

RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 09 DE JUNIO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MULTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.

ORDEN DEL DIA

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. SLOTS (ASIGNACIÓN INVIERNO 2015-2016)

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. SLOTS (ASIGNACIÓN INVIERNO 2015-2016)

DGAC (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dio la bienvenida a los asistentes, e informó que el propósito del presente Comité, es conocer la posición de las líneas aéreas en cuanto a la metodología a utilizar para la asignación de horarios ya sea como semana tipo o semana operada, o día operado.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto CNGA (Presidente) expresó que hay muchas dudas con respecto al tema de trabajo de Slots, se tienen varias preguntas para el AICM, que es necesario elevar a las casas matrices y establecer lo que corresponda para el tema.

- *CNGA Solicitaron conocer el proceso para la asignación de horarios, que se está realizando conforme al Capítulo 3 de las Reglas de Operación Vigentes del AICM.*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) al respecto expresó que efectivamente y conforme al artículo 95 del Reglamento retomando el Lineamiento de asignación de Slots.

- *CNGA ¿Se está considerando una modificación y/o enmienda al capítulo 3 de las Reglas de Operación, y el AICM requiere de la retroalimentación de las líneas aéreas para tal fin, al considerar escenarios de la semana o de tipo? o ¿Cómo se está considerando el proceso de asignación, por el operado o por día?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) dijo que por el día y horario operado, obviamente si fue asignado y operado, se está considerando.

- *CNGA ¿Cuál es la secuencia detallada, paso a paso para la asignación, ya sea por semana o por día?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que dicha información se presentó en el Comité de la pasada Sesión Ordinaria, es decir considerando semana tipo, la asignación que se tuvo del horario de temporada, y que ese horario de temporada haya sido replicado y operado en el día de operación por frecuencia.

Se enviaron vía correo electrónico las consideraciones, tomando como base lo que había hecho DGAC, que fue la distribución de las 58 partidas como en invierno 2014.

Un ejemplo de cómo se asignó, es considerando la compañía aérea que tiene asignado un horario de las 10:05, que es para toda la temporada y son 23 días por frecuencia, se considera que haya sido asignada y operada cada una de las frecuencias, o en su defecto si no fue operada, que haya sido cancelada con una hora antes del horario asignado.

En base al porcentaje de los vuelos operados, se están considerando aquellos que tienen arriba del 85% de utilización, que básicamente sería lo que es semana tipo.

Si se tiene el 85% de cumplimiento, se le asignará toda la frecuencia, es decir 23 veces va a ser asignado de cada uno de los días que lo haya solicitado.

La diferencia con operaciones, es que se va a asignar exactamente lo que se operó, siempre y cuando se haya cancelado de manera oportuna.

American Airlines solicitó conocer ¿qué pasa con las operaciones irregulares? Es decir, una demora sea cual sea el origen y que no es imputable a la compañía ¿se cuenta como un horario no operado?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) respondió que no, se está evaluando la utilización, es decir, si ha sido utilizado con demora o no, no se está considerando para efecto de asignación.

American Airlines expresó que en la asignación de verano, que fue día por día, American Airlines y US Airways, tuvieron días que no se asignaron, y la pregunta sería sí se operó en tiempo y forma, pero según el cumplimiento de demoras, no se cumplió ¿esos horarios que se nos asignaron, es porque no se operaron o porque se tuvo incumplimiento?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) respondió que lo que pudo haber sucedido es que no los operaron en ese horario asignado, sino lo movieron y no se está considerando, precisamente porque no tenía la prioridad.

AICM (Subdirector de Operación) al respecto comentó que si se tiene un vuelo asignado a las 10 de la mañana y se operó regularmente a las 11 de la mañana, no es válido para la nueva asignación porque la asignación original fue una hora antes.

➤ *CNGA ¿Cuál es el criterio para la asignación del horario?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) Que haya sido asignado y operado.

➤ *CNGA el cumplimiento del 85 % para la calificación, ¿está sujeto al resultado del Subcomité de Demoras?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) dijo que no, ya el Subcomité de Demoras tiene un desfase de 2 ó 3 meses, tendría que hacerlo de la totalidad del periodo.

➤ *CNGA ¿Durante toda la temporada de verano o invierno, cómo se consideran los horarios asignados contra operados?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) Se

asignan los horarios para la temporada, obviamente durante la temporada se presentan movimientos, es decir cancelaciones de horario, etc., pero de cualquier forma se está operando porque lo están cancelando para liberar un horario para otra operación de la misma línea aérea.

Entonces, debido a que se están elevando el número de operaciones, la pretensión es así como se asigna en el corto plazo, como sale en el sistema, y que ese número de vuelo con ese horario no haya sido modificado y si operado.

➤ *CNGA ¿Cuáles son los criterios de calificación al cumplimiento y el proceso de cotejo de información operativa resultante del transportista, o sea de nosotros, previa a la asignación por semana y por día?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) Aquí se está considerando no tanto el cumplimiento, porque además lo que se marca es el puro reglamento de lineamientos que si fue ocupado, no tanto que si fue cumplido, ya que el horario cumplido tiene otros efectos.

Para efectos de prioridad en la asignación, se considera solo la ocupación, es decir que lo tengan asignado a la temporada y lo hayan ocupado.

- *CNGA ¿Cuál fue el procedimiento de los criterios utilizados para la selección del verano de 2015?*

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que fue la ocupación por día; se tenía la referencia de los movimientos de horarios, se hizo en base a lo que viene en el Reglamento y a la ocupación; la diferencia de la pasada es que de manera colegiada se acepte que si se tenía abajo del 85% en la ocupación, no se le asignara a la línea aérea toda la frecuencia, si están arriba del 85% se tendrá derecho a toda la asignación para toda la temporada.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) comentó que las preguntas finales, van en el sentido de lo que se publicó en medios de comunicación, que la Unión de Empleados de Aerolíneas Azteca ganó la resolución para la devolución de los Slots, por lo que solicitó información al respecto.

AICM (Director General Adjunto Jurídico) expresó que efectivamente, salió una resolución en la cual el Juez le va a ordenar a la DGAC que gire una instrucción al Aeropuerto para dejar sin efectos, el anterior oficio de la DGAC.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) Expresó que es entendible entonces que aún no se da un resolución definitiva al tema, solicitando conocer si el aeropuerto se pronunciara sobre al respecto.

AICM (Director General Adjunto Jurídico) dijo que dependiendo del oficio que gire la DGAC, habrá o no pronunciamiento por parte del aeropuerto.

Alaska Airlines solicitó conocer si de alguna manera se fallara a favor de Azteca, crearía un precedente aun y cuando ya no están operando.

AICM (Director General Adjunto Jurídico) respondió que son juicios y procesos totalmente independientes, sin embargo, para los efectos de la situación judicial sí es un precedente que pueden invocar.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) recordó que la normatividad establece que tienen prioridad para la asignación, pero no lo establece como un derecho, esa es atribución de la administradora, hacer la asignación de horarios.

Volaris solicitó conocer si se les asignan los horarios a la parte de Azteca y no los operan, ¿se pierden no?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) comentó que si, de acuerdo al Reglamento.

- *CNGA se publicó en medios de comunicación que la SCT firmó un documento con IATA, nos podrían informar cuál fue el acuerdo.*

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente) dijo que se pensó que se hablaba del nuevo aeropuerto, no obstante habla del actual aeropuerto; sin embargo, el Aeropuerto de principio está de acuerdo con WSG ya que para eso está orientado, pero nos hemos reservado a hacer el cambio, porque está en proceso una investigación de la COFECE, hasta que no haya un resultado, no se puede dar un pronunciamiento en ese sentido o en otro.

AICM (Subgerente de Asignación de Slots) al respecto informó que esa será la directriz, que IATA va a estar apoyando y asesorando todo el proceso de migración hacia el nuevo Reglamento.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) dijo tener conocimiento de un acuerdo firmado.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente) expresó que es un "Memorándum de entendimiento" donde ambas partes manifiestan su voluntad, pero no establecen límites de tiempo.

El Aeropuerto no quiere pronunciarse hasta no tener una resolución en firme de la investigación de la COFECE, aunque es del conocimiento de todos, que el aeropuerto está de acuerdo en alinearnos a WSG.

Aeroméxico Informó que derivado de la respuesta a las preguntas del Comité Nacional de Gerentes y del común acuerdo de las líneas aéreas presentes, solicitaron sea considerada la elaboración del itinerario de invierno 2015, como fue el de 2014 en base a lo acordado en su oportunidad con la DGAC.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) respondió que no es posible, porque en su momento se sacó una media y de esa media se hizo la asignación de toda la temporada y lo que se está haciendo, porque así lo establece el reglamento y los lineamientos, es la ocupación real de los horarios.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) comentó a los presentes, que como recordaran hace más de un año se vivió un proceso extremadamente complejo y desgastante, en el cual se involucraron no sólo el Aeropuerto y la DGAC, sino distintas entidades de la Administración Pública Federal, incluso la Presidencia de la República, fue un proceso complicado, cuyo resultado final fue la asignación que salió publicada en la página del AICM y fue transparente, conocida de todos y muy trazable.

Dicha asignación, fue producto de una negociación que tomó meses, y con la cual al parecer todos quedaron satisfechos, una negociación cuyo resultado es público y notorio.

Los lineamientos del propio Aeropuerto y el Reglamento de la Ley de Aeropuerto lo que señalan es que quien haya ocupado un Slot lo ocupará en un periodo posterior.

El proceso de retiro de Slots también está claramente establecido, y se puede diferir sobre las interpretaciones del Reglamento, pero en eso no hay duda, hay sesiones, hay organismos.

Derivado de lo anterior, solicitó no cambiar el proceso de asignación para invierno 2015, y se haga el mismo procedimiento de 2014, con el fin de no alterar las operaciones que están próximas, además de que la mayoría de los operadores está de acuerdo en llevarlo de esa manera; para que posteriormente se hagan los ajustes que consideren convenientes necesarios, es decir, el que quiera Slots adicionales que lo solicite de la misma manera en que se hizo, el que quiera

algún movimiento de horario lo puede pedir, y se hagan las mesas de trabajo, en las que todos colaboramos y en las que todos trabajamos coordinadamente.

AICM (Subgerente de Asignación de Slots) expresó que en las mesas de trabajo que se realizaron en la DGAC, se hizo una asignación de semana tipo y no se tiene inconveniente en volver a realizar ese proceso, sin embargo la DGAC aplicó una mediana y no están aplicando la ocupación, tampoco se está inventando un proceso, ya que eso está previsto en la Ley.

La semana tipo se puede aplicar en base a esos criterios, pero la experiencia que se tuvo en invierno y en verano, que se estuvo trabajando desde la conciliación hasta la asignación final, publicaciones que se han hecho desde hace como cinco años puntualmente cada mes, la asignación original, la base para el cumplimiento y la actualización de cada mes; toda esa información la pueden consultar en la página de internet, no fue la única vez que se publicó, probablemente algunos se enteraron en esa ocasión, pero lleva más de cinco años publicándose esa página.

El tema es el hecho de que en apariencia, se asigna algo que no es útil, y sí va a servir como prioridad de asignación, pero la cantidad de modificaciones que se realizaron en ese íter fue impresionante, por lo tanto de esa asignación original que les dio la DGAC al menos algunas aerolíneas, el 50% hicieron modificaciones, y está documentado.

La asignación de Slots es un tema en general complejo para todos los operadores, pero no quiere decir ni que se esté faltando al reglamento, todo lo que se está señalando, está previsto en las Reglas de Operación.

En las Reglas de Operación se dice que se va a establecer una dinámica de trabajo con las aerolíneas, pero jamás se establece que sea por día o por semana tipo; el último trabajo que se hizo si bien es cierto fue desgastante porque se hizo por día de operación, se tuvo la facilidad de hacer cualquier tipo de modificaciones, desde una, dos, tres horas, con el cambio de horario, hasta el día siguiente de operación.

Para el caso de American Airlines, todos aquellos horarios que quedaron pendientes fueron por que no se tenían asignados y porque se hizo un 60% de cambios con respecto a la programación original.

Aeroméxico expresó que posiblemente, no todas las líneas aéreas hicieron su tarea de apearse a la propuesta de DGAC, sin embargo la solicitud va en el sentido de replicar nuevamente y partir de ahí asumir cada uno sus propias responsabilidades.

Hoy lo que se puede informar, es que los operadores que conforman el Comité de Líneas Aéreas de este Aeropuerto y la propia CANAERO, avala la petición que se le hace al aeropuerto de trabajar en base a algo que funcionó, que costó mucho trabajo tiempo, dinero y esfuerzo y que funcionó de manera efectiva para todos.

United Airlines ofreció ir a las mejores prácticas, es decir, si ya se había hecho algo a través de la DGAC, por "semana atípica", y con ello se va a ahorrar mucho tiempo, seguir esa misma línea.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) dijo que hay muchas cosas que se hicieron bien y que hay que tomar en cuenta, sin embargo también debe tomarse en cuenta el Subcomité de Demoras, para ver el cumplimiento.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente) invitó a los operadores a la reflexión, pero en una visión distinta, la conciliación que hizo DGAC estuvo fuera de norma y fue una conciliación para buscar una solución también al tema de saturación del aeropuerto, semana tipo, día operado, horario operado.

Si comienza la operación de PLANSA, habrá muchos inconvenientes, sobre todo aquellos que no tienen oficio para cumplir con lo que está pidiendo el Aeropuerto. PLANSA finalmente funciona a base de los slots asignados, se sigue con un 5.5% de incremento en operación del aeropuerto y como todos saben se está excediendo la capacidad de tráfico del aeropuerto y lo está sufriendo Interjet, Aeroméxico, Litoral, Vivaaerobús, sobre todo por las demoras en términos de consumo de combustible en el aire.

Si la solicitud es hacer la asignación por semana tipo, seguiremos en la ilegalidad, por llamarle de alguna manera porque es una instrucción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pero va a traer muchas consecuencias.

AICM (Subdirector de Operación) aclaró que lo sucedido en invierno 2014 fue un arduo trabajo en parte perdido, se sacó una semana media por parte de la DGAC, y después se trajo al aeropuerto, y aquí se tuvo que trabajar el doble para poder hacer la asignación, sin embargo la DGAC no tenía por qué haber intervenido, pero intervino y se cumplió con el propósito por parte de la autoridad, sin embargo, se tuvo que trabajar otra vez en volver a reasignar, porque esa semana media afectaba en más de un 50% a todas las aerolíneas.

Aeroméxico expresó que hay un tema de asignación inicial y de cambios, el problema es meterse a ver operaciones nuevamente y hacer todo el análisis completo, pudiendo provocar que algunas aerolíneas pierdan slots y cambien el horario actual, porque no comparten ciertos estándares de cumplimiento la aerolínea y el aeropuerto.

Antes de invierno 2014, lo que aparecía publicado en la página del AICM era sólo el 60% de las operaciones del AICM, que 30 ó 40%, se pueden discutir de las operaciones del AICM, se hacían al día a día, a partir de invierno de 2014 ese problema ya no existe.

Entonces ya se tiene una certeza de qué es lo que tiene cada quien y a partir de ahí, el trabajo será empezar a conciliar ya que si no se va a usar unos slots, es hacer intercambios, pedir adicionales, pero sí nos resuelve el problema de la asignación inicial.

Aeroméxico de forma reiterada preguntó si es posible ir adelantando con la propuesta y con la petición de la asignación, para poder trabajar con las demás preguntas que se trajeron a la mesa, ¿Salimos con invierno 2014 o cuál será la postura del Aeropuerto?

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) mencionó que la asignación por semana tipo se ha hecho desde que se hizo la primera asignación en 2001-2002, no es algo que la DGAC estableció, la semana tipo se ha utilizado siempre, salvo la temporada actual, porque se trató de eficientar la asignación para aquellas aerolíneas que tienen una operación diferente.

Volaris expresó no estar de acuerdo en realizar todo el trabajo que se hizo en invierno 2014, los que tienen pocos slots si se van a una semana media, ya que se van a volver a quedar con un horario que no les sirve y lo van a tener que ajustar.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) hay una aerolínea que está volando más ahorita de lo que volaba en invierno de 2014, y ese es su interés, reconocer operaciones que están más allá de las 58 que fueron asignadas, porque darle a aerolíneas que volaban un número de slots cuando todos

estuvimos de acuerdo y que luego de una u otra manera han venido creciendo su operación en este Aeropuerto por encima de las 58 operaciones asignadas, no estaríamos de acuerdo en entrar en un proceso de esa naturaleza para reconocer esas operaciones.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) dijo que actualmente no se puede trabajar como se estaba haciendo en el pasado, en el sentido nada más de tomar el horario que se haya asignado la temporada pasada para replicarlo en éste, por reglamento y normatividad se tendría que ver la ocupación de ese horario, no tanto el cumplimiento, sino prioridad de haber sido ocupado en la temporada pasada.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) la prioridad vienen por lo que el AICM publicó en internet, lo cual es público, a partir de ahí si se quiere modificar algo, se tiene que seguir un procedimiento que a la fecha no se ha seguido.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) solicitó conocer el pronunciamiento al respecto de la propuesta de las aerolíneas.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) comentó que no se puede omitir lo que dice el reglamento, se tendría que hacer la consulta de que no está normado ese procedimiento ya que lo que hizo DGAC fue una conciliación únicamente.

DGAC (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) solicitó a los presentes, tomar un receso para tomar una decisión en coordinación con los demás Directores Adjuntos y el Director General del AICM.

(RECESO)

DGAC (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que se llegó a una posición conciliada, de hacer la simulación de invierno 2015 después de haber conciliado y posteriormente se dará a cada línea aérea cómo quedaría su programa para 2015, para volver a convocar a una reunión para el consenso de las líneas aéreas en cuanto a su propia asignación.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) solicitó un tiempo mínimo de 48 horas para la recepción y revisión de la asignación de slots.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que trabajando a marchas forzadas se estaría entregando el jueves a mediodía.

Copa Airlines comentó que si la simulación a entregar ¿es en base a lo que se ocupó?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) respondió que es en base a lo que se tiene asignado y que se ocupó realmente.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) aclaró que un poco lo que se quiere y como se publicó en Invierno 2014, fue la certeza del número de slots y la hora, con lo cual en su momento se estuvo de acuerdo, es entendible que si se asigna el día de hoy, no tendría mucho que ver con lo que realmente está operando cada aerolínea, y por eso se propone un proceso de conciliación.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) No, aquí sería lo conciliado, es decir, la base que se hizo con la DGAC sería exactamente lo ocupado, faltaría la fase de modificaciones y adicionales.

MAN

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) siguiendo la conciliación, dijo que se va a entregar la información, pero ¿sería con el detalle del origen de la información, para poder analizarlo?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que el número de horarios se puede proporcionar y la ocupación original, para tener modificaciones adicionales se tiene un tanto, que sale exactamente la misma cantidad que se tenía de la temporada anterior.

Aeroméxico (Coordinación de Slots) el ejercicio que se está tratando de hacer, es entender la propuesta del aeropuerto, porque fue el acuerdo que tomamos las líneas aéreas, es escuchar al aeropuerto y entender el fondo de su propuesta, se va a analizar a fondo y emitir una respuesta.

AICM (Subgerente de Asignación de Slots) dijo que de acuerdo a lo comentado con el Director General del Aeropuerto, se está proponiendo que antes de dar una asignación definitiva, se les envíe la información con la cual tendrán la prioridad de asignación por ocupación, de acuerdo a como lo está proponiendo el AICM, en semana tipo, para que los totales ustedes los puedan comparar con la temporada de invierno 2014.

El punto es dejar clara la diferencia entre conciliación y asignación, puede ser exactamente la misma, siempre que ustedes la ratifiquen, si no hacen modificaciones ni hacen vuelos adicionales.

Así mismo dijo que la base o la conciliación que se les va a enviar, será en función de la ocupación que tuvieron en invierno 2014; este es un ejercicio que van a analizar con datos más reales, porque aparentemente se tendría que operar casi igual que el invierno anterior, suponiendo que así fuera, pero están muy interesados en ver el total.

Finalmente dijo que es importante no perder de vista que las líneas aéreas deben comparar el total con la conciliación que hizo la DGAC, no con la asignación que publicó el AICM como base para el cumplimiento, porque ésa ya trae modificaciones y ya trae vuelos adicionales. Si ustedes comparan ésa contra la que se les hará llegar, evidentemente va a ser menor o mayor, dependiendo de algunos casos.

Aeroméxico puntualizó que si es lo que concilió DGAC con el AICM, es operación invierno 2014.

AICM (Subdirector de Operación) dijo que la base sería 58 operaciones, tal cual.

Copa Airlines se entiende que de alguna manera el AICM dio una autorización para operar en invierno de 2014, el cual sería el punto de partida, y una vez que se acomode o se defina vendrán otras consideraciones.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) se refirió a que se trata de la asignación original, que efectivamente el aeropuerto envió, porque es el que está facultado para realizar la asignación de slots, sin embargo, se dio la primera asignación en función de lo que se concilió con DGAC, esa fue la primera asignación, la base que se publicó; posteriormente vinieron modificaciones y adicionales, que ahora no se puede conocer.

Aeroméxico expresó no estar de acuerdo al igual que Interjet y United ya que se está hablando de lo que está autorizado para operar en invierno 2014.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) respondió que no, que lo que se va a mandar es lo que realmente se operó.

Astar Air Cargo si se ingresó la liberación del slots en términos de las reglas de operación, ¿se cuenta como sí utilizado o como no utilizado, es decir se hizo una notificación de demora y no se utilizó en los mismos términos que permite el Reglamento, ¿se me toma como utilizado o no como no utilizado?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que se está considerando la notificación de cambio, sin embargo no dará tiempo de buscar todas las notificaciones, se harán las cancelaciones, porque es el horario que en teoría tiene prioridad para serle otra vez asignado.

Aeroméxico solicita llegar a la reunión de una forma productiva, la información que van a hacer llegar de 2014, la propuesta para que se opere en 2015, ¿se podrá dar la base de dónde se tomó?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que si se tiene la base por línea aérea, y no hay inconveniente en enviarla.

Así mismo comentó que ya con el envío para la próxima Sesión, sería también contar con los comentarios de las propuestas de los cuatro escenarios que se tienen, es decir se pronuncien de acuerdo a la recurrencia de situaciones importantes, para esperar. Si se espera la línea aérea para que entreguen el tiempo establecido, sus solicitudes de slots, o se sigue aunque no las entreguen.

Para la asignación de horarios que serán registradas, pero no consideradas, se encuentran mal elaboradas o se envían al archivo electrónico, o viceversa Y el soporte documental es el que marca el orden para procesar la solicitud, si no se cuenta con archivo electrónico no es posible procesarlo; y su recomendación respecto a aquellas modificaciones de horarios que por no existir disponibilidad y por tanto no sea posible asignarles el nuevo horario, de acuerdo a su horario comercial, se les respete la prioridad que tienen, aunque no atiendan su operación comercial, o lo liberen para que le sea asignado a otra aerolínea que sí responda a dicho horario; es decir, si el horario que se le estaba asignando no responde a su horario comercial, que sea devuelto y no regresárselo, como tenían en la asignación original.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) dijo estar de acuerdo, pero los demás que cita el Centro de Control Operativo, deberían ser en una reunión aparte.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) expresó que no hace falta verlo en una reunión aparte, sino que se pueden enviar, junto con el documento del que se está hablando, para que lo consideren y de ser el caso llevarlo a votación en la próxima reunión.

AICM (Subdirector de Operación) comentó que los cuatro puntos son de orden y son básicos para continuar con la asignación.

Por otro lado dijo que esa asignación o ejercicio puede afectar, tanto a la aerolínea que tiene un vuelo como a la que tiene muchos, o puede beneficiar a la que tiene uno o a la que tiene muchos, a la que está afiliada o a la que no está afiliada, sino a todos los que operan en este Aeropuerto.

SENEAM hizo un atento recordatorio del taller que se impartirá en el Corporativo de SENEAM, enfrente del Centro de Capacitación de ASA.

Con respecto a la asignación, comentó que este es un Aeropuerto que se tiene que operar, es un negocio, sin embargo las condiciones meteorológicas afectan, como la temporada de lluvia que empezó antes de lo esperado y la operación para invierno va a ser igual.

Se sigue operando con un incremento del 5.5% en lo que va del año, los cierres de aeropuerto programados y no programados, son situaciones no predecibles y que pueden cambiar el esquema de la planeación de slots.

No habiendo otro asunto que tratar, se da por terminada la sesión a las 11:30 Hrs. del día de la fecha.

---00o---



ARMANDO SUBIRATS SIMÓN
Presidente Suplente del Comité y Director
General Adjunto de Operación

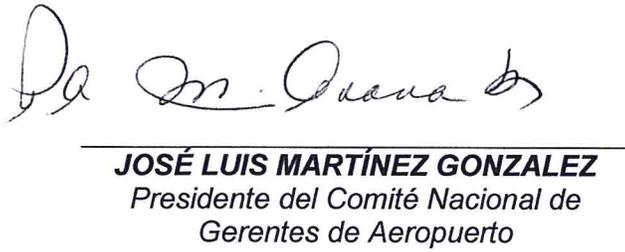


ING. RICARDO QUINTAL MARTÍNEZ
Secretario General del COYH y
Comandante General del AICM

P.A.



C.T.A RICARDO TORRES MUELA
Gerente Regional Centro
SENEAM



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



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

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Segunda Sesión Extraordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 09 de junio del 2015.