



SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

SCT

POLÍTICA AERONÁUTICA MEXICANA

GESTION DEL TRANSITO AEREO

Octubre, 2010



Introducción

Diagnóstico

Gestión del Tránsito Aéreo - una nueva etapa

LA RESPONSABILIDAD PRINCIPAL DEL OPERADOR DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA ES GARANTIZAR LA GUIA SEGURA DE LAS AERONAVES EN AIRE Y EN TIERRA

Lo que se consigue por medio de:

- La creación de una forma eficiente de administrar el espacio aéreo y los movimientos de las aeronaves.
- Desarrollar mecanismos adecuados para financiar las inversiones necesarias.

DURANTE EL ANALISIS DE GABINETE, SE DETECTARON LAS SIGUIENTES CUESTIONES CLAVES DE POLITICA AERONAUTICA EN EL RUBRO ATM



- Proporcionar un sistema seguro de Control del Espacio Aéreo (en aire y en tierra)
- Proporcionar un sistema y diseño eficiente del Espacio Aéreo.
- Introducir la asignación transparente de “slots” para aeronaves en aeropuertos saturados.
- Proporcionar el nivel justo de cargos por navegación aérea alineados con buenas prácticas internacionales.
- Armonizar el uso del Espacio Aéreo para la Aviación Civil y Militar (principio de utilización flexible)
- Desarrollar infraestructura, personal y procedimientos ATM para mediano y largo plazo.
- Introducir el concepto de propiedad e inversión privada.
- Procedimientos de cambio al Espacio Aéreo – Nuevos Aeropuertos y Vuelo Libre.
- Integración con los EEUU y con los Estados de América Central.

Diagnóstico



Situación actual de los sistemas de Gestión del Tránsito Aéreo en México: SENEAM

- ÚNICO PRESTADOR DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA EN MEXICO QUE OCUPA EL 7º LUGAR MUNDIAL EN DESEMPEÑO GLOBAL DE ACUERDO A CANSO
- CUENTA CON EQUIPAMIENTO DE ULTIMA GENERACION A NIVEL GLOBAL
- SIN EMBARGO AUN REQUIERE UN SISTEMA DE CAPACITACION ESTRUCTURADO Y TERMINAR LA IMPLANTACION DEL SMS
- SU OPERACION ESTA AUTOLIMITADA DEBIDO A SU REGIMEN DE ORGANISMO DESCONCENTRADO DE LA SCT
- NO PUEDE DISPONER DE SUS PRODUCTOS FINANCIEROS Y PLANEAR INVERSIONES Y PROGRAMAS DE EXPANSION DE MANERA AUTONOMA
- Y ES QUE LOS CARGOS DE NAVEGACIÓN NO ESTAN BASADOS EN LOS COSTOS O NECESIDADES DE INVERSION, ADEMAS DE QUE TIENE QUE LICITAR PARA FINANCIAMIENTO OPERATIVO Y DE CAPITAL
- AUN ASI, MANTIENE UNA COORDINACION BASTANTE CERCANA CON FAA-ATO EN CUANTO A LA IMPLANTACION DE LOS CONCEPTOS "Next Gen" EN MEXICO
- NO PUEDE VENDER SERVICIOS DE CONSULTORIA EN ATM
- NO EXISTE UNA COORDINACION FORMAL CON LA AUTORIDAD AERONAUTICA PARA LA PLANEACION DEL DESARROLLO DEL SISTEMA DE NAVEGACION AEREA NACIONAL
- MENOS DEL 10% DE LOS AEROPUERTOS EN MÉXICO ESTAN EQUIPADOS CON SISTEMAS E INFRAESTRUCTURA NECESARIOS PARA APOYAR PROCEDIMIENTOS NUEVOS Y EFICIENTES
- LOS CARGOS DE NAVEGACIÓN SON IMPORTANTES PARA AEROLÍNEAS: ÉSTAS HAN TENIDO ÉXITO EN LOGRAR QUE SENEAM MODIFIQUE SU ESTRUCTURA DE COBROS VARIAS VECES EN LOS ULTIMOS 20 AÑOS
- SE REQUIERE DESARROLLO Y EXPANSION PARA SATISFACER LA DEMANDA FUTURA EN ATM



SENEAM NO APROVECHA SU POTENCIAL DE DESARROLLO

Gestión del Tránsito Aéreo: hacia una nueva etapa

Criterios generales de política

- Con la finalidad de poder desarrollar plenamente su potencial y con ello coadyuvar al incremento de la Seguridad Aérea, **SENEAM debiera mantener un régimen de Órgano Descentralizado** dentro de la SCT como cabeza de sector.
- La tarea crítica de SENEAM, como operador del sistema de navegación aérea de México, debiera ser argumento suficiente para **blindarlo de decisiones de tipo político o presupuestal**.
- Ante la carencia futura de Controladores de Tránsito Aéreo, por motivos de jubilaciones y retiros anticipados, debiera replantearse la **re-estructuración de la formación de personal de CTA**.
- Debiera darse de manera formal la creación de un **comité** de Planeación del Desarrollo de los Servicios de Navegación Aérea conjuntamente con la Autoridad Aeronáutica.
- Actualmente la **DGAC carece de suficientes recursos capacitados** para planificar y diseñar nuevos procedimientos operativos en cooperación con SENEAM, de la misma manera carece .



SCT

Gestión del Tránsito Aéreo: hacia una nueva etapa

Criterios generales de política

- Los recursos de DGAC requerirían incrementarse por **grupos de especialidad** (ATM, CNS, AIS, MET, TELCOM, IDS) para lograr una supervisión apropiada de SENEAM.
- Es necesaria una coordinación más adecuada entre las autoridades reguladoras, los concesionarios de aeropuertos, las aerolíneas y las fuerzas militares y de policía, para la implementación de una política de **“uso flexible” del espacio aéreo**.
- Orientarse a un **rediseño del espacio aéreo en las inmediaciones del AICM**, como un facilitador clave para mejorar los arreglos del espacio aéreo en la zona metropolitana de la Ciudad de México.
- Reflexionar sobre el potencial a mediano plazo en materia de **inversión privada** en el sector.
- Considerar el **concepto de “vuelo libre”** como una posibilidad de espacio aéreo futuro, que puede en el largo plazo sustituir al actual sistema de Control de Tránsito Aéreo. Esto requerirá una coordinación cercana con el esfuerzo Next Gen de la FAA y SESAR de Europa, a través de los acuerdos políticos necesarios.
- Definir la **posición que asumirá México** en el proceso de integración con EE.UU y América Central.



SCT

Gracias por su atención

