

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 12:00 HORAS DEL DIA 13 DE MARZO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MULTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.**

**ORDEN DEL DIA**

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. INICIO DE OPERACIONES DEL PROYECTO CONTROL TERMINAL TERRESTRE TRES POR PARTE DE SENEAM EN EL AICM.

**1. LISTA DE ASISTENCIA**

Se llevó a cabo en el acceso al Salón de Usos Múltiples, previo al inicio de la sesión

**2. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM**

Se constató la existencia de quórum legal para sesionar, de conformidad con la lista de asistencia previamente requisitada.

**3. INICIO DE OPERACIONES DEL PROYECTO CONTROL TERMINAL TERRESTRE TRES POR PARTE DE SENEAM EN EL AICM.**

**SENENAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo, CTA. Rodolfo Olivares)** hizo del conocimiento de los presentes que en breve se incorporará como Encargado de la Gerencia Regional Centro para tratar todos los asuntos relacionados al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México en cuanto a su operación y administración, desde el punto de vista de Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano.

Así mismo informó que se solicitó a las autoridades que se convocara a la presente Reunión Extraordinaria derivado de un servicio adicional que se va a poner en marcha en las próximas semanas, para lo cual se hará nuevamente la presentación que se había hecho previamente en el mes de noviembre, no obstante, se pretende reforzar los cambios que se van a tener en cuanto al movimiento de las aeronaves, en lo que anteriormente existía como un control de rampa.

Se están extendiendo los límites de la rampa con el área de maniobras y se tendrá un control terrestre más amplio en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, controlado por SENEAM, con ubicación en la Torre de Control de la Terminal 2 que usualmente y hasta estos momentos está ocupando el AICM. Para tal efecto, el Supervisor de los Servicios de Tránsito Aéreo, Benjamín Estrella Cienfuegos dará a conocer los detalles del tema.

**SENENAM (Supervisor de los Servicios de Tránsito Aéreo, Benjamín Estrella Cienfuegos)** informó que para lograr hacer este proyecto, se tomaron en cuenta varias cosas, se tomó como antecedentes el por qué era necesario prestar un nuevo servicio de Control Terrestre y ampliarlo.

Se hizo una justificación basado en los documentos de OACI que permiten cambiar esa zona de otra determinada como rampa y ampliarla a una cuestión de control terrestre, se elaboró un proyecto, se planificaron las zonas nuevas de transferencia de comunicación de los aviones, y se delimita una nueva jurisdicción para la nueva zona de control terrestre.

Esto surge por el incremento del volumen de tráfico en todo el aeropuerto, principalmente en la Terminal 2 ha crecido mucho y genera muchas demoras, hay gastos excesivos de combustible, y la geometría de la Terminal 2 tampoco ayuda al buen control; se hicieron estadísticas que arrojan números como que la Terminal 2 maneja un promedio de 600 operaciones al día, que es casi el 50% del volumen que se maneja en todo el Aeropuerto, por lo tanto la necesidad justificada con documentos de OACI, era convertir esto realmente en un control de tránsito aéreo.

Además se hicieron análisis que muestran cómo el volumen de tráfico de salida impide que un avión llegue a la plataforma, lo cual se va a tratar de abatir, implementando los procedimientos de control de tránsito basados en el Manual y tratar de intercalar salidas y llegadas evitando secuencias.

La necesidad es efficientar el área, optimizar las operaciones y de acuerdo a los preceptos del tránsito aéreo, habría que ordenar el tráfico para evitar las demoras, tanto en las salidas como en las llegadas.

Todo el cambio está basado en los documentos de OACI, sobre todo el 9476, 9422 y en algunos anexos. Hay partes importantes en las que se basó la guía y el control de movimiento en la superficie, esto habla sobre todo en cuestiones que son de rampa y cómo tendrían que modificarse.

Actualmente se tiene una problemática en la plataforma de la Terminal 2, que hay muchos vehículos que cruzan para todos lados en caminos perimetrales, que no son precisamente perimetrales, cruzan de uno a otro lado de la rampa y eso genera algún tipo de conflicto.

Cuando el volumen de tráfico es excesivo, a final de cuentas debería ser controlado por la Torre de Control de Aeródromo, no obstante, en este caso, en el Aeropuerto de México y en algunos otros del país, debido al volumen de tráfico, hay un servicio de control terrestre que forma parte directamente de la Torre de Control; el precepto, no precisamente es el de control terrestre, sino de todo el control de tránsito aéreo, mantener el tráfico seguro, expedito y ordenado.

El Manual indica que tomando en cuenta la densidad, la complejidad de la plataforma y las condiciones de visibilidad de la plataforma, es necesario implementar un nuevo servicio o un servicio diferente, en términos generales, cuanto más compleja sea la disposición general de la plataforma, más completo y preciso será el servicio de dirección de la plataforma, especialmente cuando hay calles de rodaje en el área de la plataforma.

En este caso se tienen algunos rodajes, que es lo que permite convertir esto directamente en un servicio de control terrestre; derivado de todo lo anterior, el Manual dice que debe ejercerse un control real dentro del movimiento de las aeronaves y el personal debe estar capacitado con las licencias pertinentes.

Las acciones que se tomaron basado en los documentos anteriores, fue pensar en cambiar el servicio de rampa, por una posición de control terrestre, dotar la torre con personal calificado con la licencia de CTA y la licencia de RTARI y ampliar la jurisdicción de la zona de rampa actual.

En este caso, lo que se hizo fue pensar en eliminar los romeos que son puntos de transferencia, sin embargo, hay cambios en otras zonas que van a afectar también a las demás aerolíneas que no operan precisamente en la Terminal 2.

En dicha Terminal se determinó eliminar los Romeos, para que exista un flujo indistinto de las aeronaves, y ampliar la jurisdicción desde la zona de eco, incluido PH, A-4, B-3, A-1, A y el rodaje K; con esto permite el controlador de control terrestre suroeste, tener un poco más de margen de maniobrabilidad con las aeronaves, ya no se limita tanto a Romeos o los rodajes de entrada y de salida, sino que permite mayor movimiento, mayor posibilidad de mover el tráfico en momentos de saturación o en algún tipo de contingencia por alguna aeronave con alguna problemática.

Esto lleva a dividir el control terrestre en tres posiciones. Actualmente el control terrestre sur, abarca toda esta zona, hasta el rodaje Eco, incluidos A-4, B-3, A-1, Alfa, la zona del hangar oriente de Aeroméxico, la plataforma de Aerounión, al hangar de Interjet, a las plataformas 48 a la 51, lo controlan actualmente los muchachos de rampa, al igual que toda esta zona y las plataformas remotas sur. Con este nuevo cambio, la parte del hangar oriente de Aeroméxico y todo lo anterior, pasa a formar parte de lo que es Control Terrestre Sur. Control Terrestre Norte, pasa a tomar directamente el control de la plataforma remota sur y control terrestre suroeste que viene a sustituir el control de rampa.

Las plataformas remotas sur, pasan a formar parte del control terrestre norte, hace algunos años la torre de control del Aeropuerto tenía el control de esas plataformas, cuando nació la Terminal-2 y se implementó el control de rampa, se pasó de esa zona a la torre de rampa, sin embargo, ahora con la división que se hizo, vuelve a tomar el control, el control terrestre norte.

Con el Control Terrestre Norte, la idea es que las plataformas sean bidireccionales, para posibilitar un mayor movimiento, si al controlador le conviene sacar el avión hacia un lado, lo podrá hacer, si le conviene meterlo por otro, lo podrá hacer, y así le permite un margen más de maniobrabilidad, sin que se estorben en el caso de algún problema con alguna aeronave.

Las plataformas que parece que van a ser de Aeroméxico, al parecer también se tomará el control de ellas, las que están actualmente en uso, son de la 82 a la 85 y también esas pasan a formar parte de control terrestre suroeste.

El límite de control terrestre suroeste, sería el rodaje Papa-Hotel, las plataformas Tango, que principalmente utiliza Aeromar, pasan a formar parte de control terrestre sur.

Hay una serie de cambios en cuanto a la jurisdicción, la transferencia de control terrestre sur, a control terrestre suroeste, en el caso de las aeronaves que van rodando de un lado a otro, para llevar a cabo las secuencias, tanto de despegue, como las secuencias de llegada.

La plataforma oriente, el Hangar de Aerounión de la 48 a la 51, pasan a forma parte de control terrestre sur, desaparece el punto R-10, los aviones tendrán que llamar desde el Hangar de Interjet, desde el Hangar de Aerounión, de las plataformas directamente a control terrestre sur, y el controlador encargado del sur, hará lo pertinente respecto a cada una de las aeronaves para llevar a cabo un buen control. El acceso al hangar oriente de Aeroméxico, pasa también a depender del control Terrestre Sur.

Con Aeroméxico en particular, se solicitó la posibilidad de implementar un par de puntos de transferencia de comunicación de sus aeronaves remolcadas, para entrar y salir del hangar y evitar algunos conflictos con las plataformas Eco-Alfa.

El aeropuerto queda dividido en terrestre norte, terrestre sur y terrestre suroeste con la frecuencia respectiva.

Las conclusiones pues fueron tener personal con licencias de Controladores de Tránsito Aéreo, las capacidades correspondientes, en este caso el RTARI y alguna otra que se llegase a necesitar.

La Torre de Control, por cuestiones de administración, hay dos categorías: Controlador de Torre y Controlador Auxiliar. Todo el personal son controladores, con capacidades iguales, pero por una cuestión administrativa hay categoría menor y categoría superior; en este caso por cuestiones también administrativas, el Controlador encargado de la Torre de Terrestre, será un Controlador Auxiliar.

Un punto de suma importancias, es evitar la injerencia de las líneas aéreas dentro de las torres de control. En este caso se trata de poder llevar a cabo un trabajo totalmente independiente, autónomo, sin tener la presión en cuanto a las plataformas.

En cuanto al trabajo interno, se reelaboró el Manual de Procedimientos de la Torre de Control con las dependencias y las áreas de trabajo, se reestructuró la carta-acuerdo con el Centro de Control Operativo, para tratar de optimizar la asignación de plataformas en cuanto a la que esté ocupada,

esté libre, esté próxima a quedar libre, si es que está ocupada y poder con un poco de anticipación tener la información de la plataforma que se espera, para saber también que hacer con las aeronaves.

Se propusieron los cambios pertinentes en el PIA y ya se presentaron ante la Dirección General de Aeronáutica Civil. Así mismo, se hizo entrega de un boletín informativo a los miembros del Comité, donde de manera sucinta aparece dicha información modificada, incluyendo la división de los controles terrestres.

**SENENAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo, CTA. Rodolfo Olivares)** expresó que de manera muy breve y dirigido a la operación, se hace la presentación del borrador para que se tenga un conocimiento claro de lo que va a suceder.

Ya se obtuvieron los permisos de la Dirección General de Aeronáutica Civil, eso es lo que marca la entrada en operación de todos los procedimientos en los períodos establecidos que son de 28 días previos a la entrada en operación, lo cual lleva a tener una circular oficialmente incluida en la enmienda que se va a recibir en la publicación de información aeronáutica para el 30 de abril, ya con las publicaciones normales para el día 5 de junio.

Se están haciendo publicaciones adecuadas, en el período de transición de lo que es el control de rampa al control de tránsito aéreo o control terrestre, se va a hacer de manera paulatina, transparente y sin afectación para las operaciones, tanto en el área de la Terminal 2, como en el área de las plataformas remotas, en el área de las plataformas del lado de la Terminal 1, en donde actualmente existe el control de rampa. Esta iniciativa ha llevado tiempo, no es sencillo tomar un área de control y mover el límite de responsabilidad de dos dependencias, como son el AICM y SENEAM; sin embargo, se está cumpliendo y concluyendo la parte de planeación, regulación y publicación.

La siguiente etapa es la de operación, y quedamos al pendiente para cualquier aclaración e información que se requiera.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** al respecto resaltó que se comienza a trabajar a partir del domingo 15 de abril, paulatinamente se irá haciendo la transición hasta el día 30 de abril como máximo, dependiendo de la reacción de la gente operativa.

Es muy importante para los prestadores de servicio en tierra, que se enteren del contenido de la circular en cuanto se publique, sobre todo a los cambios de frecuencia ya que en ocasiones se tienen algunos problemas de entendimiento. Es muy importante estar vigilantes de que esto se haga en la comandancia del aeropuerto, quien ha ofrecido su total apoyo para estar localizando y enderezando este tipo de anomalías para que la operación se convierta en una operación ordenada.

**United Airlines** agradeció la presentación y felicitó a los involucrados por el esfuerzo al cambio y a las acciones de mejora.

**Colegio de Pilotos Aviadores de México** solicitó conocer que con respecto a la infraestructura del Aeropuerto, la parte del borrado de los Romeos y a las calles de rodaje bidireccionales y algunas posiciones van a tener doble flujo, cuando se van a pintar o se hará en el tiempo que falta, es decir, cuando estarían totalmente pintadas las nuevas configuraciones.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó que no hay doble pintura ni doble asignación, simplemente las aeronaves cuando estén listos para arranque o remolque, recibirán instrucciones claras de Tránsito Aéreo de qué hacer y cómo hacerlo, no hay ya puntos de transferencia, la idea es que ya no haya filas de aviones para despegar.

**SENENAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo, CTA. Rodolfo Olivares)** en cuanto al señalamiento, durante el período de transición se va a hacer todo el borrado de los Romeos, en el momento en el que entre ya oficialmente en operación, en coordinación con el AICM, estará el señalamiento correcto.

**SINTRA** dijo que sería conveniente clarificar la solicitud del remolque directamente a las frecuencias, ya sea de norte, sur o suroeste, a fin de solicitar la autorización.

**SENEAM (Jefe de la Torre de Control CTA. Francisco Linares Casanova)** al respecto dijo que después del día 30 de abril, cuando entre totalmente en efecto, se hará el contacto directo con las frecuencias publicadas, actualmente 2185 terrestre norte, terrestre sur, 210, plataformas remotas sur, la Terminal 2 seguirán funcionando todavía cómo funcionan con 3462, y al momento ya de la publicación de la efectividad es que tendrán que llamar directamente a 2280 en su caso y la remota sur, las plataformas oriente directamente a las frecuencias pertinentes.

**SINTRA** solicitó tener un cuadro muy básico para dárselo a todos los prestadores de servicio, ya que la mayoría tiene en sus vehículos las frecuencias de cómo comunicarse.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** aclaró que la transición a la que se refiere SENEAM y AICM es de carácter interno, en el tema de cesión de responsabilidades, entre lo que hace el control rampa hoy en día y lo que hacer control terrestre suroeste SENEAM, no se va a ver reflejado en las comunicaciones, sino hasta el día 30 que entre la circular en vigor, ya tendrán que hacer el switcheo de frecuencia y personal de SENEAM, será quien entre en comunicaciones y se dé por efectiva totalmente la enmienda.

En el Subcomité de Obras que es el foro adecuado, se hará el análisis del pintado de todas las plataformas y rodajes para hacer el cambio, eliminando los Romeos y la bidireccionalidad de las posiciones y demás.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** sugirió mandar un boletín RST con las frecuencias y con todos los cambios con la vigencia para que no queden dudas de la operación.

**AICM (Subdirector de Operación)** aclaró que en la presentación se mencionó que unas plataformas son de uso exclusivo para Aeroméxico, sin embargo, no es así, son para todos los usuarios.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Informó que dentro del mismo rubro de los temas de SENEAM y con respecto al programa PLANSA, se hace hincapié de que se ha hecho caso omiso a las circulares y correos que se han mandado.

Las aerolíneas que continúan enviando los correos a ambas direcciones AFTN y PLANSA y no han corregido para un mejor manejo son: Air Canada, Air France, British, Cargolux, Copa, Cubana, Delta, Lufthansa, Magnicharter, Iberia, Aerorepública, South West, Taca, Aeromar y Aerounión sigue todavía enviando sus planes de vuelo duplicados.

Derivado de lo anterior, solicitó se tome nota ya que sería lamentable tener que demorar un vuelo por falta de plan de vuelo por no haberlo mandado a la dirección correcta.

**Copa Airlines** solicitó dar avisos regulares en el momento en que no se esté cumpliendo con el plan de vuelo en la dirección correcta, para informarlo a la casa matriz.

**SENENAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo, CTA. Rodolfo Olivares)** al respecto dijo que con todo gusto, se dará el contacto de la persona adecuada para que tal vez de manera semanal, se informe con la copia del Plan de Vuelo donde consta a qué direcciones lo enviaron.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que por la importancia que representan dos temas se informaran en el presente Comité para que causen estado, y poderlos subir a las Reglas de Operación aún tratándose de una sesión extraordinaria.

➤ USO DE LA PLATAFORMA DEL HANGAR DE AEROMÉXICO

**AICM (Subdirector de Operación)** informó que ya está avanzado y listo el tema del uso de la plataforma, únicamente es informarlo y someterlo al Comité por si existe alguna observación, a fin de estar en posibilidad de incluirlo en las Reglas de Operación.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** expresó que no sería conveniente emitir una opinión sin presencia de un representante de Aeroméxico.

**AICM (Subdirector de Operación)** Más que afectado, él es el que lo está solicitando, es el beneficiario.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** aclaró que es un tema de seguridad en beneficio de todos, 231 cruces de pista es un récord máximo diario que se está teniendo con las aeronaves remolcadas

➤ INTERCONECTIVIDAD INTERNA DE PASAJEROS ENTRE TERMINALES.

**AICM (Subdirector de Operación)** informó que ya está listo el procedimiento y las observaciones por parte de la autoridad para esta interconectividad, ya están incluidos e inclusive fue asentado e instalado el filtro de seguridad para el retorno y esto quiere decir que los pasajeros de ambas terminales, van a poder depositar su equipaje en conexión, en la banda de retorno, y no tener que salir, sino pasan un filtro interno y regresan nuevamente a plataforma. La conectividad sería de la posición 19 a la 75, como fue solicitado.

Derivado de lo anterior, se somete a este Comité para conocimiento y se daría inicio a partir del 1º de abril, tiempo suficiente para poder platicar cómo va a quedar, es quién solicite el servicio, el que va a pagar el servicio del autobús para llevar estas conexiones, y para poner todos los señalamientos.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció los esfuerzos que el AICM hace en coordinación con la Comandancia.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** comentó que inicia el 16 de marzo y hasta el 27 de abril el período de inspecciones de rampa a todo concesionario o permisionario que opere en este aeropuerto, en el cual revisa toda la parte técnica y administrativa de las aeronaves.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** hizo la petición de no afectar la hora de salida.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** dijo que efectivamente, se hará todo con el fin de que no afecte la operación.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** comentó por parte del grupo de empleados que están ubicados en la Terminal 2, el cierre de las posibilidades para que los empleados se estacionen ahí, para lo cual se solicita buscar alternativas de solución.

Expresó que es del conocimiento de todos el problema de crecimiento del propio Aeropuerto y su saturación, no obstante, es una mirada hacia el crecimiento para buscar posibilidades.

**Copa Airlines** comentó que hay una afectación, una medida de esa naturaleza también afecta la operatividad debido a que algunas líneas aéreas operamos en nocturno y sobre todo a la seguridad e integridad de los colaboradores.

Por nuestra parte, se ha tomado la medida de los días jueves, que son los de mayor saturación, no traemos vehículo, sin embargo, este problema afecta a casi el 50% de la gente que atiende los vuelos en la noche.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** se toma nota del comentario, con la promesa de seguir estudiando posibilidades.

No habiendo otro asunto que tratar, se da por terminada la sesión a las 12:59 Hrs. del día de la fecha.

---o0o---

**ARMANDO SUBIRATS SIMÓN**

Presidente Suplente del Comité y Director  
General Adjunto de Operación

**ING. RICARDO QUINTAL MARTÍNEZ**

Secretario General del COYH y  
Comandante General del AICM

---

**C.T.A FELIX RODOLFO OLIVARES  
CASTRO**  
Gerente Regional Centro  
SENEAM

R.R.

---

**JOSÉ LUIS MARTÍNEZ GONZALEZ**  
Presidente del Comité Nacional de  
Gerentes de Aeropuerto

P/A.

---

**LIC. RUBÉN SERROS GARDUÑO**  
Presidente de la Asociación Nacional de  
Prestadores de Servicios Aeroportuarios

**Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Primera Sesión Extraordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 13 de marzo del 2015.**