

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA SÉPTIMA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 07 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. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR
4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS
5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO
6. 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.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** hizo la presentación de funcionarios que se integra al Comité de Operación y Horarios y a la operación del aeropuerto en sus respectivas áreas.

**Contralmirante Piloto Aviador Naval Fernando Ríos Sosa**, nuevo Comandante de la Base Aeronaval del Aeropuerto de la Ciudad de México, por parte de la Secretaría de Marina.

Así mismo dio la más cordial bienvenida al Controlador de Tránsito Aéreo Miguel Peláez Lira, Director Adjunto de Seguridad Aérea de la DGAC, quien a su vez presentó al nuevo **Comandante General del AICM, el Ingeniero Francisco Quiroz Pulido**, quien cuenta con una trayectoria de 35 años desempeñando varios cargos en Aeronáutica Civil.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** agradeció la bienvenida y reitero el compromiso con el Aeropuerto, ofreciendo poner su mayor esfuerzo para desarrollar y cumplir con las metas y los objetivos de la Dirección de Aeronáutica Civil.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto** a nombre de las líneas aéreas dio la bienvenida al nuevo comandante del aeropuerto, resaltando la gestión anterior del Ing. Quiroz, como un trabajo eficaz y eficiente; reiterándose a las órdenes de comandante solicitando hacer un trabajo conjunto, coordinado y colegiado con las diferentes autoridades y el propio AICM.

**AICM Director General Adjunto de Operación** reitero a nombre del licenciado Argudín, la bienvenida del Comandante, resaltando la excelente oportunidad trabajar en coordinación DGAC y el AICM nuevamente.

### 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, los Resúmenes Ejecutivos de la Sexta Sesión Ordinaria y Tercera Sesión Extraordinaria del COYH 2015, 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 las mismas.

4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/07/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/07/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/07/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/07/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

**DGAC (Representante del Subcomité de Demoras)** hizo la presentación del índice de puntualidad y cumplimiento de horarios, correspondiente al mes de abril de 2015.

Se presentó el cumplimiento real por causas externas y el incumplimiento imputable a las aerolíneas, a excepción de Amerijet y Qatar, que operaron sin demora.

A partir de las 00:00, hasta las 23:59, se presentaron aumentos en horarios saturados, presentando el máximo a las 20:00, 21:00, 22:00 que son las horas del cierre.

Se presentó la proporción de los incumplimientos, 1% los no utilizados por cancelación o cambio de horario, imputables 43%, no imputables son 39% y sin demora un 17% también en el mismo período.

Las causas que se dieron en los dos meses conjuntados, para tráfico y documentación de la aerolínea 1%, por falla de sistemas y aplicación de control de flujo 1%, operaciones de la aerolínea 22%, servicios en rampa a aerolínea 22%, meteorología un 21%, repercusiones 17%, mantenimiento a las aeronaves 6%, infraestructura aeroportuaria 6%, y tripulaciones de la aerolínea 4%.

En el período de febrero-marzo 2015, se analizaron un total de 20 mil 598 demoras con la unidad de demoras del aeropuerto, de las cuales 3 mil 635 se turnaron al Subcomité para su dictaminación final.

Las causas de cancelaciones que se dieron en ese período fueron 1% de mantenimiento a las aeronaves, meteorología un 4%, baja demanda de pasajeros o carga 14%; por motivos comerciales 35%, y por operaciones un 46%. Por este motivo, se cancelaron un total de 4 mil 872 vuelos.

Se presentó gráficamente, el resultado obtenido, iniciando con las aerolíneas internacionales, el cumplimiento e incumplimiento real imputable a la compañía.

Para aerolíneas nacionales, se indicaron los porcentajes obtenidos en ambos rubros, el incumplimiento imputable y el incumplimiento real.

Así mismo se mostró la afectación ya en el horario real de operación y las demoras o los incumplimientos que se obtuvieron en cada franja horaria.

En un 2% se muestran los horarios no utilizados por cancelación o cambio de horario, 38% no imputables, 43% sin demora, un 17% se presentó como demora, pero finalmente no hubo tal.

Esta gráfica, representa las causas que se generaron en el mes de abril, en forma general, con servicios de rampa a las aerolíneas 29%, repercusiones 19%, meteorología 18%, operaciones de la aerolínea 11%, infraestructura aeroportuaria 11%, mantenimiento a las aeronaves 5%, tripulaciones 5% y 2% control de flujo por saturación en el AICM.

En el período de abril 2015, se analizaron 14 mil 224 demoras, con la unidad de demoras del AICM y 2 mil 433 se turnaron al Subcomité para su dictaminación final.

Las causas de cancelaciones es de 1%, meteorología y mantenimiento 42% por motivos operacionales y un 50% por motivos comerciales.

En ese período se presentaron un total de 3 mil 184 cancelaciones de vuelos.

**Aeroméxico** solicitó conocer si en algún otro foro, se pudiera dar una breve explicación de cómo se determinan las cifras de demoras para tenerlo un poco más claro como línea aérea.

**Representante del Subcomité de Demoras** aclaró que las gráficas representadas, indican únicamente las demoras originales, no están incluidas las demoras de repercusión, que van elevando el porcentaje, no obstante, en el foro del Subcomité de Demoras se puede ampliar la información y dar números a detalle, por cada causa.

**Aeroméxico** solicitó que la lámina de demoras, incluya también las repercusiones para fines informativos.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/07/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

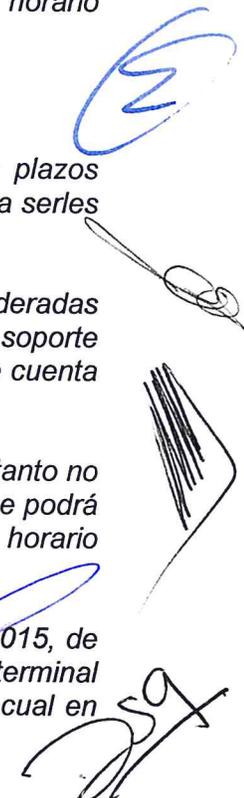
**AICM (Subdirector de Operación)** informó que en seguimiento a las reuniones Extraordinarias de este Comité de Operación y Horarios en las que se trató el tema de Slots, se tienen los siguientes comentarios:

**AICM (Gerente del Centro de Control Operativo)** informó que derivado de la plática que se tuvo en las citadas reuniones se llegó a la toma de acuerdos con las siguientes consideraciones:

- *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, se desprendieron los siguientes acuerdos:

- 1) *En caso de que una aerolínea no entregue su propuesta de conciliación en los plazos señalados, se continuará 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.*
- 2) *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.*
- 3) *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 podrá liberar dicho horario, para que le sea asignado a otra aerolínea que si responda a su horario comercial.*
- 4) *Se inician trabajos de conciliación y horarios para la próxima temporada de Invierno 2015, de acuerdo a la información enviada a las aerolíneas regulares que operan en esta terminal aérea, tal y como se aprecia en la opción 3 (semana tipo y día de operación), de la cual en breve se enviara programa de trabajo y formato para su elaboración.*



**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** al respecto dijo que ya se llegó a esos acuerdos y no hay comentarios adicionales al respecto, se espera que la asignación sea en beneficio de todos.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** informó a los presentes que por consenso con la Dirección General de SENEAM y la Dirección General del AICM, iniciar la simulación oficial del proyecto PLANSA sin previo aviso a nadie. Ya se tienen los primeros resultados, los cuales dará a conocer SENEAM.

**SENEAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo)** informó que se inició el proyecto con un software desarrollado por SENEAM y administrado por el AICM, en donde se compara el slot autorizado contra el plan de vuelo enviado, estando en proceso de pruebas, es un proceso totalmente transparente hasta la realización de un seminario en fechas pasadas, en donde se informó cómo deberían enviar el plan de vuelo que se origine en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y lo pueda gestionar este software.

Se tuvo la oportunidad de recibir al personal operativo que envió cada una de las aerolíneas, quienes recibieron el procedimiento de cómo enviar el plan de vuelo y al día de hoy se tiene que aún algunos usuarios están utilizando direcciones de la red AFTN, que no son compatibles con el sistema, como se les solicitó.

Posterior al Seminario que se impartió, comenzaron a mejorar en los envíos, a tal grado que hay usuarios que ya están mandando correctamente su plan de vuelo, no obstante, todavía hay personas que lo envían de manera errónea y el sistema no lo pueden gestionar de esa manera, de tal forma que de haberse iniciado con toda la aplicación de PLANSA el 4 de julio, se hubieran quedado sin plan de vuelo y no hubiera podido salir la aeronave.

Se tuvo algunos casos de ausencia de plan de vuelo, por los ajustes que se estuvieron realizando, se asignó gente a modificar algunos planes de vuelo, sin embargo eso no se hará regularmente, por eso se solicita se apeguen a lo que en el Seminario se les explicó.

Todas las aeronaves que salen del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, no pongan ninguna otra orientación que vaya a direcciones en México, que no sea la de PLANSA.

Cuando se tiene suspensión de operaciones, como fue el caso de cierre de una pista por una aeronave que permaneció dentro con los neumáticos ponchados, las condiciones meteorológicas que inundaron el Aeropuerto el domingo, etc; en ese momento se deja pasar absolutamente todo, porque si no, se comienza a descuadrar toda la programación.

De tal manera que se está trabajando, para que cuando se presente esa condición, en coordinación con el AICM y con la autoridad aeronáutica, se deje pasar absolutamente toda la información, cuando haya alguna afectación meteorológica o de suspensión de operaciones por alguna razón en el AICM.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que hubiera sido caótico suspender vuelos por falta de plan de vuelo, por lo que se solicita hacer las correcciones necesarias para continuar con el proceso.

**SENEAM (Director General Adjunto de Tránsito Aéreo)** expresó que cuantitativamente sería impactante, ya que algunos usuarios con prácticamente todos sus vuelos estarían sin plan de vuelo, por lo tanto no serían atendidos.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** ofreció reforzar el tema y agradece se envíe la información de resultados para saber quién sigue teniendo dificultades con el envío.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que probablemente a partir del próximo lunes se estará convocando a cada línea aérea en particular en SENEAM para afinar detalles.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/07/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** informó a los presentes que entraron en vigor los contratos de mantenimiento de las bandas de equipaje a cargo de la empresa Siemens y el contrato de mantenimiento de los equipos de escaneo a cargo de Provetecnia.

Se acordó con ambas empresas, hacer los trabajos lo más pronto posible para que no se tenga afectación en la temporada alta, lo mismo es para el caso del tomógrafo nacional con Interjet, que está en las últimas pruebas.

**AICM (Coordinación de Equipaje documentados)** informó que se está próximo a concluir los trámites administrativos para la contratación de las empresas que prestarán los servicios de mantenimiento para la inspección de equipaje, a partir del lunes, 1° de julio, las empresas estarán en posición.

Como es del conocimiento de todos, el aeropuerto cuenta con 18 escáneres "Examin RL3" y la empresa PROVETECNIA que es aparte de distribuidor, es la encargada de dar el mantenimiento, tanto al software como el hardware de esos equipos, de los cuales nueve se encuentran en Terminal 2 y se encargan de la revisión del equipaje internacional y doméstico, en un solo local y en la Terminal 1 cinco en la parte internacional y cuatro más en la parte doméstica o nacional.

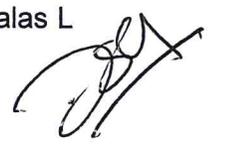
Por otro lado se encarga del mantenimiento a las máquinas de Rayos X, que se manejan en Interjet sobredimensionado, Volaris, Magnicharter y VivaAerobus.

SIEMENS se encarga del software y hardware de los tres sistemas que se tienen, tanto con los mantenimientos programados como los emergentes y reparaciones, ya que debido al uso constante de estos equipos en cualquier momento puede fallar las cadenas, engranes, el desgaste de bandas.

DALKIA se encarga del mantenimiento de montacargas, los cuales en cualquier contingencia, además de los equipajes sobredimensionados sirven para ayudar a hacer la revisión exhaustiva del equipaje y desahogar las salas cuando se encuentran congestionadas.

CETEC es otra empresa que está disponible las 24 horas del día y se encarga de dar mantenimiento a los equipos detectores de explosivos, que se encuentran ubicados en las salas L y F, además en los montacargas para la detección 50-50 que se realiza en esos recintos.





Otro de los asuntos de la coordinación es llegar a una situación óptima de la clasificación de equipajes en carruseles de salida, de acuerdo a su destino, es el llamado sorteo por vuelos.

Actualmente se está trabajando con el área doméstica de la Terminal 1, con los equipos de Interjet, ya se han realizado varias actividades conjuntas con los programadores de SIEMENS y líneas aérea, detectando algunas variaciones que ya se han corregido en la fibra óptica, adecuaciones de velocidad de comunicación entre los equipos de la línea, el scada y la parte de SIEMENS para las velocidades de bandas; además se ha definido y aclarado la posible duplicidad de la dirección para que los equipos se identifiquen y tengan una comunicación eficiente.

Se tiene prevista una reunión con los expertos tanto de Interjet, SIEMENS y el aeropuerto para culminar con ese proyecto y se pueda utilizar la clasificación de equipajes continuamente en la parte doméstica de la Terminal 1.

Por otro lado continúan las campañas para concientizar la importancia que tiene el manejo del equipaje, desde los mostradores de las líneas aéreas, haciendo entrevistas en las líneas de documentación, que es donde se puede tener contacto directo con el pasaje.

Finalmente se insiste en el acomodo de las maletas a los trabajadores en mostrador, tendiendo como problema principal la rotación de trabajadores, no obstante, con las gráficas que se van a colocar en las bandas y la señalización en éstas, se irá aminorando cada vez más el problema de los equipajes, donde probablemente se inicien los errores, para eficientar el sistema de bandas.

**Aeroméxico** solicitó conocer si sobre este tema, se tiene también agendada alguna reunión o seguimiento para el tema de las líneas aéreas que operan en la Terminal 2.

Expresó que ya hay un seguimiento que se va a brindar a través de Interjet que es el operador más grande en la Terminal 1; sin embargo también hay una fuerte operación en Terminal 2.

En las dos Terminales, hay horas pico en donde se tiene un número generoso de clientes que vienen por conexión o porque inician en el Aeropuerto de México y son muy claras las horas en las que se presentan las fallas, por lo cual es importante que los responsables estén al pendiente del correcto funcionamiento en caso de un paro, sobre todo porque el pasado jueves inició oficialmente la temporada de verano.

Otro tema que no se mencionó en la presentación, es el pintado de las bandas y la capacitación que se acordó a través del personal del aeropuerto, aun cuando haya una alta rotación y el último tema son las charolas que hasta hoy siguen pendientes.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que se ha estado muy pendiente del tema de bandas y todo lo que eso conlleva, empezando con apresurar a SIEMENS en el sistema, ya se hicieron pruebas, donde colocó el equipaje con charolas y etiquetas que no tuviera la marca vertical, y no leyó ninguna, lo cual es un tema de programación.

**5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO**

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** dio lectura al listado de los puntos de atención inmediata presentados por las líneas aéreas y que se han presentado en anteriores comités, los cuales forman parte integrante de la presente acta como anexo a este punto.

Algunos puntos ya quedaron resueltos y otros están en proceso de atención por parte de las autoridades y áreas técnicas del AICM.

**6. ASUNTOS GENERALES**

a) **Aeroméxico** solicitó conocer si se tiene información relativa al desfile de septiembre

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** dijo que se hará un acercamiento con la SEDENA a ver qué proyecto tiene.

b) **Administrador de la Aduana en el AICM** informó a los presentes que hubo un intercambio de Subadministradores en las Terminales, el que estaba asignado a Terminal 1 paso a la Terminal 2 y viceversa, únicamente fue un cambio estratégico y ambos siguen estando a sus órdenes.

Por otro lado compartió que a raíz de que el proceso de despacho de pasajeros estaba, un poco lento y obstruían el flujo, se implementó un procedimiento que consiste en separar los carriles para los que les toca rojo y para los que les toca verde, únicamente se pusieron señalizaciones y se amplió la sala para establecer un carril confinado para los de semáforo rojo y un carril sumamente amplio de más de ocho metros para el que le toca verde y circulen de manera ágil y libre.

Este procedimiento también se implementará en la Terminal 2, a partir del próximo mes de agosto, donde también se establecerá un semáforo para vuelos en conexión.

c) **DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité)** hizo un atento recordatorio a las líneas aéreas del inició de inspección de rampa a partir del 1º de julio y hasta el 6 de septiembre, agradeciendo el apoyo que se sirvan dar a esta actividad.

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

-- o0o --

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

**ING. FRANCISCO QUIROZ PULIDO**  
Secretario General del COYH y  
Comandante General del AICM

**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 GARDUNO**  
Presidente de la Asociación Nacional de  
Prestadores de Servicios Aeroportuarios

**Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Séptima Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 07 de julio del 2015.**

**5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO.**

	ASUNTO	ÁREA RESPONSABLE	SEGUIMIENTO
1.	Wi-Fi Libre en AICM	Dirección Comercial	<b>AICM (DGACS)</b> informó que están en la evaluación de propuestas para el otorgamiento de la concesión.
2.	Colocación de cajas en la terminal y no a la salida del estacionamiento, evitando los congestionamientos	Dirección Comercial	<b>AICM (DGACS)</b> al respecto expresó que el problema son los que están contratados y que en su momento es el servicio que se escogió.  El estacionamiento es del Aeropuerto, la operación está concesionada y le correspondería al AICM comprar los equipos, lo cual conlleva un análisis detallado y un periodo de tiempo amplio.
3.	Revisión de los espacios en Sala F-3 el acomodo de unifilas, limita el paso de pasajeros por el ambulatorio.	Dirección Comercial	<b>AICM (DGACS)</b> expresó que se llevó a cabo un recorrido, del cual ofreció revisar las acciones y comentarlo en el próximo Comité.
4.	Postes Unifila	Subdirección de Operación	<b>AICM (Subdirector de Seguridad)</b> dijo que tanto el tema de los postes como el tema de las charolas ya está concluido; las charolas, ya se recibió la mitad el día de ayer, hoy se recibe la otra mitad.  En breve se hará la distribución por parte del área de administración del equipaje documentado, y en el tema unifilas, tiene el proveedor tres días para entregar, ya tiene contrato firmado.  <b>CNGA (Presidente)</b> propuso reunirse con las líneas áreas y el AICM para acordar la distribución, ya que no es la misma para cada línea aérea.  <b>AICM (Subdirector de Seguridad)</b> ofreció ponerse en contacto con el área Comercial para definir el método de distribución.
5.	Optimizar la Señalética T1 (en estacionamiento internacional) y T2, implementando recorridos periódicos. QUITAR SEÑALIZACIÓN DE AEROLÍNEAS EXTINTAS	Subdirección de Promoción y Calidad	<b>AICM (DGACS)</b> dijo que se está llevando a cabo el reordenamiento general de toda la Señalética, desde la posición, hasta la parte comercial, se requiere tiempo y se está en espera de los estudios.  <b>Aeroméxico</b> solicitó convocar a una reunión con quien se indique así como líneas aéreas de T1 y T2, para profundizar en los temas.  Con respecto a la señalética de las líneas aéreas que ya no están operando, se solicitó la opinión del área Jurídica, porque se desconoce la situación legal actual de cada una de ellas, tan pronto se tenga respuesta se hará lo conducente.