

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEGUNDA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 03 DE FEBRERO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MULTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.**

**ORDEN DEL DIA**

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR
4. INICIO DE OPERACIONES A MANERA DE SIMULACION DE PLANES DE VUELO DE SALIDA CON SLOTS ASIGNADO "PLANSA"
5. PRONUNCIAMIENTO DE SENEAM A LOS PROYECTOS EJECUTIVOS PRESENTADOS EN LA TERCERA SESIÓN DEL COYH 2014.
6. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS
7. ASUNTOS PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO
8. ASUNTOS GENERALES

**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. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** sometió a consideración de los miembros del Comité, el acta de la Primera Sesión Ordinaria del COYH 2014, solicitando la dispensa de la lectura por haberse enviado con anterioridad. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de la misma.

### 4. INICIO DE OPERACIONES A MANERA DE SIMULACIÓN DE PLANES DE VUELO DE SALIDA CON SLOTS ASIGNADO PLANSA.

**SENEAM (Controlador de Tránsito Aéreo y Encargado de la Unidad ATFM)** hizo una amplia presentación de la implementación de PLANSA (Plan de Vuelo con Slot Asignado) en el AICM, considerando todos los antecedentes, requerimientos y compromisos a aplicar a partir del 5 de febrero, es decir el envío de Planes de Vuelo para el sistema PLANSA y para que éste a su vez lo pueda retransmitir a los Sistemas de Control de Tránsito Aéreo.

**Antecedentes:** Derivado de la declaratoria de saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que se tiene, se determinó tener un control de flujo en cuanto a las salidas, por lo que respecta a SENEAM no controlaba el flujo de salidas ya que regularmente en el espacio aéreo nunca superan la capacidad instalada. En realidad la capacidad está dada única y exclusivamente por el tiempo de ocupación de pista.

En el caso de las llegadas siempre preocupó regularlas, el espacio aéreo tiene la capacidad para poder manejar las operaciones, no obstante, la pista y la capacidad que tiene el aeropuerto en su área de maniobras, no es suficiente.

Para poder ejercer una regulación o poner un control sobre las salidas, fue que se solicitó a SENEAM que se creara una herramienta parecida a la que se tiene con las llegadas, que se llama, Pronóstico de Saturación de Llegadas (PROSAT), para que pudiera el AICM regular y mantener un control sobre todas las salidas, en especial sobre las aeronaves que operan con slot y las que operan sin slot, por lo que se desarrolló este sistema. La herramienta llamada PLANSA, capacitó al personal de AICM para el manejo de la misma, pero después de una reunión solicitaron a DGAC y AICM que SENEAM se encargara del manejo y uso de esta herramienta para regular las salidas o al menos tener un control sobre los slot de salidas.

**Procedimiento:** Actualmente se tiene ya instalada toda la herramienta, las computadoras y el sistema en la sala del SMART, en la Unidad ATFM que tiene SENEAM, está funcionando ya el sistema en una fase de prueba, en la cual recibe información, procesa, pero aun no ejecuta ninguna acción ni regulación sobre las salidas.

Se creó un plan de implementación, este plan ya se expuso en reuniones con el AICM y DGAC, inclusive ya con la CANAERO, este plan incluye ir introduciendo al sistema PLANSA la información en diferentes etapas, simulando las condiciones reales, que es lo que va a suceder

con las salidas para poder determinar cuáles van a ser los procedimientos para el manejo y la operación del sistema.

Esta simulación en un principio es transparente totalmente para todos los usuarios, quiere decir que no va a haber ningún movimiento en cuanto a la hora o el ETD de salida.

El personal del SMART que se tiene asignado para hacer el control de flujo en SENEAM ya recibió la capacitación sobre el manejo del sistema, no obstante, una cosa es el manejo de la herramienta y otra cosa son los procedimientos que se deben de aplicar; esos procedimientos actualmente no se tienen desarrollados, ya hay una propuesta que se hizo con el AICM, la cual se revisó en conjunto con DGAC y SENEAM y se expuso en una reunión con la CANAERO, quien solicitó participar también en estas reuniones para poder determinar cuál debiera ser el procedimiento correcto a seguir.

**Requerimientos:** Simulaciones para aplicar en PLANSA, ajustes para poder dar una buena regulación sobre las salidas, y una vez que esté bien determinado este procedimiento y se oficialice emitiendo la DGAC las circulares correspondientes o el procedimiento y lo dé a conocer a toda la comunidad, se programará una fecha efectiva para la aplicación de todos los procedimientos.

**Compromisos:** SENEAM propone iniciar las simulaciones a partir del lunes 9 de febrero, a fin de evaluar cómo se recibe la información en el sistema. A partir del 5 de febrero todos los usuarios deberán mandar su plan de vuelo en el caso nada más del AICM, a una dirección de correo electrónico.

El trabajo inicial de SENEAM, es duplicar la información que se reciba en PLANSA así como la información que algún usuario envíe al Centro de Control México para que todos esos planes de vuelo sigan estando en el sistema y no se pierda ninguna información, del mismo modo se evaluará el cumplimiento y qué tanto las oficinas de despacho o cualquier usuario que envía planes de vuelo vía AFTM cómo lo están manejando y cómo se está recibiendo retroalimentación cada uno de los usuarios y poderles decir dónde se están equivocando para que la información entre al sistema sin ningún error.

Así mismo, se requiere que una vez que se tengan todos los procedimientos y que se haya aprobado, se genere la regulación pertinente y se difunda, que el AICM continúe haciendo la parte estratégica que es la parte de la asignación de los slots y la programación de todas las temporadas, tomando en cuenta la estadística de meteorología, que es de suma importancia para programar en las mejores condiciones, ya que en temporada de lluvias la capacidad del aeropuerto se ve reducida y se deben considerar cierres de pista que hay de cada semana y que ya están programados.

Por otro lado, es necesario crear una unidad enlace con el SMART, encargada de los usuarios, para que en el momento en que haya algún problema con su slot puedan hablar y resolver.

Lo que SENEAM pide es que los archivos se reciban con 48 horas de anticipación para tener toda la programación del día siguiente y poder hacer la regulación, y que los cambios que se hagan, no se hagan con menos de 24 horas de anticipación, sólo cambios muy específicos por alguna falla de aeronave que ya no la puedan sacar que la tengan que sustituir, entonces se vería con la oficina de coordinación para asignar un nuevo slot de salida.

Finalmente expuso que el punto clave es que a partir del 5 de febrero todos los planes de vuelo de salida, del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México deben ir dirigidos a esta dirección

"MMXRPLNS" que es la dirección AFTN del sistema PLANSA; ya no se debe de mandar al Centro de Control México, a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo. Anteriormente cuando se generaba un plan, se tenía que enviar a todas las direcciones de los Servicios de Tránsito Aéreo por donde va a pasar la aeronave o por donde va a pasar el Plan de Vuelo, el único cambio que hay con ese documento es que en el caso de la Ciudad de México para las salidas no se va a incluir la dirección de México, se incluye la dirección de PLANSA, pero se tienen que seguir incluyendo todas las demás direcciones.

La primera etapa de esta simulación se va a poder verificar tal y como se está recibiendo la información, cómo los usuarios la están transmitiendo, detectan los errores que haya en el envío de estos Planes de Vuelo y poderles alimentar a los usuarios para que se corrijan todos los problemas que pudiera tener en envío de Planes de Vuelo.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto** Solicitó a SENEAM retransmitir la presentación para los que no asistieron al Comité, ya que aunque participó la CANAERO, algunas aerolíneas no son parte de su agremiados.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** aclaró que se arranca con la evaluación el próximo 5 de febrero y cerrará una semana después, de tal forma que estará convocando el día 18 de febrero a aquellos que hayan tenido problemas en este arranque y en esa programación, se dará tiempo de una hora, para ir evaluando cada uno de los problemas que hayamos encontrado en PLANSA.

**SENEAM (Gerente Regional Centro)** dicha convocatoria será en Centro México, en la Gerencia Regional Centro que está ubicada en el Hangar número 13, entrando por el Hangar Presidencial, entre la Torre de Control y Estafeta; para lo cual solicitó una lista de las personas que van a asistir porque la entrada es restringida.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** al respecto dijo que cuando se haga la convocatoria y se dé la orden de bateo de las aerolíneas, vendrá la plenaria con la Industria y con la Cámara para dar el comportamiento global y no se contaminen temas de un competidor con otro, evidentemente con la participación de la DGAC, AICM y SENEAM.

**SENEAM (Gerente Regional Centro)** dijo que la idea es hacer grupos de trabajo mensuales, para hacer un análisis del funcionamiento día a día, así como el intercambio de información e ir corrigiendo los factores que afectan tanto la operación de un aeropuerto como sus slots.

Lo que se está haciendo actualmente, es la "CDM" que es la colaboración para efectuar decisiones en cuanto a determinadas cosas de un aeropuerto y el análisis que se deba de hacer mensualmente, llevará a muy buenas conclusiones.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó que no se esperan problemas mayores, se buscará que sean los mínimos.

**Volaris** preguntó cuál es el tiempo estimado de simulación.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que no hay límite de tiempo, hasta que ya no se presenten incidencias durante las evaluaciones se dará el siguiente paso.

**5. PRONUNCIAMIENTO DE SENEAM A LOS PROYECTOS EJECUTIVOS PRESENTADOS EN LA TERCERA SESIÓN DEL COYH 2014.**

**SENEAM (Jefe de la Torre de Control)** al respecto se pronunció en el sentido de las obras que pretende llevar a cabo el AICM durante 2015 es aprobatorio, todo lo que es rodajes y área de maniobras, no obstante por lo que respecta al rodaje Alfa 3, se considera que es una obra innecesaria y no es viable, ya que puede causar situaciones de riesgo, toda vez que cruza con otro rodaje que es bastante utilizado. Por lo demás, incluso la rehabilitación de la pista 5L, 23R, no existe inconveniente.

**6. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS**

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/02/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/02/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/02/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/02/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

**DGAC (Representante del Subcomité de Demoras)** informó que por parte del Subcomité de Demoras, toca presentar el índice de puntualidad y cumplimiento de horarios obtenidos los meses de octubre-noviembre, informando los porcentajes de no utilizados y de demoras reales e imputables.

Se presentan cifras altas en los incumplimientos imputables a las compañías dando para éste periodo hasta 1, 775 incumplimientos a las 21:00 horas, también se presentan cifras elevadas por 1,573 a las 15:00 horas.

La proporción de los incumplimientos imputables es del 34%, no imputables el 37%, sin demora el 25 por ciento.

En octubre-noviembre tuvimos estas causas, tuvimos 29 % rampa aerolínea; metodología el 22 por ciento; repercusiones el 15%, operaciones el 12%, infraestructura aeroportuaria el 10%, mantenimiento a las aeronaves 6%, tripulaciones 4%, aplicación de control de flujo por saturación en el AICM 1% y tráfico a documentación 1%.

En el periodo octubre-noviembre se analizaron un total de 23 mil 508 demoras con la unidad de demoras y 3 mil 550 se turnaron al Subcomité, además de reportar un total de 3 mil 186 cancelaciones, de las cuales un 4% fueron eventos ocasionales, operaciones 37%, baja de demanda de pasajeros o carga 55% y mantenimiento a las aeronaves un 3%.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/02/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

**AICM (Subdirector de Operación)** informó que los lineamientos continúan en el mismo estatus, es decir, están pendientes de revisión por parte de IATA, CANAERO, DGAC y AICM y se mantendrá informado al Comité en la próxima sesión.

**AICM (Subdirector de Operación)** Informó que con respecto al presente acuerdo, se continua en espera del desarrollo del Plan de Vuelo con Slot Autorizado "PLANSA" el cual está ligado completamente con el tema de lineamientos actuales y la forma de cómo sería proyectado con el WSG de IATA.

Los lineamientos están prácticamente concluidos, únicamente se estaría en espera del periodo de prueba de PLANSA, en los cuales IATA y CANAERO ha participado en todo el proceso con las líneas aéreas, solo se espera ver los resultados de la simulación para su aplicación con la adquisición del software de distribución y designación de los slots.

**Colegio de Pilotos Aviadores de México (Presidente)** solicitó conocer si el aeropuerto, ya contempló el procedimiento de espera en plataforma cuando un slot este asignado y se tenga una tormenta, se han contemplado esos tiempos de espera.

**SENEAM (Controlador de Tráfico Aéreo)** informó que, en efecto dentro de las simulaciones, se tiene contemplada la situación, en donde se observa que el problema mayor es en la mañana cuando se presentan eventos de niebla y de cero visibilidad en el que a veces el aeropuerto está cerrado por dos ó tres horas. El procedimiento sería que PLANSA dejaría de funcionar con el mismo procedimiento y se daría inicio a la parte táctica de Control de Tránsito Aéreo como se hace actualmente.

**Colegio de Pilotos Aviadores de México (Presidente)** comentó que esa parte queda comprendida, pero que pasa con el procedimiento de espera en plataforma, el cual está en todos los aeropuertos grandes y los aeropuertos lo tienen especificado, incluso en los planos de aeropuerto.

Derivado de lo anterior, la sugerencia es que se vaya pensando en una publicación en el propio PIA para que especifique y las tripulaciones sepan lo que se debe hacer en los aeropuertos grandes.

**SENEAM (Controlador de Tráfico Aéreo)** dijo que durante las mismas simulaciones se tendrá que determinar, ya que como se habla de un aeropuerto saturado, no hay muchas opciones, no hay un área de espera y prácticamente siguen esperando en las mismas plataformas.

**AICM (Subdirector de Operación)** expresó que está considerado el procedimiento en las reglas de operación, para la asignación y el desembarque de los pasajeros, dependiendo del tiempo y la concentración de las aeronaves, lo cual se coordinará con las aerolíneas.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/02/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** informó que con respecto a infraestructura y sistema de bandas en la Terminal 2, se encuentra completo, actualmente está en proceso la fase de sorteo por vuelos, estando en espera de información por parte de aerolíneas. El día de hoy se llevará a cabo una reunión en la que se empezará a entregar el sorteo de vuelos.

**Aeroméxico** comentó no haber recibido la convocatoria para la reunión

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** respondió que la convocatoria es a las 17:00 hrs. en la Terminal 2.

**7. ASUNTOS PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO**

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto** solicitó conocer el estado en que se encuentran los siguientes temas:

- *Radar Doppler.*

**SENEAM (Jefe de la Torre de Control)** informó que el radar ya está instalado y funcionando, en los últimos meses que se han presentado cielos muy claros y poca nubosidad no se ha tenido ningún procedimiento interesante con el sistema, sin embargo, ese radar va a permitir determinar tipos de nubosidad, tipos de cizallamiento en 35 millas alrededor del Aeropuerto, lo cual ayudará a las aproximaciones y despegues, tendiendo información de primera mano en tiempo real de esas condiciones.

- *Hay algunos locales comerciales que están vacíos, tanto en Terminal 1 y 2 los cuales, se encuentran llenos de basura, llegan personas indigentes a dormir y en otros se han encontrado maletas vacías*

**AICM (Subgerente de Seguridad a Terceros)** ofreció tomar y hacer recorridos para ubicar exactamente los lugares de que se trata.

- *WIFI, es completo y gratuito, pero no hay manera de conectarse.*

**AICM (Director General Adjunto Comercial y de Servicios)** informó que se trata de un proveedor del servicio, el cual tiene un contrato, se revisaran los alcances que tiene el servicio que está prestando y cómo podemos mejorarlo.

- *Se suscitó un robo a una compañía aérea en el Mezzanine arriba de los mostradores, un asalto directo en sus oficinas; no hay cámaras, no hay vigilancia y no sé si de alguna forma pudieran auxiliar ahí, ya que hay varias líneas aéreas ubicadas ahí Cubana, TAM, United, American Airlines.*

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** informó que se está trabajando en el tema de reingeniería de las imágenes y de circuitos cerrados, además de que se reitera que los avisos o reportes sean mediante el Centro de Gestión Aeroportuario de la Subdirección de Seguridad de no ser así tarda mucho en llegar el aviso, no obstante se tienen las imágenes y la Procuraduría del Distrito Federal, ya trae la imagen del sujeto, esperemos que en cualquier momento decida regresar al Aeropuerto y detenerlo.

**Alaska Airlines** dijo que en general ese pasillo requiere un poco de atención en seguridad, ya que la única seguridad que ese pasillo tiene es la del cuarto mágico ahí hay una persona de vigilancia, pero en sí no hay cámaras en todo lo largo de ese pasillo, hablando de United, hasta prácticamente más delante de la oficina de Alaska.

La preocupación es que capten que líneas aéreas están cerrando ventas en esas áreas y que le sea tan sencillo al asaltante como tocar la puerta y entrar con una pistola, evidentemente nadie va a poner resistencia al respecto, por lo que si es necesario el apoyo para que existan recorridos más frecuentes en esa área o bien colocar cámaras de seguridad.

**AICM (Subgerente de Seguridad a Terceros)** expresó que también tomará nota para programar rondines con Policía Auxiliar.

**Air Canada** solicitó recordar los teléfonos del Centro de Gestión Aeroportuaría a fin de poder reportar algún sospechoso.

**AICM (Subgerente de Seguridad a Terceros)** ofreció enviarlos por correo electrónico para que los tengan a la mano.



## 8. ASUNTOS GENERALES

**b) Alaska Airlines** solicitó saber la condición de los sanitarios, los baños están en unas condiciones bastantes deplorables, en algunos casos ya no tienen ni tapas los excusados.

El servicio que tienen actualmente de limpieza del aeropuerto en de los baños, tiene una especie de cuidador y mantiene el baño limpio, no obstante las condiciones ya son lamentables.

**AICM (Director General Adjunto de Administración)** informó que por instrucciones del Director General, desde hace tres meses, se hace recorrido entre Servicios Generales, que es la parte de limpieza, la de mantenimiento de baños y la Subdirección de Ingeniería, se ha bajado la incidencia en 70%, aunque aún faltan algunas aéreas. Diario se hace un recorrido y un reporte de cuánto están dañados y en qué situación están, ha mejorado un poco, pero se va a redoblar el esfuerzo.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** expresó que incluso se han quitado sensores electrónicos que a diario se roban cerca de 20 o 25 y las pilas de los propios sensores. Adicionalmente el sensor electrónico sin pilas no funciona y en los casos que sean necesarios, se pondrá sensor electrónico junto con botón para que pueda funcionar, sin embargo si hay una incidencia muy alta de desperfectos causados.

Se arreglan 15 o 20 a la semana y nos encontramos con otros 25 o 30 banalizados, sin embargo, se pondrá más énfasis.

**c) AICM (Director General Adjunto Comercial y de Servicios)** informó que en seguimiento a la información presentada en la Primera Sesión Ordinaria de este Comité, comunica lo siguiente:

*El viernes 8 de febrero de 2013 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación las bases de regulación tarifaria aplicables para el cobro de servicios de abordadores mecánicos para pasajeros en su modalidad de aerocares que presta la empresa Passenger Mover de México, S. A. de C. V., en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, Ciudad de México.*

*Al respecto se notifica que mediante oficio de fecha 14 de enero de 2015 la Dirección de Tarifas de la Dirección General de Aeronáutica Civil, considerando lo establecido en el punto siete de las bases de regulación tarifaria publicados en el Diario Oficial de la Federación el 8 de febrero de 2013, tomó conocimiento del ajuste anual definitivo resultante de considerar el Índice Nacional de Precios al Productor sin incluir el Petróleo, a las tarifas por el servicio de abordadores mecánicos en su modalidad aerocares que se proporciona en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez Ciudad de México por la empresa Passenger Mover de México S.A. de C.V., para aplicarse a partir del 1º de enero de 2015, lo cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el pasado 22 de enero.*

**d) Iberia** hizo referencia a la pérdida de pasajeros en los tránsitos por la duración del pase de Migración, sobre todo en las mañanas, ya que entran varios vuelos grandes a la vez, con mucho pasaje y transcurre entre hora y media y dos horas desde que desabordamos hasta que sale el último pasajero de migración.

**Instituto Nacional de Migración** ofreció revisar la situación, no obstante el servicio va acorde a los tiempos que está dando Migración, seguramente el problema está cuando se juntan vuelos.

**Iberia** expresó que efectivamente se toman tiempos y sobre todo los pasajeros que se regresan, sin embargo, no es todos los días.

**e) Unidad de Sanidad Internacional en el AICM** informó de la nueva amenaza de salud de parte del pueblo norteamericano que se llama sarampión.

Dio lectura al aviso preventivo de viaje a los Estados Unidos que emitió la Federación y fue actualizado el día 27 de enero del presente.

*La Secretaría de Salud Federal a través de la Unidad de Inteligencia Epidemiológica y Sanitaria, emite el siguiente aviso preventivo de viaje ante los casos de sarampión detectados en los estados de California, Utah, Arizona y Washington en los Estados Unidos de América.*

*Atención a los viajeros a los estados ya mencionados.*

*La Secretaría de Salud Federal recomienda tomar precauciones específicas para los viajes a los estados de California, Utah, Arizona y Washington en los Estados Unidos de América debido a los casos de sarampión.*

*La infección causada por el virus de sarampión produce una enfermedad aguda, la cual es altamente contagiosa. Clínicamente se caracteriza por presentar fiebre, enrojecimiento de ojos, congestión nasal, tos, manchas pequeñas dentro de la boca y posteriormente, erupciones cutáneas en cara y cuello que posteriormente se extienden a todo el cuerpo. Se transmite por contacto con gotitas provenientes de la nariz, de la boca o la garganta de una persona infectada.*

*La enfermedad es más grave en los lactantes mal nutridos y es mucho más grave en los adultos que en los niños, en los adultos suele ser mortal.*

*Las complicaciones son: diarrea severa, infecciones del oído, neumonía, ceguera y encefalitis, esto es inflamación del cerebro secundario a la infección por el virus de sarampión, que puede conducir a la muerte.*

*A pesar de que el sarampión es una enfermedad prevenible por vacunación, sigue siendo una enfermedad persistente en diferentes regiones del mundo.*

*El 7 de enero de 2015, el Departamento de Salud Pública del estado de California, en los Estados Unidos, notificó 11 casos de sarampión confirmados. Los casos coinciden con fecha de inicio de erupción cutánea alrededor del 31 de diciembre del 2014 y tienen como antecedente importante, el haber visitado el parque de diversiones Disneylandia en el condado de Orange en California, Estados Unidos y con base en el periodo de incubación del virus es muy probable que éstas personas se infectaron en algún momento entre el 15 y el 20 de diciembre del 2014. De los 11 casos señalados, ocho residen en California, dos en Utah y uno en Colorado.*

*Hasta el 26 de enero de 2015, el Departamento de Salud Pública del estado de California ha notificado 73 casos confirmados, 50 están relacionados el brote de Disneylandia y 23 no tienen asociación epidemiológica con este brote del parque de diversiones.*

Adicionalmente, se han presentado 5 casos en el estado de Arizona, tres casos en el estado de Utah, dos casos en el estado de Washington, uno en Oregón, uno en Nebraska, y otro en Colorado; sin embargo, el aviso preventivo se limita a los cuatro primeros estados.

En México la última epidemia en México de sarampión ocurrió entre 1989 y 1990, es decir, son casi 25 años sin sarampión endémico en nuestro país; reportándose en esas fechas 89 mil 163 casos.

En el 2011 se presentaron tres casos importados: dos en el Distrito Federal y uno en Guanajuato; durante el 2013 y 2014 se reportaron casos en viajeros extranjeros.

Derivado del actual brote de sarampión, originado en el estado de California, se han identificado dos casos importados en nuestro país; uno en el estado de Baja California Sur y otro en Nuevo León, ambos con antecedente de viaje a Disneylandia, California, Estados Unidos.

El Programa de Vacunación Universal y las medidas de prevención y control implementadas en México han permitido una adecuada vigilancia de la enfermedad; el último caso autóctono de sarampión en nuestro país se registró en 1996.

### **Recomendaciones:**

*Antes de su viaje: Aplicar la vacuna contra el sarampión. Las personas que no puedan demostrar que fueron vacunados cuando eran niños y que nunca han tenido sarampión, deben ser vacunados.*

*Los niños en México rutinariamente reciben vacunación contra el sarampión a los 12 meses de edad se aplica la primera dosis, y a los 6 años de edad, al entrar a la primaria, se aplica la segunda dosis.*

*Los niños de 6 a 11 meses de edad deben tener una dosis de vacuna contra el sarampión si se viaja a los Estados Unidos.*

*Los lactantes vacunados antes de los 12 meses deben ser revacunados después del primer año con un intervalo, entre ambas dosis, de al menos 28 días.*

*La vacuna "doble viral", o SR que significa Sarampión y Rubéola, se aplicará en situaciones especiales, cuando haya casos de sarampión en una región, se aplicará a partir de los seis meses de edad sin que esta dosis forme parte del esquema básico de vacunación y no cuenta para registro de cartilla.*

*Los adolescentes y adultos que no cuenten con dos dosis de vacuna deben vacunarse. Si no cuenta con antecedente deberá recibir dos dosis separadas por al menos 28 días.*

*Las únicas vacunas contra el sarampión disponibles en México son: la triple viral SRP (Sarampión, Rubéola y Parotiditis) y la doble viral SR (Sarampión y Rubéola)*

*La que generalmente se usa es la doble viral (Sarampión, Rubéola)*

*Y una acotación importante, no existe ninguna relación entre la aplicación de la vacuna y complicaciones severas, especialmente el autismo.*

Hay grupos en Norteamérica que están en contra de las campañas contra la aplicación de biológicos, creen que los gobiernos del mundo nos quieren controlar mentalmente por la aplicación de vacunas, en los sistemas de salud se está en contra de esta situación.

Para la tranquilidad de todos, el sarampión podría llegar al país, pero muy difícilmente dispersarse, dado que este programa de vacunación universal tiene protegido al 99.9 % de los mexicanos desde 1995.

**Iberia** solicitó conocer si como en años anteriores, que se ha puesto la vacuna de H1N1 (Influenza), este año será lo mismo para este caso.

**Unidad de Sanidad Internacional en el AICM** expresó que se está coordinando con la Gerencia de Servicio Médico campañas de vacunación intensiva para que se ofrezca libremente, no obstante, por falta de presupuesto en salud se ha atrasado un poco la dotación del biológico para ofertarla, y con la explosión en el Hospital de Cuajimalpa, los recursos se enfocaron a dar solución y reconstrucción a ese hospital.

**f) AICM (Subdirector de Operación)** informó que como un acuerdo de la última reunión del RCT, se hizo una breve presentación del Control de Riesgo por Fauna Nociva en el área operacional.

**AICM (Coordinación de Control de Fauna)** informó a manera de introducción que el término fauna nociva no existe dado que sólo se utiliza en un sentido antropocéntrico ya que evolutiva y ecológicamente no hay especies nocivas, esto quiere decir que no hay fauna que dañe a la propia naturaleza.

Dadas las circunstancias que tenemos de fauna nociva y la ubicación geográfica que tiene este Aeropuerto, no es inmune a lo que serían los impactos con aves.

En 2013 se tuvieron 18 impactos de los cuales el 60% fue con la especie de golondrina, seguida por la paloma doméstica y un impacto que hubo con el pato mexicano, donde sí hubo daño, mientras que para el 2014 fueron 10, se redujo y también la mayoría fue con la golondrina.

A partir de esto el AICM hace un análisis de riesgo para todas las especies identificadas en este Aeropuerto, donde se observa que la golondrina fue la especie con mayores impactos, pero de baja peligrosidad. En el caso del pato, por la condición y su comportamiento, se puede observar que también es de poca peligrosidad; sin embargo sí causó daño.

Una especie de alta abundancia es la paloma doméstica, un problema latente para este Aeropuerto y de alta peligrosidad. Otra especie que no ha tenido impactos, pero que sí ha causado conflicto es la garza ganadera y la garza blanca que últimamente se ha presentado en abundancia.

Una vez realizado el análisis, se detectó que la golondrina no va a causar daño a ninguna de las aeronaves; el pato mexicano sí puede llegar a causar problemas, sin embargo, el aeropuerto lo tiene controlado; la paloma doméstica sí está causando bastantes problemas y si no se trabaja de raíz, puede llegar a tener impactos.

En el AICM se utilizan métodos tales como antipercha, lo que permite que las aves no se sigan perchando sobre los letreros, aumentando también lo que sería el control de roedores, métodos sonoros, como son los cañones y las grabaciones, este método ha ayudado bastante para el problema de palomas; sin embargo, se podrán eliminar dado que el problema está en otro lugar y no sobre el rodaje.

Otro de los métodos son métodos visuales como los sky dancer, rayos laser durante las noches y aves motorizadas, se utiliza también la disuasión con predadores naturales, como son perros y aves rapaces perros que obedecen a la orden de dispersión y sólo se trabajan sobre áreas verdes, mientras que las aves rapaces, sólo hacen vuelos de control, dado que por recomendación de la Secretaría del Medio Ambiente, la cetrería queda eliminada de este Aeropuerto porque se ha comprobado que no es un método que funcione.

Las termonebulizaciones y la aplicación de repelente, con altos índices de avifauna con hábitos alimenticios de insectos, la termonebulización ayuda a mantener los índices de moscos bajo y obviamente va a disminuir la abundancia de aves.

Aplicación de repelentes, un repelente con olor a uva el cual aborrecen las aves.

También se hace captura y reubicación de todo lo que serían mamíferos como son perros, gatos y conejos; una vez que se capturan, se llevan por convenio con algunas protectoras que ayudan a reubicarlos en algunos hogares.

Las aves se acostumbran fácilmente a todos los métodos con que se cuenta, entre tres o cuatro meses. La existencia de focos atractivos en el entorno del aeropuerto es la causa principal que fomenta el incremento de la población y la presencia de fauna, por lo que podar el pasto es una manera de disminuir el acercamiento de la fauna.

**Colegio de Pilotos Aviadores de México (Presidente)** informó que recientemente, hubo un incidente muy grave en el aeropuerto de Mazatlán, un aerodinámico Connect 190 tiene un impacto al despegar, la masa del ave no se calcula en más de tres kilos; sin embargo, el impacto fue en el área de computadoras sensibles y la aeronave se quedó sin instrumentos, sin sensores de aterrizaje, tuvo que quemar combustible, hacer paso, fue un incidente muy grave, que el Colegio de Pilotos tiene documentado.

**Alaska Airlines** solicitó conocer si para la construcción del nuevo aeropuerto, está contemplado el control y movimiento de fauna.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que, en efecto, se está participando con el grupo de arquitectos que están haciendo el programa de este tema. Así mismo solicitó a Aeroméxico, Interjet, Aerounion y Policía Federal contribuir a eliminar nidos de palomas detectados en sus hangares, que salen a alimentarse a las áreas verdes.

**Aeroméxico** ofreció todo el apoyo, solicitando se indique el modo de mitigación de este tipo de fauna.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** solicitó al Subdirector de Ingeniería, hacer un calendario de recorrido con los hangares en donde se tiene el problema, básicamente en las cabecera 5.

**g) AICM (Subdirector de Operación)** informó que el Aerotrén requiere del mantenimiento anual, el cual ya está programado a partir del 16 de febrero antes de Semana Santa, por lo que el tren estará fuera de servicio desde el día 16 de febrero y hasta el 3 de marzo y reanudarán operaciones el 4 de marzo.

El año pasado se programó el mantenimiento en 11 días y ahora se está considerando 10 días y 6 para el cambio del cable.

Ya está coordinado todo para la transportación tanto de pasajeros como de personal con los autobuses para estos periodos.

**Alaska Airlines** solicitó el apoyo para que no haya cobro a los empleados que utilizaran el transporte.

**AICM (Subdirector de Operación)** aclaró que los autobuses rojos van a dar servicio a los pasajeros con pase de abordar, sin embargo para el resto del personal están los autobuses blancos.

**AICM (Subdirector de Terminal y Transportación Terrestre)** informó que se tienen convenios con la empresa de los camiones rojos, los cuales no pueden dar un servicio gratuito por todo el tiempo que estará fuera de servicio el aerotren, por ello la gente acude a los blancos por no pagar el servicio, de eso se deriva un reclamo por la baja de ventas.

**h) Air Canadá** solicitó se informe vía sonido para todo el público, que el aerotren estará fuera de servicio durante el periodo de mantenimiento, y con ello prevenir muchas inconformidades por parte de los pasajeros.


**AICM (Subdirector de Operación)** expresó que sin ningún problema se darán los avisos y se pondrá el señalamiento correspondiente al mantenimiento del aerotren.

**i) AICM (Subdirector de Operación)** dio a conocer que en cuestión seguridad, en el área de movimiento operacional, los cruces de pistas, equipos y licencias se ha tenido una cantidad importante de eventos, en los que no se respeta la velocidad, personal que está conduciendo sin licencias, equipos sin el permiso correspondiente, inclusive el impacto de dos vehículos en el que uno por exceso de velocidad volteó a un equipo de remolque de equipaje.


El aeropuerto, tomará acciones en coordinación con la autoridad, pero también se pide a las aerolíneas que verifiquen con su personal, es una responsabilidad total darle a una persona que no tiene la capacitación adecuada un vehículo, como lo es un tractor para remolque, etcétera.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:53 horas del día de la fecha.

---o0o---

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

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

**Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Segunda Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 03 de febrero del 2015.**

