para este fortalecimiento, Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), tiene un papel relevante por ser una empresa nacional que con más de cincuenta años plenos de experiencia y conocimiento ha sido factor más que importante en el papel que la aviación tiene como factor esencial para el desarrollo de nuestro país.

Es pertinente subrayar que el ambiente de competencia que se ha venido generando en los últimos años, ha derivado en nuevos desafíos para todos los actores involucrados en la prestación de servicios aeroportuarios. Ese panorama obligó a la reconstitución de ASA con una visión de largo plazo que la ha transformado en una empresa operadora de aeropuertos y estaciones de combustibles de clase mundial.

Para la transformación de ASA lo más destacado en su estructura es el factor humano. Mujeres y hombres que aportan ideas, conceptos innovadores, esfuerzo intelectual y físico, hacen que dicha empresa alcance altos estándares de calidad en su desempeño. Este capital humano es el activo más importante para el progreso futuro de ASA.

A lo largo de su historia y a su constante redefinición, ASA ha logrado ocupar un papel protagónico y estratégico en el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. El presente informe tiene como objetivo ilustrar de manera clara la vinculación entre la Administración Aeroportuaria y las Relaciones Internacionales como carrera profesional. Con el propósito de plasmar lo anterior este documento se divide en cuatro capítulos.

En el primer capítulo se describen de manera detallada algunas experiencias y competencias profesionales, detallando el vínculo de las relaciones internacionales con actividades reales de trabajo. Se incluye un apartado que se titula “Retos”, mencionando

aquellos que se identificaron como importantes a resolver positivamente para la empresa y para la función de Administrador o Administradora de una instalación aeroportuaria.

En el segundo capítulo, se describe el contexto laboral tomando como base la estructura orgánica de ASA, sus antecedentes y los productos y servicios que ofrece. Asimismo, se explican de manera sucinta los principales organismos que regulan la aviación, siendo estos la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (mejor conocida como IATA, por sus siglas en inglés).

En el tercer capítulo, se detallan algunas sugerencias y recomendaciones para ampliar el panorama de quienes ocupan el cargo de administradores aeroportuarios, sin olvidar que el enfoque está orientado a vincularlo, en este caso particular, con la licenciatura en Relaciones Internacionales.

En el capítulo cuarto, se hace referencia a las conclusiones que surgen de esta monografía, las cuales permitirán hacer algunas reflexiones sobre la administración de un aeropuerto considerando que pueden ser aprovechadas para mejorar tan importante función y, a la vez, para identificar nichos de oportunidad para Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Con la redacción de este documento se identifica que ASA posee más fortalezas que debilidades y, en consecuencia, existen mayores oportunidades para asegurar que seguirá una ruta siempre ascendente.

Capítulo I. Experiencias y competencias profesionales

1.1. Relación de los conocimientos aprendidos en la carrera con las actividades de trabajo

La importancia de la Licenciatura de Relaciones Internacionales en el trabajo desarrollado en Aeropuertos y Servicios Auxiliares, se presenta principalmente en dos aspectos del perfil de egresado que son por demás útiles para desempeñar cualquier función en el sector del transporte aéreo: primero, el análisis objetivo de información relativa a las relaciones internacionales y segundo, dominar un idioma extranjero.

De los estudios de nivel licenciatura que se realizan en la Universidad de Quintana Roo, las siguientes materias impactan directamente en el puesto de administrador aeroportuario, facilitando el adecuado ejercicio de las funciones de quien desempeñe ese cargo:

- Historia y cultura regional.
- Problemas sociales contemporáneos.
- Introducción al estudio del derecho.
- Teorías políticas y sociales.
- Antropología general.
- Historia de Europa.
- Introducción al estudio de las relaciones internacionales.
- Teoría política contemporánea.
- Geografía económica y política.
- Problemas contemporáneos de Europa.
- Gobierno y proceso político en México.
- Teoría de las relaciones internacionales.
- Historia de América Latina.
- Comercio internacional.
- Derecho constitucional mexicano.
- Historia de Estados Unidos.

- Historia de la URSS y de la Comunidad de Estados Independientes.
- Relaciones económicas internacionales.
- Seminario de problemas regionales.
- Estados Unidos contemporáneo.
- Derecho internacional público.
- Centroamérica.
- Formulación de la política exterior de Estados Unidos.
- Política exterior de México.
- Organismos internacionales.
- Asia sudoccidental y Norte de África.
- El Caribe.
- Estudios estratégicos y de seguridad nacional en México.
- México y sus relaciones con América Latina.
- China y Japón.
- Políticas de cooperación e integración regional.
- Idioma extranjero (inglés, francés o italiano).

En el caso del sector aéreo, ante la interacción que se tiene con el pasajero o usuario es importante poseer una amplia cultura general, ya que esta interacción se puede dar con personas de diversas nacionalidades. Las personas viajan por diferentes razones, pero sobre todo, por turismo y negocios.

El transporte aéreo se relaciona con temas tales como el comercio internacional, derecho internacional, seguridad, política exterior y organismos internacionales, entre otros. Ante la interacción con viajeros de otros países, las materias que tratan sobre ellos o sobre regiones, se vuelven relevantes para el profesionista. De igual manera, se estudian aspectos tradicionalmente complejos que podrían presentar viajeros procedentes de China y Japón, por citar algunos.

Del listado curricular se describirán las materias que más aplicación tienen en el desempeño del puesto de Administrador de Aeropuerto.

- Comercio internacional. Porque ayuda a conocer teórica y prácticamente el proceso físico, técnico, administrativo y legal para la exportación e importación de bienes y

servicios y sobre la selección de mercados atractivos para los productos de la región y del país, a la luz de la competitividad.

- Derecho internacional público. Pues se vislumbran las repercusiones del derecho internacional en el derecho mexicano. Se adquieren conocimientos sobre mecanismos de solución a controversias internacionales.

- Políticas de cooperación e integración regional. Se aprenden en teoría y en la práctica los regionalismos. Se conocen los esfuerzos bilaterales y multilaterales que se han hecho para resolver conflictos por la vía de la cooperación, identificando los principales grupos y mecanismos utilizados para la integración regional.

- Estudios estratégicos y de seguridad nacional en México. Se adquieren conocimientos en cuestión de seguridad internacional. Se adquiere una base histórica con temas como la Segunda Guerra Mundial, fin de la Unión Soviética, el papel de México en la seguridad del comercio internacional y de la estabilidad del Caribe y Centroamérica.

- Otros temas importantes son:
 - La explotación de recursos estratégicos y preservación del medio ambiente,
 - Derechos humanos, y
 - Cooperación con países vecinos para el combate al narcotráfico y terrorismo.
- Política exterior de México. Predominan temas como la historia diplomática de México, geopolítica, estrategias y tácticas de desarrollo económico, tradición jurídica, activismo de la política exterior, así como la evolución de las relaciones México-Estados Unidos.
- Relaciones económicas internacionales. Se conoce sobre la problemática de la economía mundial, núcleos de poder en las relaciones económicas internacionales e instituciones globales que coordinan las políticas de desarrollo, entre otros.
- Formulación de la política exterior de Estados Unidos. Los temas como hegemonía, doctrinas políticas, la formación del complejo empresarial y militar, seguridad nacional, prioridades de la política exterior de Estados Unidos, son relevantes ante la cercanía geográfica que implica que ya sea por turismo, ya sea por negocios, muchos de los pasajeros sean estadounidenses. Además, que la mayor influencia de los organismos reguladores del transporte aéreo en México proviene de los Estados Unidos de América.

- Teoría de las relaciones internacionales. Permite generar una crítica a la problemática teórica de la disciplina. Además, el internacionalista está capacitado para hacer un análisis prospectivo y crear escenarios de los diferentes problemas que se dan en el sistema internacional.
- Introducción al estudio de las relaciones internacionales. Lo más importante de esta materia es comprender el objeto de estudio de las relaciones internacionales, su ubicación en las ciencias sociales, y actores que inciden en la realidad internacional. Prácticamente, se aprende la importancia de la interacción económica, política y social entre los países.
- Historia de Europa. Fundamenta la cultura general del internacionalista, permite conocer sobre temas como la Revolución Francesa, la Primera y Segunda Guerras Mundiales, crisis del 29 y el fascismo, entre otros.
- Problemas contemporáneos de Europa. En esta materia se aprenden aspectos históricos como las consecuencias de la segunda guerra mundial, guerra fría, cambios y estructura del capitalismo europeo, el problema de las minorías y movimientos nacionales.
- Organismos internacionales. Se aprende sobre el orden mundial y el trabajo de las organizaciones tales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y su trabajo en diversas áreas del orden internacional

Todas las asignaturas señaladas son de concentración profesional y básicamente sustentan la cultura general del trabajador y proporcionan conocimientos específicos, independientemente del área laboral. Apoyan en mayor medida cuando algunas materias sirven en actividades específicas que el trabajador realiza. La mayoría de las asignaturas de las relaciones internacionales se vuelven relevantes en trabajos relacionados al derecho de tráfico aéreo.

La visión dinámica de la realidad internacional descansa en el supuesto de que los grupos con un cierto protagonismo internacional no pueden permanecer aislados entre sí sin ver ese protagonismo sensiblemente mermado. En efecto, la Sociedad Internacional, como cualquier otro tipo de sistema social, nace y subsiste debido a las actuaciones de sus miembros orientadas a generar vínculos de mutua influencia.

Estas actuaciones recíprocas o interacciones sociales constituyen el sustrato dinámico de todas las sociedades y, naturalmente, también de la Sociedad Internacional. Si bien, la actuación como administrador en un aeropuerto nacional no solamente se base en el escenario de que los vuelos por su carácter estén exentos de transportar pasajeros internacionales en viajes de negocios o placer, lo cual da el sustento para que se apliquen los conocimientos y experiencias de la profesión.

A continuación se hará una exposición teórica de las relaciones internacionales, señalando en letra cursiva aquellas consideraciones que tienen aplicación en mi función como administradora aeroportuaria, aclarando que a pesar que las situaciones descritas no se presenten de manera frecuente, en caso de materializarse generan condiciones que podrían constituirse en situaciones positivas o negativas para ASA y, en consecuencia, para nuestro país.

Ahora bien, si se parte de la consideración de la realidad internacional, como una tupida red de interacciones, no se puede excluir la existencia de ciertos actos internacionales de carácter unilateral, emanados de la autonomía de todo actor internacional. *Como ejemplo más frecuente en la instalación aeroportuaria de la capital de Colima está la participación directa e indirecta en la recepción de ayuda humanitaria en casos de desastre, los cuales tienen su origen en fenómenos hidrometeoro lógicos, movimientos telúricos y actividad volcánica.*

Al afirmar que la relación internacional es la resultante de la articulación de múltiples interacciones entre determinados actores internacionales, en un marco espacial y, temporal bien definido, de tal modo que constituyan un proceso inteligible como un todo. Estas interacciones internacionales constituyen los elementos o componentes de las relaciones internacionales. Las interacciones se desarrollan a corto plazo, en breves períodos temporales, las relaciones se sustentan durante el medio o largo plazo. Las primeras permiten comprender la coyuntura internacional, las segundas, en cambio, facilitan el conocimiento de las estructuras internacionales.

Toda relación internacional conjuga una diversidad de interacciones que constituyen sus elementos o unidades primarias. Estas relaciones internacionales se clasifican en bilaterales, multilaterales y globales. En las primeras intervienen únicamente dos actores internacionales. Las multilaterales implican la participación de más de dos actores y, por

último, globales se desarrollan entre la totalidad de los miembros de una misma sociedad internacional, sea ésta regional o mundial. Por el grado de vinculación que establece entre los actores: de acuerdo con este criterio se puede diferenciar entre las interacciones directas y las indirectas. Desde luego, todas las interacciones presuponen un cierto grado de reciprocidad entre los actos de los distintos actores internacionales que participan en ellas.

No obstante, esta vinculación recíproca puede alcanzarse de un modo directo e inmediato, lo que sucede en la mayoría de las ocasiones, o mediante la interposición de terceros actores internacionales que actúan de intermediarios entre los creadores y destinatarios de dichas interacciones. En el primer supuesto se trata de interacciones directas, mientras que en el segundo caso nos hallamos ante unas interacciones indirectas, ya que únicamente pueden desarrollarse gracias a la participación de otros miembros de la colectividad internacional. Hay muchos ejemplos de interacciones directas: el intercambio de embajadores, la negociación de un tratado, la celebración de una conferencia de jefes de Estado o de Gobierno, etc. Entre los casos de interacciones indirectas podemos mencionar la mediación, la conciliación, etc.

Las interacciones internacionales varían en función de su naturaleza política, económica, jurídica, cultural, etc. Cabe también la posibilidad de que se produzca una combinación de interacciones de distinta naturaleza, de modo que un actor opere en un ámbito determinado a condición de que el otro actúe en un ámbito diferente. En estos casos se puede hacer referencia a unas interacciones de naturaleza mixta. Esto ocurre, por ejemplo, cuando un país concede a otro un crédito o ayuda económica, a cambio de que le confiera ciertos derechos de, utilización de su territorio para fines militares. Todas estas clasificaciones tipológicas de las interacciones internacionales solamente tendrán validez en la medida en que nos faciliten una mejor comprensión y análisis de las relaciones internacionales. Fundamentalmente pueden agruparse en cuatro grandes categorías: las relaciones de cooperación, las relaciones de conflicto, las relaciones de asociación y las relaciones de comunicación.

En la complicada maraña de vínculos internacionales entre los miembros de la sociedad internacional, no cabe esperar la existencia de relaciones que respondan plenamente a uno u otro de los modelos ideales que se mencionan. Es precisamente en este contexto en el que las interacciones-clave constituyen una herramienta eficaz para delimitar la esencia y

características de unas relaciones internacionales frecuentemente confusas y siempre complejas.

Por cooperación internacional se entiende toda relación entre actores internacionales orientada a la mutua satisfacción de intereses o demandas, mediante la utilización complementaria de sus respectivos poderes en el desarrollo de actuaciones coordinadas y/o solidarias. Este concepto de cooperación internacional deriva del concepto general de cooperación, desarrollado por la sociología para definir una diversidad de relaciones surgidas en o entre los grupos sociales. La incompatibilidad entre los intereses o demanda de los actores puede deberse a razones estrictamente objetivas. Esto sucede cuando el objeto o bien que cada actor participante aspira a lograr únicamente puede alcanzarse limitando, reduciendo o impidiendo a otro(s) participante(s) alcanzar dicho objeto, o bien, esta situación se presenta cuando los actores persiguen bienes materiales, por ejemplo, un determinado territorio fronterizo entre dos países, el acceso preferente o exclusivo a ciertas materias primas o recursos energéticos, etc. Pero ocurre con frecuencia que la incompatibilidad entre los intereses de los diversos actores responde a motivaciones estrictamente subjetivas o de valoración. En otras palabras, que el conflicto nace porque los actores sustentan valores que consideran incompatibles o perciben sus intereses como antagónicos.

La carrera de relaciones internacionales está íntimamente ligada al conocimiento y aplicación de convenios y tratados binacionales y multinacionales. En un aeropuerto tienen aplicación algunos de dichos instrumentos, citando como ejemplo que se deben seguir los procedimientos establecidos en el anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Un caso muy ilustrativo de la aplicación de los conocimientos profesionales en el cargo de administradora de aeropuerto fue el procedimiento seguido en la licitación pública para la adquisición de una barredora. En este procedimiento se licitó con empresas extranjeras la adquisición de una barredora de manufactura italiana. Para cumplir con la normatividad aplicable se debe tener amplio conocimiento de la legislación aplicable, específicamente la relacionada con el derecho internacional público y privado, pues en caso de infringirlo nuestro país enfrentaría juicios allende nuestras fronteras y se afectaría una necesidad que debe ser oportunamente solventada.

Otro ejemplo de las ventajas que da la profesión de internacionalista fue el haber obtenido la certificación del aeropuerto de Colima como aeropuerto seguro a nivel mundial para lo cual se cumplieron normas nacionales e internacionales, siendo estas verificadas por una empresa aprobada por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Todo esto, en parte gracias a la amplia visión sobre los requisitos establecidos por organismos internacionales de los que México forma parte y, como tal, tiene la obligación de cumplir con los compromisos que esa pertenencia demanda.

Con este breve panorama teórico queda claro que la licenciatura en Relaciones Internacionales es perfectamente aplicable a la administración de un aeropuerto pues muchas interacciones, normalmente bilaterales, generan una atención inmediata para evitar que lleguen a convertirse en conflictos que afecten tanto a la imagen de México como a su economía.

Antes de pasar a otro apartado se harán algunos comentarios sobre algunas otras experiencias que adquiridas de manera directa e indirecta en la administración del aeropuerto de Colima.

Actualmente operan en Colima dos líneas aéreas y una tercera iniciará operaciones el primer bimestre de 2016. Esto nos lleva a la reflexión y el análisis sobre la existencia de mecanismos para mantener y conseguir la entrada de compañías aéreas en rutas de baja densidad de tráfico. Su utilización puede ser conveniente desde el punto de vista del bienestar social siempre que se diseñen con los incentivos correctos para las compañías aéreas. Estos mecanismos podrían ser: 1) subsidios directos a las compañías aéreas para que operen en una determinada ruta, 2) descuentos en el precio del boleto pagado por el pasajero, 3) una garantía de nivel mínimo de ingresos a la compañía aérea. Todos estos instrumentos son fórmulas alternativas de sostener a este aeropuerto considerado como “pequeño” en la medida que se garantiza un nivel mínimo de tráfico.

Debe señalarse que en cuanto al transporte aéreo el futuro nos alcanzó desde hace varios años. El país no puede darse el lujo de ser rebasado por los grandes avances cuyas consecuencias, además de reflejarse en la macroeconomía, impactarían con fuerza desmedida a los trabajadores de todo nivel y con ellos se afectaría también a sus familias. Por lo tanto, es menester esforzarse día con día para avanzar al ritmo que imponen las demandas económicas y los cada vez más frecuentes desarrollos en la ciencia y la tecnología.

1.2. Retos

Tal vez el principal reto que enfrente quién administre el aeropuerto de Colima es lograr que sea rentable, en síntesis, hacerlo autosuficiente. Para ello se considerarán algunas actividades económicas que permitan generar ingresos para hacer frente a los costos de mejoramiento de la infraestructura existente, su mantenimiento y los gastos propios de la prestación de diversos servicios.

Estos retos tienen sus pilares fundamentales en la adopción de actitudes positivas plenas de espíritu crítico, mentalidad abierta y dominio de las dinámicas de trabajo individual y colectivo. Lo anterior también incluye una actitud creativa y flexible frente a las cambiantes situaciones que plantea la dinámica del mundo actual.

Administrar de manera real y eficiente los recursos humanos y materiales disponibles para que en forma integral se logre la conjunción de esfuerzos que hagan más expedita la operación del aeropuerto, así como para coadyuvar al auge en el empleo del transporte aéreo por parte de la porción noreste del estado de Colima, con especial atención a los municipios de Colima, Villa de Álvarez y Cuauhtémoc.

Que el auge en el empleo del transporte aéreo en la región vaya acompañado de una mayor oferta por parte de las aerolíneas para que esta modalidad impulse el desarrollo de la entidad y se abran nichos de oportunidad para otras industrias que potencien el fortalecimiento económico y sean detonadoras de inversión y generación de empleos.

Uno de los principales retos es mantener las condiciones de operación, pues en el caso de Colima, aun cuando su cantidad de operaciones es modesta, ha cumplido y cumple con funciones de seguridad muy importantes; por ejemplo, en los casos de desastres naturales que provocan el cierre aeroportuario en los sitios afectados, la instalación ha quedado en condiciones de recibir ayuda humanitaria.

Un aspecto no menos importante, el cual también se clasifica como reto, es el mantenimiento de la armonía entre las diversas áreas de trabajo específicamente por lo que respecta al personal de confianza y al personal sindicalizado. Esta relación se ha mantenido muy saludable. Sin embargo, debe tenerse siempre presente para evitar conflictos laborales que se traduzcan en pérdidas económicas y también en pérdida de confianza por parte de los usuarios.

Otro tema esencial en la adecuada operación de un aeropuerto es la seguridad. La mejora de la seguridad, en su doble perspectiva “*Safety*” y “*Security*”, siempre ha sido y será un reto para el transporte aéreo, además de ser la principal prioridad estratégica. Esta concepción y cultura de la seguridad ha llevado a que el transporte aéreo sea uno de los modos de transporte más seguros ya que la sociedad ha depositado su confianza en él. Tal y como lo afirmó el Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares: “hoy en día la seguridad no puede alcanzarse con estrategias y acciones aisladas de la autoridad y destacó que para ello se requiere de la participación de la sociedad civil y de la iniciativa privada”. Esto al hacer uso de la palabra en la firma del convenio de colaboración entre la Organización Agrupaciones de Seguridad Unidas por un México Estable (ASUME), la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada (AMESP) y Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), convenio con el que, a través del Centro Internacional de Instrucción (CIIASA), se brindará capacitación y certificación al personal de ASUME, que permita instrumentar esquemas y acciones en materia de seguridad de la aviación civil.

Capítulo II. Marco contextual laboral

2.1. Contexto laboral

Aeropuertos y Servicios Auxiliares es un Organismo descentralizado del Gobierno Federal con personalidad jurídica y patrimonios propios, que opera, administra y construye aeropuertos; presta servicios de suministro de combustibles ofrece asistencia técnica y consultoría, así como instrucción e investigación en materia aeronáutica y aeroportuaria participa en el desarrollo tecnológico y colabora con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en materia de regulación, verificación y supervisión de aeropuertos (ASA, 2010).

ASA es una institución competitiva y comprometida con la sociedad, además posee altos valores éticos y cuenta con personal especializado que, con su experiencia, determina y soluciona las necesidades de los clientes a través de la innovación constante de sus actividades y labores, por lo que se encuentra en renovación periódica, apegándose a la demanda y adaptándose tanto a las tendencias del mercado global, como a las prioridades y directrices definidas por la coordinadora sectorial en materia aeronáutica y aeroportuaria (ASA, 2010).

ASA construye, opera, administra y conserva 18 aeropuertos del sistema aeroportuario nacional, mismos que integran la Red ASA; asimismo, mantiene participación accionaria en cinco sociedades, actuando como socio operador de tres aeropuertos, estas sociedades se integran con gobiernos estatales e iniciativa privada; además abastece el combustible de aviación en el país a través de 60 estaciones y un punto de suministro (ASA, 2010).

Asimismo, ofrece capacitación, consultoría y asistencia técnica en combustibles; además promueve la investigación, el desarrollo tecnológico y la conservación del medio ambiente, mediante el impulso de los biocombustibles de aviación.

En ASA el futuro se ve como oportunidad, por eso, su Visión es ser un operador aeroportuario de clase mundial, que satisface con modernas instalaciones la demanda de servicios aeroportuarios y suministro de combustibles de aviación, y que ofrece en el ámbito nacional e internacional, servicios de operación aeroportuaria, asistencia técnica en combustibles, consultoría, desarrollo tecnológico y capacitación.

2.2. Estructura orgánica.

La administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares está a cargo de un Consejo de Administración y por el Director General (ASA, 2010). El Consejo de Administración es la autoridad máxima. Está integrado por 11 consejeros propietarios (el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Secretario de Gobernación, Relaciones Exteriores, Hacienda y Crédito Público, Desarrollo Social, Economía, Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, Salud y Turismo, así como el Director de SENEAM y el de Nacional Financiera, Sociedad Nacional de Crédito.), más sus respectivos suplentes. Asimismo, cuenta con un Comisario Propietario y su suplente que son designados por la Secretaría de la Función Pública, así como por un Secretario y un Prosecretario del Colegiado (ASA, 2010).

El Director General de ASA es designado por el Presidente de la Republica a través del Secretario de la SCT tiene como responsabilidad, la representación legal y la administración de ASA, y podrá apoyarse en Unidades Administrativas para el estudio, planeación, despacho y control de los asuntos de su competencia (ASA, 2010).

Además de la Dirección General se tienen tres Coordinaciones: la de Servicios Corporativos, la de Coordinación de las Unidades de Negocios y la de Coordinación de Planeación y Comunicación Corporativa; una Dirección de Asuntos Jurídicos; un Órgano Interno de Control y una Subdirección de Seguimiento de Acuerdos (ASA, 2010). La estructura del Organismo como se mencionó anteriormente se encuentra adscrita a unidades administrativas, las cuales son las siguientes:

- I. Dirección general
 - a) Subdirección de seguimiento de acuerdos.
 - 1.- Dirección de Asuntos Jurídicos.
 - I.- Gerencia de lo consultivo
 - II.-Gerencia de lo corporativo.
 - III.-Gerencia de lo contencioso y administrativo.
- A Coordinación de planeación y comunicación corporativa.
 - a) Subdirección de planeación y desarrollo estratégico
 - I.-Gerencia de la mejora de la gestión.

- II.-Gerencia de proyectos especiales
- b) Subdirección de comunicación corporativa.
- I.-Gerencia de información y difusión.
- II.-Gerencia de vinculación.

B Coordinación de las unidades de negocio.

- I.-Gerencia de sociedades
 - a) Subdirección de operaciones y servicios.
 - Supervisiones regionales de aeropuertos.
 - Administraciones aeroportuarias.
 - I.-Gerencia de Mantenimiento.
 - II.-Gerencia de seguridad.
 - b) subdirección de construcción y supervisión.
 - I.-Gerencia de proyectos constructivos.
 - II.-Gerencia de obras.
- 1.-Dirección técnica y de consultoría.
 - I.-Gerencia de mercadotecnia.
 - II.-Gerencia de promoción y administración de activos inmobiliarios.
 - III.-Gerencia de la unidad de verificación.
 - IV.-Gerencia de estudios técnicos.
 - V.-Gerencia de protección ambiental.
 - VI.-Gerencia de consultoría.
 - VII.-Gerencia de estudios económicos y financieros.
- 2.-Dirección de combustibles.
 - Supervisión regional de estaciones de combustibles.
 - I.-Gerencia de gestión operativa.
 - Jefaturas de estaciones de combustible.
 - II.-Gerencia de ingeniería.

III.-Gerencia de análisis operacional.

3.-Dirección de investigación e instrucción.

I.-Gerencia de centro internacional de instrucción.

II.-Gerencia de innovación y desarrollo tecnológico.

La Dirección de Asuntos Jurídicos es la encargada de dirigir la asesoría jurídica del Director General y de las distintas áreas del organismo.

La coordinación de planeación y comunicación corporativa, es la encargada de coordinar en la planeación de la estrategia global de operación en la instrumentación de la política de mejora de la gestión de los procesos organizacionales en la coordinación de los proyectores especiales, en la promoción de las relaciones interinstitucionales y la concertación con la iniciativa privada para constituir alianzas y convenios de participación y cooperación para el desarrollo aeroportuario, así como la información y difusión que maneja el organismo.

La coordinación de las unidades de negocios es la que consolida y dirige estratégicamente las actividades sustantivas del organismo en materia de diseño, obras, operación, seguridad, explotación de aeropuertos, suministro de combustibles, desarrollo tecnológico de productivos, consultoría, asistencia técnica, investigación e instrucción tanto con fines de atender a los aeropuertos de la Red ASA, los aeropuertos a cargo del organismo y aquellos en los que participe así como para promover la expansión de nuevos negocios productivos.

La Coordinación de la unidad de servicios corporativos es la que tiene a su cargo el manejo y funcionamiento de los recursos humanos, materiales, financieros y de información en oficinas generales a fin de atender de manera expedita los asuntos administrativos del organismo.

En lo que respecta a las Administraciones Aeroportuarias, estas se encuentran conformadas de la siguiente manera:

Administrador Aeroportuario

Dentro del objetivo de un administrador se encuentra el asegurar la armónica y eficaz continuidad de las operaciones y servicios del aeropuerto, apegándose a las políticas del organismo y a los lineamientos y estándares del sector transporte aéreo, coordinando las actividades del aeropuerto en todas sus áreas, a fin de que operen con eficiencia, seguridad y autosuficiencia; atendiendo a la conservación y mantenimiento oportuno y correcto de las instalaciones y equipos; así como, al mejor aprovechamiento de los recursos humanos, materiales y financieros en la prestación de los servicios aeroportuarios, para alcanzar niveles de calidad total, el organigrama de la administración aeroportuaria, es la siguiente:

Gráfica 2. Organigrama de ASA, Colima



Fuente: Elaboración propia con información de ASA, Colima

Entre las funciones que desempeña resalta gestionar, supervisar, coordinar y evaluar el funcionamiento óptimo del aeropuerto, a través de la administración de recursos humanos, técnicos, financieros y materiales, así como la interrelación con las distintas dependencias dentro del aeropuerto para garantizar la condición operativa de éste.

Cumplir con las disposiciones normativas y técnicas aplicables a su infraestructura, instalaciones, equipos, servicios, procedimientos y personal técnico, tendientes a garantizar la seguridad operacional, acorde a su clave de referencia, categoría y tipo de operaciones para las que está destinado el aeropuerto.

Jefatura de Operaciones y Servicios (JOS)

Uno de los objetivos de este puestos es el garantizar la correcta operación aeroportuaria, coordinándose con el área de suministro de combustible, así como con todos los servicios aeroportuarios y complementarios del aeropuerto para el eficiente funcionamiento de las operaciones aéreas.

Su principal función es coordinar y supervisar la correcta prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales, de acuerdo a las especificaciones de la Ley de Aeropuertos, normatividad y contratos establecidos.

Vigilar y coordinar con las diferentes autoridades, líneas aéreas, prestadores de servicios, área de mantenimiento, SEI, auxiliares de operaciones, elementos de seguridad y vigilancia contratada en los puntos de inspección y planta de combustibles del Aeropuerto, que las operaciones aéreas se proporcionen con calidad, eficiencia, seguridad y conforme a la normatividad establecida.

Coordinar la verificación operacional y conservación de las instalaciones del Aeropuerto; así como las actividades de los auxiliares de operaciones en cuanto a la asignación de posiciones.

Nota: En el caso que el aeropuerto no cuente con la plaza de la Jefatura de Operaciones y Servicios (JOS) o ésta se encuentre vacante, las funciones de la misma las realiza la Jefatura de Seguridad (JS) o en su caso quien el Administrador del aeropuerto designe.

Jefatura de Seguridad (JS)

El objetivo principal de este puesto es instrumentar una estricta observancia de las normas, lineamientos, políticas, reglamentos y procedimientos, para garantizar la seguridad de la aviación civil del aeropuerto.

Su función es coordinar y vigilar la actualización permanente del Programa de Seguridad de la Aviación Civil, así como su correcta y oportuna aplicación.

Vigilar que el servicio del Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), se preste con los elementos y equipo necesario, de acuerdo a la norma que establece la categoría del Aeropuerto.

Coordinar la adecuada aplicación de los programas de capacitación y adiestramiento de los elementos del SEI y de los elementos de seguridad contratada en los puntos de inspección y la realización de simulacros, de acuerdo al Programa Nacional de Seguridad.

Nota: En el caso que el aeropuerto no cuente con la plaza de la Jefatura de Seguridad (JS) o ésta se encuentre vacante, las funciones de la misma las realizará la Jefatura de Operaciones y Servicios (JOS) Seguridad o en su caso quien el Administrador del aeropuerto designe.

Jefatura de Mantenimiento (JM)

El objetivo de este puesto es Instrumentar el programa de mantenimiento con estricto apego a las normas y manuales, con el fin de garantizar el buen funcionamiento, seguridad y calidad de la infraestructura aeroportuaria.

Su función está enfocada a planear, dirigir y coordinar el programa de trabajo anual de mantenimiento preventivo y correctivo, así como el programa de obras de conservación de las instalaciones civiles aeroportuarias y de los equipos electromecánicos del Aeropuerto.

El aeropuerto cuenta con diversos grupos de trabajo conformados por distintas instancias para gestionar asuntos relacionados con la seguridad, facilitación y operación del mismo.

2.3. Antecedentes

El 10 de junio de 1965 por decreto presidencial fue creada ASA para administrar, operar y conservar los aeropuertos, así como prestar servicios complementarios, auxiliares y comerciales de 34 aeropuertos existentes en México, en ese momento.

La misión de ASA es mantener de manera eficiente la infraestructura de su red aeroportuaria y de estaciones de combustibles, a fin de promover nuevas instalaciones donde sea necesario

apoyar el desarrollo. A través de la capacitación fortalecer el sector y participar en nuevos proyectos aeroportuarios.

La visión de este organismo es ser un operador aeroportuario de clase mundial que satisfaga con modernas instalaciones la demanda de servicios aeroportuarios y suministro de combustibles de aviación, y que ofrezca en el ámbito nacional e internacional, servicios de operación aeroportuaria, asistencia técnica en combustibles, consultoría, desarrollo tecnológico y capacitación.

Su objetivo general se centra en desarrollar aeropuertos regionales y mejorar su interconexión, modernizando la Red ASA bajo esquemas que garanticen su operación, conservación y rentabilidad.

Entre los objetivos del organismo destacan los siguientes:

- Desarrollar la infraestructura de los aeropuertos de la Red ASA con base en estándares internacionales de servicio.
- Certificar los aeropuertos de la Red ASA, con base en las normas y métodos internacionales, así como la normatividad nacional en materia de seguridad operacional.
- Impulsar el desarrollo sustentable de las operaciones aéreas y servicios relacionados.
- Impulsar el desarrollo de instalaciones operativas que soporten adecuadamente los niveles de demanda nacional de combustibles.
- Fortalecer el crecimiento y la gestión operacional, al incorporar niveles de excelencia en términos de eficiencia y seguridad aeroportuaria
- Administrar y acrecentar el acervo de conocimientos del sector, a través del intercambio académico, la formación y capacitación de capital humano vinculado al sector.

En ese mismo año se creó la Dirección General de Aeronáutica Civil, la cual se encargaría de regular la actividad aeronáutica es decir, sería la encargada de supervisar que ASA cumpliera con toda la reglamentación y normatividad aplicable.

ASA se constituye ante la necesidad de contar con un Organismo central que se encargara de la modernización y ampliación de la infraestructura aeroportuaria instalada en nuestro país; de la conservación y mejora de los servicios de navegación y del suministro de combustible, así como de impulsar el desarrollo de la aviación comercial mexicana y las rutas

turísticas. Otra función es la de conservación de pistas y plataformas, con estos trabajos se evita el deterioro de las instalaciones, logrando que se mantenga en óptimo funcionamiento. En lo que a desarrollo tecnológico se refiere se efectúan diversos diseños y fabricación de equipos especiales para la protección y operación de aeronaves.

Básicamente los servicios auxiliares son aquellas instalaciones que permiten a quienes hacen uso de la aviación, gozar de determinadas comodidades; entre los principales se pueden mencionar los de suministro de combustible y lubricantes de aviación, áreas o instalaciones para elaborar planes de vuelo o realizar trámites aeronáuticos, información meteorológica, despacho y control de vuelos, terrenos para la construcción de hangares y renta de los mismos, transportación terrestre de pasajeros entre otros. Sin embargo cabe señalar que algunas funciones ya han sido atribuidas a otras dependencias; por ejemplo los servicios de radionavegación meteorológica los presta el SENEAM Servicios a la navegación en el espacio aéreo mexicano.)

La existencia de ASA comenzó a notarse en todos los aeropuertos, tanto en el aspecto administrativo como en los servicios al público: se mejoró el aspecto de los edificios, de pasajeros, se efectuaron obras para ser más agradable y amplios los locales abiertos al público como estacionamientos, ambulatorios, salas de espera, etc., se fueron creando cuerpos de rescate extinción de incendios (CREI), dotándolos de equipos de vanguardia y de personal calificado, se mejoraron y cuidaron los sistemas de regulación y de más ayudas visuales, además de la renovación de los cableados, se crearon cuerpos de vigilancia en todos los aeropuertos a fin de evitar cualquier atentado en la aeronaves e instalaciones de la red nacional, se intensificó la preparación de técnicos en administración, operación y mantenimiento.

El principal reto de esos primeros años fue modernizar e incrementar la infraestructura existente, con el fin de que ésta respondiera a los nuevos retos y adelantos en tecnología y operación, así como al aumento en la demanda de operaciones, la cual crecía exponencialmente. Durante sus primeros 10 años de vida, ASA logró construir, ampliar y rehabilitar 25 aeropuertos. De esta forma, se pusieron al día la red y las instalaciones aeronáuticas del país.

De 1975 a 1985, la red operada y administrada por el Organismo llegó a tener más de 60 aeropuertos, lo que le valió el reconocimiento en América Latina como operador y

constructor. Se incrementó la capacidad operativa de los vuelos en los aeropuertos administrados por ASA; se acrecentaron los servicios de plataforma; se implementaron los servicios de revisión de pasajero y equipaje de mano en los aeropuertos internacionales; se fomentó la construcción de equipos propios, especiales para la actividad aeroportuaria, lo que permitió reducir costos, y se mejoraron los mecanismos apropiados para la navegación aérea en los aeropuertos de la red.

A finales de los setenta, se modernizaron los aeropuertos, principalmente los de la Ciudad de México, Cancún, Acapulco, Guadalajara y Monterrey. En ellos se aplicó un concepto integral que incluía mobiliario, diseño, imagen, integración plástica y equipo aeroportuario diseñado en ASA y fabricado en México. También, se impulsó el desarrollo tecnológico, donde destaca la fabricación de varios vehículos y dos prototipos de aviones fumigadores. En 1979, ASA asumió la responsabilidad de suministrar los combustibles y lubricantes a las aeronaves; al llegar la década de los ochenta, el Sistema Aeroportuario Mexicano ya estaba consolidado.

De 1985 al 2000 es el período denominado como de ajuste y desincorporación. La crisis financiera que experimentaron los gobiernos alrededor del mundo, en particular los emergentes y la instauración de un modelo económico que suponía la reforma del Estado, así como el ajuste estructural, impactó en forma notable en el desarrollo aeroportuario de nuestro país. El Gobierno Federal, en el marco de una crisis económica severa decidió que, con el fin de ampliar y poner al día la red aeroportuaria del país, era necesario trabajar bajo un esquema que contemplara la participación de capital privado. Se postuló un nuevo marco jurídico orientado a impulsar y promover el desarrollo aeroportuario por medio de inversión privada, con base en reglas claras y transparentes, condiciones competitivas y no discriminatorias.

En los 90 se realizó un cambio estructural en el Sistema Mexicano Aeroportuario, al permitir que el capital privado participara en la operación de aeropuertos. En 1998, existía en México una red de 58 aeropuertos administradas por ASA, cuyo número se redujo considerablemente al iniciarse el proceso de privatización de los 35 aeropuertos más rentables, conformándose cuatro grupos regionales: ASUR (Grupo Aeroportuario del Sureste), OMA (Grupo Aeroportuario Centro - Norte), GAP (Grupo Aeroportuario del Pacífico) y AICM (Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México).

En el período comprendido entre los años 2001 y 2012 se da un relanzamiento de la empresa. Frente a este nuevo escenario, el reto de ASA era reconstituirse para ser una empresa operadora de aeropuertos y estaciones de combustibles que compitiera con las empresas internacionales y aprovechara las nuevas condiciones del mercado globalizado. ASA inició esta década operando 27 aeropuertos, así como 63 estaciones de combustibles. Debe señalarse que éstas últimas tenían un rezago de 20 años y las instalaciones, equipos, sistemas y programas de capacitación empezaban a mostrar signos de obsolescencia, reclamando su modernización.

Ante este panorama, ASA aprovechó sus fortalezas: su capital humano y su experiencia institucional para la administración y operación de su red aeroportuaria, así como el manejo de las estaciones de combustibles de los aeropuertos más importantes del Sistema Aeroportuario Mexicano. Mediante la planeación institucional y la reforma estructural del sector, planteó esquemas, conceptos novedosos y proyectos de inversión para infraestructura con un enfoque regional y sustentable, que incluyera la participación de gobiernos estatales, además de inversionistas privados; esto se estableció en las directrices sectoriales y en un nuevo decreto que modificaba y actualizaba a la nueva realidad que prevalecía en la economía del país, iniciándose así un proceso de formación de sociedades aeroportuarias con las terminales aéreas de Puebla, Querétaro, Toluca y Cuernavaca.

De manera sustantiva, ASA continuó participando en la ampliación y construcción de infraestructura aeroportuaria y participó en la construcción de nuevos aeropuertos en Querétaro, Tuxtla Gutiérrez y en el inicio de la modernización y ampliación del AICM y del Aeropuerto Internacional de Toluca.

En 2007, ASA operaba 19 aeropuertos directamente y cuatro en sociedad, y consolidó una red aeroportuaria, tanto productiva, como eficiente, buscando denodadamente cumplir las estrategias nacionales y sectoriales, además de la rentabilidad al mayor número posible de aeropuertos de su Red, sin descuidar su objeto de cumplir un servicio público.

Además de convertirse en un Organismo que promoviera la participación público-privada en los aeropuertos asociados, capaz de satisfacer adecuadamente las necesidades de suministro de combustible y ofrecer servicios de consultoría en el ámbito nacional e internacional, concluyó la construcción de la Terminal 2 del AICM y la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional de Toluca y se iniciaron los trabajos para otorgar

asistencia técnica al Gobierno del Estado de Chiapas en la construcción de un nuevo aeropuerto en Palenque.

A finales de 2009, en ASA se identificó el proyecto estratégico de biocombustibles, alineados a la directriz de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector que contribuyen al cambio climático.

La meta es tener un crecimiento neutro de carbono a partir de 2020 y una reducción de las emisiones en 50 por ciento a partir de 2050. Para ello, además de las mejoras tecnológicas y las mejoras operacionales, el uso de biocombustibles, es fundamental.

Al ser el último eslabón de la cadena de suministro de combustible de aviación en México, ASA estableció un rol y una visión estratégicos como promotores de esta nueva industria. En este sentido, ha llevado a cabo las siguientes acciones:

- Plan de Vuelo hacia los Biocombustibles Sustentables de Aviación en México, con la participación de más de 500 representantes de los diversos sectores involucrados para conocer los elementos faltantes y existentes de la cadena de suministro de los biocombustibles.
- Generación de biocombustible e impulso de 36 vuelos verdes con las aerolíneas Aeroméxico, Iberia e Interjet.
- Participación en foros de la OACI sobre aviación y cambio climático y en otros grupos especializados.
- Ejecución de proyectos específicos para lograr la viabilidad de la industria en el país, con el apoyo del Fondo ASA-CONACYT.

Su rol estratégico en la capacitación especializada para el sector aeronáutico, con la construcción y puesta en marcha, en 2010, del Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA), así como sus actividades de consultoría a diversos países de América Latina.

Como parte de los nuevos alcances y con el compromiso para alcanzar un México Próspero, durante estos últimos años, ASA ha invertido en la ampliación y rehabilitación total de las áreas operativas de las terminales aéreas que administra, superándose los signos de la crisis de 2008-2009. Ya en 2013, la industria de la aviación daba muestras de una

recuperación del movimiento de pasajeros y operaciones a nivel nacional e internacional con 16 por ciento de crecimiento en pasajeros transportados.

En el marco de la administración 2012-2018, ASA participa en la estrategia para infraestructura del transporte del Plan Nacional de Desarrollo, que contempla modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar la conectividad, bajo criterios estratégicos de eficiencia. Para el sector aeroportuario y, dentro del objeto y atribuciones del Organismo, participa en dar una respuesta de largo plazo a la demanda creciente de servicios aeroportuarios en el Valle de México y en el centro del país; en desarrollar los aeropuertos regionales y mejorar su interconexión a través de la modernización de los aeropuertos de su Red, bajo esquemas que garanticen su operación y conservación eficiente, así como su rentabilidad operativa. Además de, promover la certificación de sus aeropuertos y coadyuvar con la autoridad, en los procesos correspondientes de los aeropuertos desincorporados.

Actualmente, la Red ASA opera y administra 18 aeropuertos de forma directa y tiene participación social en cinco más, universo en el que, conjuntamente con las 60 estaciones de combustibles en el Sistema Aeroportuario Mexicano, ha sido incluido en el Programa Institucional 2013-2018, planteándose los siguientes objetivos específicos: desarrollar los aeropuertos de la Red; promover la certificación de aeropuertos y la seguridad operacional; impulsar el desarrollo sustentable de las operaciones aéreas y servicios relacionados; impulsar el desarrollo de instalaciones operativas que soporten adecuadamente los niveles de demanda nacional de combustibles; fortalecer el crecimiento y la gestión operacional, al incorporar niveles de excelencia en términos de eficiencia y seguridad aeroportuaria; administrar y acrecentar el acervo de conocimientos, a través del intercambio académico, la formación y capacitación de capital humano vinculado al sector en el Centro Internacional de Instrucción Ingeniero Roberto Kobeh González, nombre con el que se distinguió a este Centro en marzo de 2014.

En ese marco, las líneas de acción más relevantes para el periodo, son los proyectos gubernamentales, donde están incluidos compromisos presidenciales y proyectos estratégicos. Adicionalmente, destacan los esfuerzos para contribuir con el cuidado del medio ambiente, a través de convenios de colaboración con la iniciativa privada y con gobiernos estatales como Sinaloa, Chiapas, Hidalgo y Morelos, para la producción de biocombustibles de aviación.

2.4. Productos y servicios.

Con el respaldo de una larga trayectoria y un equipo de profesionales altamente calificados, Aeropuertos y Servicios Auxiliares pone al servicio de la comunidad nacional e internacional los conocimientos generados a lo largo de su existencia a través de tres Líneas de Negocios: Consultoría, Operaciones y Combustibles.

Consultoría, brinda asesoría, tanto a inversionistas privados como a instituciones gubernamentales dentro y fuera de México, en estudios de planeación y desarrollo de proyectos para la óptima operación de instalaciones aeroportuarias, bajo los más rigurosos estándares internacionales de seguridad y protección ambiental.

Operaciones, proporciona servicios operacionales comerciales y complementarios de la más alta calidad para modernizar, conservar y fortalecer las operaciones e infraestructura aeroportuaria, con el fin de garantizar la seguridad y eficiencia en las terminales aéreas.

Combustibles, avalada por el reconocimiento y la certificación de organismos nacionales e internacionales, es la encargada del suministro y comercialización del combustible para la aviación. Ofrece los servicios de administración de estaciones (granjas de tanques), Suministro al ala del avión (*“into-plane”*) y asistencia técnica.

Con más de 34 años de experiencia, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, a través de su dirección de Combustibles administra, conserva y mantiene una red de 60 estaciones de combustibles y un punto de suministro en México.

Esta experiencia, junto con una organización de vanguardia y modernos sistemas y equipos, le permiten garantizar la calidad de sus servicios bajo un esquema de rentabilidad, eficiencia y seguridad.

Además del suministro y comercialización de combustible para la aviación, cuenta con servicios en materia de administración de estaciones, así como asistencia técnica altamente calificada.

La Unidad de Verificación de ASA (UV ASA), nace ante la necesidad de atender oportuna y eficazmente los requerimientos de certificación establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y autoridades aeronáuticas nacionales.

La UV ASA, está compuesta por un grupo de trabajo altamente capacitado para desarrollar actividades de verificación en los aeródromos. La experiencia de más de 50 años

en la operación, administración y construcción de aeropuertos, permiten a ASA otorgar asistencia y asesoría a operadores aeroportuarios nacionales e internacionales, para atender los requerimientos asociados al proceso de certificación de aeródromos conforme al Anexo 14 Vol. I, de la OACI, en especial servicios de verificación. La certificación de Aeródromos representa:

- Contar con operación bajo estándares de seguridad adecuados.
- Garantía en que las instalaciones, equipo y procedimientos operacionales se ajustan a las normas y métodos especificados en el Anexo 14, Vol. I, de la Organización de Aviación Civil Internacional, requisitos establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- El cumplimiento con el requisito normativo nacional e internacional.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares también ofrece la oportunidad de iniciar negocios bajo la modalidad de arrendamiento:

- Renta de autos.
- Alimentos y bebidas.
- Hangares y terrenos.
- Oficinas y módulos.
- Locales comerciales.
- Transportación terrestre de pasajeros.
- Traslado exclusivo de clientes.
- Comisariatos.
- Estacionamientos públicos.
- Publicidad interior y exterior.

2.5. Organismos internacionales que regulan la aviación

ASA con su mira en la internacionalización, formulo una estrategia de proyectos interinstitucionales. Se apoyó tanto en la experiencia obtenida a través de más de tres décadas dando asesoría a países de América Latina en materia de operación y planeación de nuevos aeropuertos, como en su marco jurídico actualizado que le permitió, en el corto plazo, ser una empresa competitiva en el ámbito mundial. Desde su creación ASA ha procurado mantenerlo

y acrecentado su relación con organismos internacionales, regionales y subregionales relacionados directa e indirectamente con el sector aeroportuario entre ellos destacan:

1. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), organismo especializado de las Naciones Unidas, se creó con la firma en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La OACI es el órgano permanente encargado de la administración de los principios establecidos en el Convenio.

Los 96 artículos del Convenio de Chicago establecen los privilegios y restricciones de todos los Estados contratantes (191 en la actualidad). El Convenio reconoce el principio de que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo sobre su territorio y establece que ningún servicio aéreo internacional no programado, puede operar sobre o dentro de un territorio de un estado contratante sin su consentimiento previo.

LA OACI como foro mundial para la cooperación entre sus Estados miembros y la comunidad mundial de la aviación, establece normas y métodos recomendados para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional (OACI, 1999). En su misión de fomentar un sistema de aviación civil global que funcione de manera permanente y uniforme con la máxima eficiencia y en condiciones óptimas de seguridad, protección y sostenibilidad, la OACI establece objetivos estratégicos:

- Mejorar la seguridad de la aviación civil mundial. Este Objetivo Estratégico se centra principalmente en las capacidades de vigilancia de la reglamentación de los Estados. Aumentar la capacidad y mejorar la eficiencia del sistema de la aviación civil mundial, mejorando la navegación aérea, la infraestructura de los aeródromos y el desarrollo de nuevos procedimientos para optimizar el rendimiento del sistema de aviación. Mejorar la facilitación y la protección de los usuarios de la aviación civil mundial.
- Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable.
- Reducir al mínimo los efectos ambientales negativos de las actividades de aviación civil.

2. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional, (en inglés "*International Air Transport Association*" o IATA), surge en La Haya, Países Bajos en el año 1919 y fue fundada por 32 naciones y 53 miembros de Europa y Norteamérica. Luego de varios años

de transición fue relanzada para América y el mundo en la Convención de Chicago de 1944 el 7 de diciembre fue relanzada y finalmente fue modificada un año después en octubre de 1945 en La Habana, Cuba. Es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Puede pertenecer a la IATA cualquier compañía aérea que tenga la posibilidad de operar un servicio aéreo regular internacional por el Gobierno de un Estado que pertenezca a la OACI, Las empresas que operen solamente vuelos nacionales pueden participar como miembros asociados con voz pero sin voto.

Cabe mencionar que ASA ha tenido una participación muy atractiva en el Subgrupo de aeródromos y ayudas Terrestres/ Planificación Operacional de Aeródromos (AGA/AOP /SG) órgano auxiliar del GREPECAS. De los estudios y trabajos del subgrupo han emanado diversas propuestas técnicas a la secretaria de la OACI, para la actualización de los documentos normativos.

Dentro del subgrupo se creó el Grupo de Tarea de peligro aviario, a fin de analizar los problemas regionales sobre este tema y establecer los mecanismos para plantear alternativas de solución e intercambios de conocimiento y experiencias, tendientes a encontrar métodos o recursos del control de la fauna silvestre en el entorno de los aeropuertos. Por ende ASA a través de la Gerencia de Protección Ambiental tiene implementado en los aeropuertos con exceso de fauna la contratación de una empresa que se encargue del control y manejo de estas especies y el Aeropuerto de Colima no es la excepción ya que cuenta con una empresa denominada UCOL que se encarga de controlar esta fauna para evitar algún accidente aéreo.

3. Otro organismo importante es la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil de la cual ASA forma parte como participante de las reuniones del grupo de especialistas en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo en la cual se tratan temas como: tasa y derechos aeroportuarios, facilitación del transporte aéreo, seguimiento a los procesos de concesión aeroportuaria, capacitación profesional y política del medio ambiente.

ASA le da mucha importancia al factor de la capacitación, hacer de esta una empresa innovadora implicó desarrollar recursos humanos capaces de operar exitosamente una empresa de alto valor, en la que el conocimiento juega un papel central. Esto exigió

fortalecer el sistema de formación técnico profesional de esta manera se han realizado las siguientes iniciativas:

- Diplomado Internacional de Ingeniería de Aeropuertos
- Curso Internacional metodología tarifaria y de calidad de los servicios aeroportuarios
- El seminario internacional de certificación de aeródromos, entre otros.

Hablando del tema de cooperación ASA encuentra la mayor fortaleza con Centroamérica y el Caribe por la vinculación que existe entre los países en términos históricos, culturales y lingüísticos, por lo que facilita el dialogo. Es importante señalar que ASA cuenta con el reconocimiento de la calidad y profesionalismo de sus técnicos y expertos en esas regiones.

Dado que muchas de las circunstancias geográficas, sociales y económicas de los países de esta zona de influencia guardan considerables semejanzas las soluciones que ASA ha identificado para llevar adelante sus procesos de desarrollo resultan adaptables a los diferentes casos.

Considerando que los montos de recursos presupuestarios y financieros de que se dispone para ejecutar las tareas son relativamente reducidos, se puede afirmar que el valor de la cooperación tiene más un carácter cualitativo que cuantitativo.

En específico, como parte del convenio básico de cooperación para el desarrollo entre México y Cuba se encuentra la prestación de asesorías y el intercambio de especialistas e investigadores en el área de comunicaciones y transportes.

Otro punto importante a mencionar sería que Cuba ha solicitado el apoyo de ASA para la realización de estudios de índice de perfil y coeficiente de fricción en varios aeropuertos de ese país. En el caso de Guatemala este solicito a ASA estudios de viabilidad de expansión de los aeropuertos de esa zona. Por lo anterior se puede observar que ASA mantiene relaciones internacionales con diversos países por haber mencionado algunos.

Así como ASA utiliza los medios electrónicos de contratación para llevar a cabo licitaciones públicas, este también participa en licitaciones públicas internacionales como asesor técnico bien como operador acompañando a diversos grupos financieros en los procesos licitatorios de los aeropuertos de Uruguay, Ecuador, Túnez, Guatemala India, Perú y Colombia.

En todos los casos las propuestas técnicas presentadas por el organismo fueron las mejor calificadas con lo que se ratifica el reconocimiento internacional a esta empresa. El organismo gano en experiencia y demostró ser profesional en estos concursos quedo claro que fueron procesos en los que ASA se vio inmersa en un contexto internacional muy agresivo, por lo que considero es necesario promover y fortalecer una actuación integral, donde las instancias gubernamentales acompañen a las empresas paraestatales y los organismos descentralizados en sus propuestas, a partir de una generación de una política del Estado mexicano para la competitividad

Capítulo III. Sugerencias y recomendaciones.

Remodelación del edificio terminal y sus inmediaciones para convertirlos en espacios atractivos y funcionales, tanto para los pasajeros como para los empleados y arrendatarios, teniendo como punto focal el cumplimiento de altos estándares nacionales e internacionales. La terminal comercial tiene la capacidad necesaria en sus principales áreas. Sin embargo, es prioritario remodelar y ampliar la sala de última espera para dotarla de mayor capacidad en la atención a los pasajeros.

Gráfica 3. Interior del Aeropuerto de Colima



Fuente: Elaboración propia

Abatimiento de costos en cuanto a pasaje y carga. Esto se logrará con las decisiones de las empresas de transporte aéreo que operan en este aeropuerto tomando como base sus análisis financieros integrados a sus estudios de mercado. Es preciso señalar que los altos costos de los pasajes desalientan el empleo del transporte aéreo como una alternativa real para los habitantes de la porción noroeste del estado de Colima, quienes tienen que cubrir costos tres veces mayores en comparación con la transportación terrestre en autobuses con algunas comodidades como asientos más espaciosos o individuales, internet gratuito, pantallas individuales con menú variado de películas y música, cafetería de autoservicio y baños a bordo.

Análisis técnico para mejorar todos los aspectos que concurran para una operación eficiente y segura de las aeronaves comerciales, privadas u oficiales. Tales como zonas de seguridad, y caminos perimetrales, principalmente.

Gráfica 4. Aeropista del Aeropuerto de Colima



Fuente: Elaboración propia

La protección ambiental y su paralelismo con el flujo de pasajeros implican que se considere el incremento en la capacidad de la planta de tratamiento de aguas residuales al prever que haya un incremento en el tráfico de pasajeros o usuarios en general.

Considerar como un tema central, determinante en la operación de una instalación aeroportuaria, la formación y profesionalización del personal técnico y operativo. Esta sugerencia se fundamenta en aprovechar las ventajas de la tecnificación y de la tecnología para mantener altos los niveles de seguridad operativa.

Con una visión más amplia de los variados puestos que se ocupan en un aeropuerto, algunos de los cuales tienen una secuencia que debe seguirse para un mejor desempeño, se recomienda que se diseñe una ruta profesional en la cual no se pueda desempeñar un cargo cada vez más alto en la estructura organizacional si una persona no se ha desempeñado en el inmediato inferior. Esto garantizaría una mayor eficiencia en el funcionamiento y un mejor desarrollo de capital humano con los respectivos incentivos al crecer profesionalmente.

Es muy claro que el gobierno mexicano está llamado al fomento del perfeccionamiento de los recursos humanos que laboran en entidades con potestades de regulación, pero, no solamente con capacitaciones técnicas de corta duración, sino también mediante la incorporación de las áreas reguladas por el Estado a la Educación Superior. En este caso, se

hace referencia a la Autoridad Aeronáutica Civil quien tiene la delicada responsabilidad de velar por el cumplimiento de la legislación aeronáutica vigente, a través de una administración eficiente, innovadora, con visión de futuro, todo ello con calidad y excelencia.

En México existen algunos planteles educativos que ofrecen carreras técnicas vinculadas a la aviación, no obstante, todas se centran en especialidades para el desarrollo de competencias orientadas hacia el desempeño laboral en líneas aéreas, y no en el marco de la Administración Pública. Para este caso existe un Centro de Capacitación, el cual funciona para los recursos humanos que ya pertenecen a la empresa. Sin embargo, se observa que estos cursos preparan al recurso humano para que se desempeñe a un nivel técnico, sin tener alternativas para optar por un título académico que le brinde la oportunidad de calificar para otros cargos de categoría gerencial, directiva o sencillamente para lograr un título que lo certifique en competencias académicas de grado y posgrado. Lo anterior significa desarrollo humano, y profesionalización del trabajo aeronáutico a través de la educación formal, y sobre todo contar con el beneficio de un título académico que ubique al recurso humano en las posiciones que merecen dichas calificaciones. En otras palabras, se considera que la visión debe conducir a que en el mediano plazo se pueda disponer de recursos humanos con una sólida base para desempeñar cualquier puesto en la estructura orgánica de ASA.

Mejoramiento de las vías de comunicación desde y hacia el aeropuerto. Esto solo será posible con la colaboración decidida de las autoridades federales, estatales y municipales, según sus competencias e intereses. De la autopista Guadalajara-Colima hacia el aeropuerto de Colima se recorren poco más de cinco kilómetros por una carretera de doble sentido. Esta se encuentra en regulares condiciones por lo que requiere que se efectúen trabajos de bacheo y en el corto plazo se requerirá su reencarpetamiento.

También se considera conveniente gestionar alumbrado público en las inmediaciones del aeropuerto con lo cual mejorará el entorno, se facilitarán los accesos y se harán más eficientes las operaciones de personal técnico, así como de las líneas aéreas y otros servicios al público.

Para elevar la calidad de la administración aeroportuaria resulta conveniente negociar con la Universidad de Colima la implementación de foros, mesas redondas, paneles, talleres y seminarios con el objetivo principal de desarrollar modelos de control de gestión aplicables al sector aeronáutico.

Lo anterior, también sentaría unas bases sólidas para impulsar políticas públicas orientadas al desarrollo integral de la red aeroportuaria en búsqueda de un mayor bienestar social, una mayor calidad de vida y una organización territorial equilibrada y sostenible. Esto sería muy favorable para ASA y para su capital humano.

En consecuencia, y con el propósito de elevar los niveles de eficiencia en la administración del aeropuerto de Colima, se requiere que sean cubiertas todas las plazas que han venido quedando vacantes. Este aspecto es fundamental pues se carece de asistente en la oficina de la administración y de jefe de seguridad, entre otros cargos.

Por último, es importante resaltar el hecho de la evolución de ASA hasta convertirse en una empresa operadora de aeropuertos y estaciones de combustibles, comprometida con el servicio, la competitividad internacional y el desarrollo sustentable. Su estrategia y sus acciones le han valido grandes reconocimientos de instituciones nacionales e internacionales y el haberse posicionado entre las organizaciones más confiables, tanto por la calidad de sus servicios como por su solvencia económica.

Entre los reconocimientos ganados se encuentra la certificación de los aeropuertos de la red ASA por la Procuraduría Federal de Protección Ambiental; y el hecho de que las estaciones de combustibles más grande del sistema aeroportuario nacional han sido merecedoras de los estándares de calidad de las normas ISO 9001 e ISO 14001. Estos reconocimientos hablan del trabajo realizado por la empresa hacia su interior y sobre todo de la labor efectuada en el ámbito internacional. Resulta claro que esta administración entregara un organismo público fortalecido que supo convertir los retos en oportunidades, que movilizó a la industria de la construcción, generó empleos, abatió el rezago en obra pública aeroportuaria al modernizar los aeropuertos bajo su responsabilidad, cumpliendo con un importante función social. Se dio un giro de ciento ochenta grados en la innovación de las administraciones aeroportuarias de acuerdo a las tendencias de la globalización. Se comercializaron terrenos que no tienen ni tendrán uso aeronáutico, se rentaron los estacionamientos de cada aeropuerto, así como espacios publicitarios. Al ensanchar su visión varios aeropuertos que operaban con pérdidas, aumentaron sus ingresos y abatieron su déficit. También se modernizaron los sistemas administrativos y contables, tal como fue la puesta en marcha del Sistema Integral de Información (ERP) que sustituye al anterior sistema y permite tener un mejor control de los recursos financieros.

La mayoría de los contratos se realizaron a través de licitaciones públicas tanto nacionales como internacionales, mostrando una mayor transparencia. Se desarrollaron puestos clave como el técnico operativo en combustibles y el técnico operativo aeroportuario. En el área de combustibles se compactaron las estructuras de diversos puestos en uno solo y se integró una nueva descripción de puesto para fortalecer el concepto de multihabilidades.

Si bien el recuento de actividades y acciones arroja resultados en beneficio de México, aún queda mucho por hacer. El futuro de ASA está en consolidarse como una empresa que mediante sociedades y alianzas estratégicas con entidades federativas y la iniciativa privada, colabore en la actualización permanente de la infraestructura para el transporte aéreo nacional, coadyuve en detonar polos de desarrollo y participe en la planeación, diseño, construcción, operación y administración de aeropuertos y estaciones de combustibles, así como en la comercialización de los desarrollo tecnológicos en el sector de comunicaciones aéreas, en el ámbito internacional.

Su consolidación dependerá de la capacidad que despliegue para responder a los desafíos y oportunidades que ofrecen la globalización y el avance tecnológico en un entorno cada día más comprometido, así como en las directrices del gobierno federal que enfatizan la función reguladora en el subsector aeroportuario.

Conclusiones.

La aviación es una herramienta de las relaciones internacionales, ya que es el principal medio de transporte de personas y carga a nivel internacional. La aviación se vale de tratados internacionales para sus rutas y frecuencias, también las decisiones sobre rutas, así como de compra-venta se basan en las relaciones internacionales, en consecuencia, la aviación y las relaciones internacionales, siempre irán de la mano.

Es un hecho innegable que un aeropuerto es una infraestructura imprescindible para el transporte aéreo, en consecuencia su existencia implica grandes cambios económicos y sociales que afectan, ya sea directa o indirectamente, a diversos actores de una comunidad, tales como: autoridades (federales, regionales, estatales, municipales), técnicos y profesionales del sector aeronáutico, organizaciones empresariales, empleados (del aeropuerto, aerolíneas, servicios de apoyo), usuarios y residentes de la localidad. Por ende, si un aeropuerto cambia su entorno es un factor determinante en la actividad económica local.

Tomando como base lo planteado en el párrafo anterior, cabe hacer una reflexión sobre la importancia real del aeropuerto de Colima: ¿ha cumplido todas las expectativas establecidas para su creación siendo rentable para ASA y pieza clave en el desarrollo local y regional? La respuesta tiene que ser muy amplia por todos los actores que intervienen y por todas las aristas que deben analizarse.

Hay que tener presente que se requiere un tiempo considerable para introducir mejoras o ampliaciones pues traen consigo incomodidades, retrasos e incluso dificultades de operación, por lo tanto los análisis y estudios correspondientes deben ser detallados, precisos y oportunos.

Partiendo de la premisa que los mencionados estudios y análisis conforman un Plan o Programa Maestro, entendiéndolo como el documento que establece la planificación para alcanzar un desarrollo ordenado y racional del aeropuerto, en concordancia con las necesidades presentes y en equilibrio con el escenario futuro previsto, para que el mismo se integre a su entorno y a los planes de urbanización, todo ello sin olvidar la atención y satisfacción de los requerimientos de los pasajeros y de las aeronaves (comerciales, privadas y oficiales). Sobre este particular, es preciso señalar que se dispone de dicho documento, el cual

claramente expone lo necesario para el funcionamiento eficiente del Aeropuerto Nacional de Colima en el período 2015-2029.

Si la determinación de las medidas de construcción, conservación y mantenimiento de un aeropuerto, parten de que la instalación aeroportuaria debe estar en óptimas condiciones de operación para cumplir con los estándares de calidad, seguridad y protección del equilibrio ecológico resulta por demás importante hacer las adecuaciones necesarias en el corto y mediano plazos.

Un aspecto de gran trascendencia es la búsqueda de un mayor acercamiento con los gobiernos estatales y municipales, así como con otras dependencias del ejecutivo federal con el propósito de optimizar recursos e identificar nichos de oportunidad en los cuales se puedan implementar proyectos de beneficio e interés común.

Los nichos de oportunidad a los cuales me refiero pueden comprender un mejoramiento en la urbanización de las inmediaciones del aeropuerto, alumbrado público, desarrollos comerciales, así como un sistema de transportación eficiente hacia los municipios de Colima, Villa de Álvarez, Cuauhtémoc, Coquimatlán, Minatitlán e incluso Tecomán. Todo esto orientado a una mayor captación de usuarios del transporte aéreo.

Es muy importante que las aerolíneas consideren la disminución de los costos de los pasajes, con lo cual se incrementaría el volumen de pasajeros y harían rentables todos sus vuelos, considerando también la apertura de nuevas rutas (con su correspondiente estudio de mercado) para impulsar esta modalidad como una verdadera alternativa a la transportación terrestre. Como ejemplo, mencionaré que los usuarios prefieren transportarse por vía terrestre al aeropuerto internacional de Guadalajara y a partir de ahí viajar a otros destinos nacionales e internacionales.

No debe olvidarse que con arreglo al artículo 28 del Convenio de Chicago (*Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea*)¹, los Estados

¹Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

son y seguirán siendo responsables del suministro de instalaciones y servicios aeroportuarios adecuados y seguros según las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

Los factores de mayor importancia al momento de ganar la confianza o convicción de los pasajeros en particular y de los usuarios en general, dentro de la esfera del transporte aéreo civil y comercial son la seguridad operacional y la protección de la infraestructura aeroportuaria (incluyendo las aeronaves). Esto implica una gestión eficaz y eficiente que cumpla con los requisitos de todos los procedimientos de certificación de aeropuertos.

Tampoco debe soslayarse que la infraestructura de los espacios destinados a la aviación general necesariamente tiene que ser actualizada periódicamente, pues aunque tales espacios no requieran tratar con un número elevado de pasajeros, sus necesidades son muy diferentes a las del resto de los viajeros de vuelos comerciales. En este sentido, cabe mencionar que tales necesidades requieren de mayor planificación, dado que son usuarios más demandantes que un viajero “común” o “regular”.

Otro aspecto a considerar es el espacio destinado a tareas técnicas y administrativas, con el propósito de que el personal que se desempeña en labores de gestión, mantenimiento y operación del aeropuerto pueda desarrollar sus acciones satisfactoriamente de acuerdo a los estándares que las normas aplicables establezcan con el doble propósito de disponer de áreas funcionales que den al recurso humano un entorno amigable y con ello estar permanentemente en condiciones de pasar las certificaciones correspondientes.

Quien se haya desempeñado en diversas posiciones dentro del ámbito de la administración aeroportuaria en México, ha desarrollado una conciencia clara sobre la importancia que tiene la profesionalización y la especialización de los recursos humanos, lo cual indudable e innegablemente han hecho de la industria aeronáutica un polo de desarrollo a la vanguardia de los retos que exige la globalización de la economía y la diversificación de las opciones para generar que los viajeros decidan emplear medios aéreos para sus traslados.

Por otra parte, se confirma que la Administración Aeroportuaria vinculada a las Relaciones Internacionales tiene una relación muy estrecha y entre ambas hay una gran complementariedad. Aunque la situación financiera impida un crecimiento constante y sostenido, aplicar los recursos con mayor transparencia y mediante negociaciones efectivas hará que se obtengan mejores condiciones en los contratos que se adjudiquen.

Se concluye que del perfil de egresado de Relaciones Internacionales, la fluidez de un idioma extranjero, las habilidades en materia administrativa, representativa, asesoría y de negociación, al igual que la capacidad de análisis y objetividad de la información que se adquiere de estudiar la carrera, son aspectos que ayudan a un buen desempeño laboral en la administración de una instalación aeroportuaria.

En el mercado internacional, es el derecho de tráfico aéreo, elemento clave que integra la interacción de los países por medio de tratados internacionales y permanencia en un sistema que es regulado por organismos especializados en materia de navegación aérea. En este punto, radica la importancia de las Relaciones Internacionales, añadido a la interacción que se tiene con el pasajero.

La clave de la importancia que la Licenciatura en Relaciones Internacionales tiene en la administración aeroportuaria se relaciona con el contacto que en diversos aspectos se tiene con el pasajero, quien tiene como objetivo trasladarse de un lugar a otro por medio del servicio de la aerolínea, y que ese traslado implica observar fielmente tratados internacionales, cooperar en la regulación de los organismos internacionales, interactuar dentro de un sistema que implica orden, evitar conflictos y proveer seguridad. Trasladar a un pasajero de un país a otro, implica respetar la soberanía, cruzar fronteras bajo determinadas reglas. Los principales actores involucrados para lograr el objetivo de trasladar al pasajero de un país a otro, son los Estados. Y es el internacionalista el que profesionalmente está preparado para comprender y hacer las funciones que en el sector aéreo involucra la interacción entre Estados.

Sin que sea un tema obligado en la administración de una instalación aeroportuaria, se considera fundamental y necesario el estudio de la evolución de los aeropuertos como factor indefectible para el transporte aéreo y, aún más, como indicador clave en la aviación civil. Hablar de aeropuertos, sin profundizar en detalles técnicos, implica quedar inmersos en un mundo complejo en el que se relacionan múltiples actores y mecanismos que dan forma a una estructura vital para el soporte del medio de transporte más utilizado en las esferas del turismo y los negocios. En consecuencia, el estudio al que se me hace referencia se vuelve imprescindible porque sin aeropuertos funcionales no hay transporte aéreo eficiente y, sin transporte aéreo, decaerán el turismo y los negocios.

Como bien escribió Amado Nervo: “Yo me complazco al creer que este hábito de volar, de cernerse gallardamente sobre las nubes, de hender con tal seguridad los aires,

despertará a la postre en las almas el ideal dormido, elevará quizá los pensamientos de los hombres; afinará, en fin, este pobre barro humano, que con tanta facilidad se acuerda que es fango y con tanta frecuencia olvida que tiene alas. La aviación, además, nos devolverá a la noche, a la majestad de las olvidadas estrellas, que no podremos menos que contemplar; y ya se sabe que las estrellas son pálidos y ardientes doctores que enseñan muchas cosas...ellas civilizaron a los caldeos, a los egipcios, a los griegos, a los nahoas y a los mayaquichés”.

Por todo lo anterior, compartiendo el ideal de Amado Nervo, así como de todas las aportaciones que a lo largo de la historia han dado a la aviación mujeres y hombres, en la Administración del Aeropuerto Nacional de Colima, se tiene el compromiso profesional y humano de coadyuvar a que Aeropuertos y Servicios Auxiliares se consolide como una empresa de excelencia al nivel de empresas similares en el mundo.

Anexos

1. Mapa Curricular de la Licenciatura en Relaciones Internacionales



Universidad de Quintana Roo

DIVISIÓN DE CIENCIAS POLÍTICAS Y HUMANIDADES

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

MAPA CURRICULAR

CICLO 1			
Clave		C	Requisito
AG-108	ESCRITURA Y COMPRENSIÓN DE TEXTOS	6	
AG-109	MATEMÁTICAS	7	
AD-106	INTRODUCCIÓN A LA ECONOMÍA	6	
AG-107	LÓGICA	6	
PMYAA-1	MAYA INTRODUCTORIO	2	
PITAA-1	ITALIANO INTRODUCTORIO	2	
PFRAA-1	FRANCÉS INTRODUCTORIO	2	
AD-110	HISTORIA Y CULTURA REGIONAL	6	

CICLO 2			
Clave		C	Requisito
AD-107	PROBLEMAS SOCIALES CONTEMPORÁNEOS	6	
PMYAA-2	MAYA BÁSICO	2	
PITAA-2	ITALIANO BÁSICO	2	
PFRAA-2	FRANCÉS BÁSICO	2	
AD-105	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS SOCIALES	6	
AD-111	INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO	6	
AD-108	TEORÍAS POLÍTICAS Y SOCIALES	8	
AD-109	ANTROPOLOGÍA GENERAL	6	

CICLO 3			
Clave		C	Requisito
ACPRI-100	HISTORIA DE EUROPA	7	
ACPRI-102	INTRODUCCIÓN AL ESTUDIO DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES	8	AD-105
ACPRI-103	TEORÍA POLÍTICA CONTEMPORÁNEA	6	
ACPRI-104	HISTORIA DE MÉXICO INDEPENDIENTE	8	
PITAA-3	ITALIANO PRE-INTERMEDIO	2	
PFRAA-3	FRANCÉS PRE-INTERMEDIO	2	
ACPRI-101	GEOGRAFÍA ECONÓMICA Y POLÍTICA	6	

CICLO 4			
Clave		C	Requisito
ACPRI-105	PROBLEMAS CONTEMPORÁNEOS DE EUROPA	7	ACPRI-100
ACP-100	GOBIERNO Y PROCESO POLÍTICO EN MÉXICO	6	
ACPRI-106	TEORÍA DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES I	8	ACPRI-102
PITAA-4	ITALIANO INTERMEDIO	2	
PFRAA-4	FRANCÉS INTERMEDIO	2	

ACPRI-107	COMERCIO INTERNACIONAL I	6	
ACPRI-108	HISTORIA DE AMÉRICA LATINA	8	

CICLO 5

Clave		C	Requisito
ACPRI-109	TEORÍA DE LAS RELACIONES INTERNACIONALES II	8	ACPRI-106
ACPRI-110	COMERCIO INTERNACIONAL II	6	ACPRI-107
ACPRI-112	DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO	7	
ACPRI-113	PROBLEMAS CONTEMPORÁNEOS DE AMÉRICA LATINA	7	ACPRI-108
PITAA-5	ITALIANO POST-INTERMEDIO	2	
PFRAA-5	FRANCÉS POST-INTERMEDIO	2	
ACPRI-111	HISTORIA DE ESTADOS UNIDOS	7	

CICLO 6

Clave		C	Requisito
ACPRI-115	HISTORIA DE LA URSS Y LA CEI	6	
ACPRI-114	RELACIONES ECONÓMICAS INTERNACIONALES	6	
AG-111	SEMINARIO DE PROBLEMAS REGIONALES	8	50% Créd.
PFRAA-6	FRANCÉS AVANZADO	2	
ACPRI-116	ESTADOS UNIDOS CONTEMPORÁNEO	7	ACPRI-111
ACP-101	DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO	6	

CICLO 7

Clave		C	Requisito
ACPRI-119	CENTROAMÉRICA	8	
ACPRI-120	FORMULACIÓN DE LA POLÍTICA EXTERIOR DE ESTADOS UNIDOS	7	ACPRI-111/ACPRI-116
ACPRI-118	POLÍTICA EXTERIOR DE MÉXICO	8	
ACP-127	SEMINARIO TEMÁTICO	8	
ACPRI-121	ORGANISMOS INTERNACIONALES	6	

CICLO 8

Clave		C	Requisito
ACPRI-124	ASIA SUDOCCIDENTAL Y NORTE DE ÁFRICA	6	
ACPRI-123	EL CARIBE	8	
ACPRI-126	ESTUDIOS ESTRATÉGICOS Y DE SEGURIDAD NACIONAL EN MÉXICO	6	
ACPRI-125	DESARROLLO REGIONAL EN MÉXICO	7	

CICLO 9

Clave		C	Requisito
ACPRI-128	MÉXICO Y SUS RELACIONES CON AMÉRICA LATINA	7	ACPRI-113
AG-110	ÉTICA	6	50% Créd.
ACPRI-129	CHINA Y JAPÓN	6	
ACPRI-130	POLÍTICAS DE COOPERACIÓN E INTEGRACIÓN REGIONAL	6	

CICLO 10

Clave		C	Requisito
ACPRI-132	SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN	8	ACPRI-109

Referencias

- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (s/f a). Curso de Capacitación para administradores de aeropuertos. Módulo inducción al organismo. México: ASA.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (s/f b). Curso de Capacitación para administradores de aeropuertos. Módulo administrador del aeropuerto, funciones. México: ASA.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (2003). Aeropuertos, historia de la construcción, operación y administración aeroportuaria en México. Primera edición. México: ASA.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (2005). ASA Cuarenta años operando aeropuertos. Primera edición. México: ASA.
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares. (2010). ASA Cuarenta años operando aeropuertos. México: ASA
- Aeropuertos y Servicios Auxiliares (2014). Programa Maestro de Desarrollo del Aeropuerto Nacional de Colima 2015-2029. México: ASA.
- Checa Tamarit, A M. Estudio descriptivo del modelo de gestión aeroportuaria español (período 2000-2010) en el contexto competitivo del sector aéreo europeo. Tesis para obtener el Grado en Gestión Turística. Universidad Politécnica de Valencia. Escuela Politécnica Superior de Gandia. España. 2012.
- Organización de Aviación Civil Internacional. (Julio de 1999). Aeródromos. Anexo 14 al Convenio sobre aviación civil internacional. Volumen I. Diseño y operaciones de aeródromos. Recuperado de www.udi.edu.co/images/biblioteca/aeronautica/anexo14-1.pdf
- Organización Internacional del Trabajo (2013). La aviación civil y los cambios en su entorno laboral. Recuperado de http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_201283.pdf
- Quereda, F. (2011). Aeropuertos españoles: retos de futuro. Recuperado de <http://www.fedea.net/transporte/PDF/02-INECO.pdf>