

RESUMEN EJECUTIVO DE LA TERCERA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 06 DE JULIO 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)

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dio la más cordial bienvenida a los miembros del Comité, cediendo la palabra al presidente del Comité de Gerentes.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) informó que la presente sesión se solicitó, a fin de dar seguimiento al tema de asignación de slots para invierno 2015.

Así mismo expresó que desean hacer una solicitud referente a conocer cómo se hicieron y quién tiene los slots de las temporadas pasadas para tener el antecedente y comenzar a trabajar con la temporada que viene.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que en la distribución únicamente se está considerando conforme al reglamento, así como la prioridad de ocupación de la temporada pasada, aprovechando la conciliación con cada uno de los transportistas aéreos que hizo la DGAC.

No es posible decir cómo estaba antes, por eso es que se está considerando la ocupación del slot que se hizo primero con la DGAC y luego atendiendo la petición de adicionales y modificaciones de invierno 2014.

American Airlines aclaró que se tomará como base la temporada anterior y lo que se ocupó, es decir la asignación regular y su cumplimiento.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) dijo que las líneas aéreas tienen conocimiento de lo que hizo la DGAC, hizo la conciliación y lo comentó con cada operador, esa fue la base que se tomó incluyendo modificaciones y adicionales antes del inicio de temporada.

Así mismo hizo una breve presentación de la asignación de invierno 2015, indicando que la matriz que se consideró, fue en base a la frecuencia y a lo ocupado.

En dicha temporada, hubo dos horarios que fueron los que no se ocuparon, considerando como referencia lo que se tenían asignado en invierno 2014 y lo ocupado en invierno de 2014.

HORARIOS UTILIZADOS DE TEMPORADA								
HORARIO	1	2	3	4	5	6	7	SUMA
01:15								
04:05								
07:50	22	9	22	20	23	22	22	140
08:55	17	8	19	16	19	18	18	115
SUMA	39	17	41	36	42	40	40	255

% OCUPACION HORARIO ASIGNADO							
HORARIO	1	2	3	4	5	6	7
01:15							
04:05							
07:50	96%	39%	96%	87%	100%	96%	96%
08:55	74%	35%	83%	70%	83%	78%	78%

Cada celda muestra la cantidad de horarios ocupados en cada una de las frecuencias conforme a la base de cumplimiento.

Se adiciona el porcentaje de ocupación, cuyo denominador es el número de horarios asignados para cada una de las frecuencias y el numerador las operaciones que se realizaron sobre tales horarios por 100.

SEMANA TIPO							
85%							
HORARIO	1	2	3	4	5	6	7
01:15							
04:05							
07:50	23		23	23	23	23	23
08:55							
SUMA	23		23	23	23	23	23
138							

SEMANA TIPO Y DIA							
HORARIO	1	2	3	4	5	6	7
01:15							
04:05							
07:50	23	23	23	23	23	23	23
08:55	23	23	23	23	23	23	23
SUMA	46	46	46	46	46	46	46
322							

Se muestra el número de horarios asignados que fueron ocupados con un porcentaje mínimo del 85% para cada una de las frecuencias. Primera opción planteada para considerar la ocupación por semana tipo, pero que resulta inútil para efectos de realizar la planeación de horarios de toda la temporada, considerando las operaciones que realizaron en la temporada anterior similar, cuando lo que le da sentido a la asignación de horarios de aterrizaje y despegue es realizar la organización y planeación de los vuelos (Art. 93 RLA).

En esta tercera opción, se muestra el número de horarios asignados y que fueron ocupados, independientemente del porcentaje de ocupación, y que constituirían la base inicial sobre el cual se realizaría la conciliación ya que le da sentido a la asignación de horarios de aterrizaje y despegue, al corresponder o estar próximo al número de operaciones que realizaron en la temporada anterior similar.

En las tablas que se muestran, se sacó un porcentaje en cada uno de los escenarios, de eso nada más ocuparon el 85%, considerando que fueron dos horarios.

En la semana tipo, se está considerando aquello que estuvo arriba del 85%, se está replicando para darle prioridad, que sería para el 2014, y fue el segundo sendero que se consideró para la asignación.

Considerando lo que dice el Reglamento, es que la asignación de los horarios es para planear y organizar los vuelos en los aeródromos, en este caso, es únicamente la base de referencia para hacer la planeación para la próxima temporada. Esto es en base al día de ocupación, servicios que fueron asignados y cómo los ocuparon.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que no hay observaciones al respecto, y que se irá trabajando por parte de las líneas aéreas.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) por otro lado puso a consideración de los presentes, especialmente de las aerolíneas, puntos de relevancia para la asignación así como de los plazos establecidos para tal efecto.

CONSIDERACIONES GENERALES, PARA LA TOMA DE ACUERDOS:

- *Se esperara a que una aerolínea entregue su propuesta aunque exceda los plazos de entrega, o bien, se continua con el proceso, aunque implique que pierda su prioridad para serles asignados los horarios y por lo tanto no tenga horarios para realizar su operación.*
- *Las solicitudes para la asignación de horarios, serán registradas pero no serán consideradas si se encuentran mal elaboradas o no se envía el archivo electrónico y viceversa. El soporte documental es el que marca el orden para procesar la solicitud, sin embargo, si no se cuenta con archivo electrónico, no será factible su procesamiento.*

- *Durante la etapa de modificaciones de horarios que por no existir disponibilidad y por tanto no sea posible asignarles el nuevo horario requerido de acuerdo a su horario comercial, se respetara la prioridad para su asignación aunque no atienda a su operación comercial o queda liberado para que le sea asignado a otra aerolínea que si responda a su horario comercial.*

Derivado de lo anterior, expresó que si las líneas aéreas no cumplen con un programa de trabajo, que atenderá el proceso de conciliación, se dará paso al consenso con otras líneas aéreas, con el riesgo de que aquellos que no cumplieron en tiempo y forma, pierdan sus horarios para la operación.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que en efecto, el consenso es entregar a tiempo.

American Airlines solicitó conocer que sucede si todos entregan a tiempo, pero al momento de la entrega, hay errores en las conciliaciones, existe alguna forma de que se haga la notificación de los errores y tener tiempo de corregir.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que eso corresponde al proceso de conciliación.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) aclaró que es posible que suceda que los operadores aéreos, entreguen en tiempo pero no en forma la solicitud de horarios, ya sea el archivo electrónico o solicitud impresa y los campos debidamente requisitados, de no ser así, no contarán en tiempo.

Por parte del AICM, se va a preparar un programa de trabajo, en el que se dará el tiempo suficiente para que lo puedan analizar sin problema, estando abiertos a la consulta todo el tiempo, considerando que el tiempo límite es de tres semanas

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) explicó que si hay una aerolínea que en la temporada similar anterior ocupó y se le asignó un horario determinado para esa temporada y que ahora tiene uno que no está cerca del anterior, ese horario ya no le servirá.

Se sabe que no le es útil a la aerolínea, lo que actualmente se hace es que se le respete el horario por el simple hecho de la prioridad de asignación, sin embargo, si definitivamente no le sirve el horario, no retenga el horario y libere para que ocupe otra aerolínea, es decir, si se tiene asignado un slot por prioridad, probablemente la aerolínea decida no liberarlo, aunque no le sirva, y la petición sería que si se liberara para que le ayude a otras aerolíneas a completar su operación.

Copa Airlines comentó que en el caso de que se libere el slot, que pasaría si posteriormente no se consigue uno mejor para operar.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) como ejemplo expresó que si tiene interjet 15 vuelos que no corresponden a lo que ellos comercialmente programaron y no le sirven de nada, bloquee esos 15 horarios para otra línea aérea; lo que se busca es devolverlos y ponerlos a disposición de quien si pueda utilizarlos.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) en el proceso de conciliación, se pretende hacer el ejercicio de tal suerte que la línea aérea, mande el horario comercial y ésta Subgerencia les responda por correo electrónico con el formato con el cual nos pueden hacer la petición, estando entonces en el proceso de conciliación.

Posteriormente vendrá la parte de la solicitud de la asignación original, modificaciones y adicionales; pero en la conciliación se vale nuevamente que pidan cualquier tipo de cambio, incluyendo frecuencia.

Interjet solicitó conocer si una modificación se envía en el período de transición de la temporada, aplica también a este proceso o únicamente para el proceso de conciliación y ¿Cuál sería el margen para respetar el mismo horario, si no está el comercial que se solicitó?

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) respondió que sería en cualquier asignación, precisamente porque no se está esperando a que se aparten horarios, sino que se utilicen y se aprovechen; y con respecto al margen de tiempo es el mismo que se ha manejado siempre.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) al respecto dijo que actualmente se está manejando una tolerancia de 30 minutos, considerando más o menos 30 minutos, no para la calificación, si no para buscar la asignación del horario 30 minutos antes o después.

Para las aerolíneas que tienen una cantidad de vuelos importante, se puede dar el margen de hasta una hora, porque entre sí mismos, pueden hacer algunos intercambios, no obstante, las aerolíneas que son más pequeñas y que tienen muy definido su horario comercial, ni aun dando una hora de margen les ayudaría.

Por otro lado explicó que se tiene planeado pedir que se indique el total de llegadas para ir contabilizando esa parte en el proceso de conciliación.

La idea es que en el mismo proceso de conciliación, se llegue a la asignación original prácticamente con lo que ya se quiere operar, de tal suerte que si se da una fecha para entregar todas las solicitudes, se va a concentrar a todas las aerolíneas para hacer la distribución equitativa, en donde todos vean las modificaciones y se asigne nuevamente.

Delta Airlines solicitó conocer la fecha en que se harían llegar los slots definitivos.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) explicó que la base que se va a enviar es básicamente la misma que ya se les hizo llegar, sin embargo vendrá ya en la programación, quedando pendiente el programa de trabajo para la entrega de solicitudes y de asignación de horarios.

Aeroméxico solicitó aclarar que si una compañía tiene un horario y se va a poner a disposición; se avisará antes o después, para que en caso de no ser utilizado pueda recuperarlo.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) dijo que es por eso que se pone a consideración de la mesa, para acordar aquel horario que no responda a su horario comercial y que no se vaya a operar, para que sea retirado.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) expresó que el día de mañana 07 de julio se dará a conocer los acuerdos tomados en esta sesión extraordinaria para conocimiento de los que no asistieron.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto dijo estar de acuerdo, ya que esa era la idea de este Comité y las aclaraciones ya están.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) ofreció verificar el día de hoy el formato que se va a utilizar, para que en dos días más se envíe el programa de trabajo para conciliación, recordando que son dos programas de trabajo uno para la parte de conciliación y otro para la asignación, modificación y adicionales.

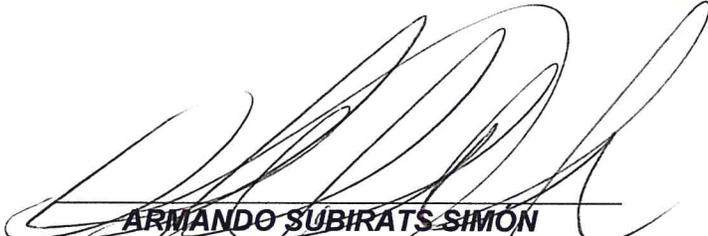
Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto Ok, estamos de acuerdo.

American Airlines comentó que si después del calendario, se ayudará con un formato para entregar el slot.

AICM (Subgerencia de Asignación de Slots) al respecto dijo que sí, se hará algo muy similar a lo que ya se entregó para agilizar el procedimiento.

No habiendo otro asunto que tratar, se da por terminada la sesión a las 10:41 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 de COYH y
Comandante General del AICM


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


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


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