

Enfrentan aerocontroladores largas jornadas, alertan expertos

Amenaza fatiga seguridad aérea

Trabajan encargados de guiar **aeronaves** hasta por 14 horas ante falta de personal

ALAN MIRANDA

En México, la seguridad de la aviación está en riesgo a causa de la fatiga de los controladores de tránsito aéreo.

Y es que los encargados de guiar a las **aeronaves** laboran jornadas de hasta 14 horas –que es el doble de lo normal– para cubrir con tiempo extra el déficit de personal, lo que los extenua y abre la puerta a posibles errores.

En esto coinciden expertos externos, el sindicato y el colegio de controladores, así como Servicios a la Navegación en el **Espacio Aéreo Mexicano** (Seneam), órgano para el que trabajan los controladores.

“Se observa en general un déficit de personal especializado (controladores, supervisores e ingenieros), lo cual obliga al personal en turno a la sobrejecución de tiempo extra, superando negativamente al

máximo recomendado”, señala la Evaluación Específica del Programa E010: Servicios de Ayuda a la Navegación Aérea.

El reporte fue publicado por el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM y Seneam en octubre de 2014.

“(La fatiga) puede ser un factor de riesgo que hay que cuidar”, admitió en entrevista Claudio Arellano, director general de Seneam, aunque después matizó que no se trata de un peligro inminente.

Hoy en día, indicó el funcionario, hay 984 controladores en activo y, aunque en los últimos dos años se han contratado 117, aún faltan otros 320 para subsanar el déficit y enfrentar el envejecimiento de la plantilla.

Y el reto será aun mayor con la apertura del **nuevo aeropuerto** de la Ciudad de México, que, por sí solo, requerirá otros 200 controladores con experiencia para 2020.

La fatiga de los controladores aéreos ya ha tenido consecuencias en el País.

El reporte final del acciden-

te en que murió el Secretario de Gobernación Juan Camilo Mouriño, en noviembre de 2008, la señala como una de las causas que quizá contribuyó a la caída de la aeronave.

“Es probable que un esquema de acumulación de fatiga, agravado por la reciente enfermedad intestinal experimentada, haya contribuido a las omisiones del controlador de tránsito aéreo de aproximación radar MEX en la aplicación de los procedimientos establecidos”, señala el documento.

Dicho reporte, divulgado el 2 de noviembre de 2009, fue elaborado por autoridades e investigadores mexicanos, estadounidenses, canadienses y británicos.

En Seneam, las jornadas ordinarias son de siete horas, pero, ante la falta de personal, los controladores suelen trabajar dos turnos continuos hasta tres veces por semana.

La Administración Federal de Aviación de EU, en cambio, permite máximo 10 horas de trabajo efectivo por jornada.



Alertan sobre retiro masivo a final de década

Falta personal en control aéreo

Busca Seneam que ASA forme a nuevo personal para reducir déficit

ALAN MIRANDA

Los controladores de tránsito aéreo en México son insuficientes.

El país cuenta actualmente con 984 controladores en activo, y aunque en los últimos dos años se han contratado 117, todavía faltan otros 320 para subsanar el déficit y enfrentar el envejecimiento de la plantilla laboral, indicó Claudio Arellano, director general de los Servicios a la Navegación en el **Espacio Aéreo Mexicano** (Seneam).

Con la apertura del **Nuevo Aeropuerto** Internacional

de la Ciudad de México, advirtió, se requerirán otros 200 para 2020.

Víctor Cervantes, presidente del Colegio de Controladores Aéreos de México consideró por su parte que hace falta un estudio más amplio para determinar la dimensión del déficit.

Aunque Seneam logró que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público le autorizara contratar 100 nuevos controladores por año desde 2013, conseguirlos le resulta difícil, porque deben tener un perfil muy específico, su formación tarda dos años y el organismo tiene que hacerlo con sus propios instructores, que ya están muy ocupados laborando tiempo extra.

Ángel Iturbe, secretario general del Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo

(Sinacta), explicó que los centros de instrucción que Seneam ha establecido en varias partes del país no han rendido buenos frutos, pues muchos de sus egresados no aprueban los exámenes de ingreso.

Por eso, Seneam está en pláticas con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) para que ese organismo del Gobierno federal, a través de su Centro Internacional de Instrucción (CIIASA), se encargue de formar a su personal.

Cervantes celebró la medida y adelantó que el Colegio también planea lanzar cursos de formación.

No obstante, la fecha para que esa labor arranque todavía no está definida.

Iturbe advirtió que la edad

del personal también es un problema, pues muchos llevan 30 años o más laborando y aunque son renuentes a jubilarse comienzan a hacerlo por enfermedad o muerte.

La Evaluación Específica del Programa E010: Servicios de Ayuda a la Navegación Aérea, publicada por el Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM y el propio Seneam en octubre de 2014, señala que entre el 20 y 30 por ciento del personal tiene más de 50 años y, para el periodo 2018-2022, habrá un retiro masivo, que acrecentará aún más el déficit.

Sin embargo, tanto Iturbe como Arellano coinciden en que todavía se está a tiempo de resolverlo.