

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA OCTAVA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 04 DE AGOSTO 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.

### 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 Resumen Ejecutivo de la Séptima Sesión Ordinaria 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 01/08/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/08/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/08/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/08/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

**DGAC (Representante del Subcomité de Demoras)** hizo la presentación de los resultados del Índice de Puntualidad y Cumplimiento de Horarios correspondiente al mes de mayo de 2015.

El estatus de calificación de demoras corresponde al comportamiento de los incumplimientos imputables y no imputables a las líneas aéreas nacionales e internacionales para el mes de mayo.

Así mismo se presentó el comportamiento de horarios reales de operación y la afectación que hubo por demoras, las operaciones de las 00:00 a las 23:59, después baja la operación y nuevamente pasa a los horarios de la mañana.

Los horarios no utilizados por cancelación y/o cambio de horario representaron el 1%, los imputables a la compañía el 40%, los no imputables el 40%, sin demora un 18% y ésta es la proporción de los incumplimientos en el mes de mayo.

Así mismo se presentaron las causas de tráfico, aplicación de control de flujo por saturación en el AICM correspondiente al 1%, servicios en rampa a la aerolínea 28%, meteorología 21%, repercusiones 16%, operaciones de la aerolínea 13%, infraestructura 9%, mantenimiento de aeronave 6% y tripulaciones 5%.

Haciendo un análisis dentro de lo que están reportando las aerolíneas, algunas veces se encuentran errores de codificación, de cualquier forma la diferencia de porcentaje se da porque en el caso de operaciones de aerolínea, están concentradas las 42 aerolíneas que operan en el Aeropuerto.

El Foro del Subcomité de Demoras está abierto para hacer el desglose y dar la explicación de cada aerolínea a fin de mostrar cómo se están codificando las demoras.

En el período de mayo de 2015, se analizaron 13 mil 798 demoras y 2 mil 177 se turnaron al Subcomité para la dictaminación final.

Las causas por cancelación se dividieron en el 2% meteorología, 6% baja de demanda de pasajeros o carga, 42% por motivos comerciales, 47% por ciento debido a operaciones y 3% por ciento de vuelos cancelados por mantenimiento.

En este período de mayo se reportaron un total de 1 mil 932 cancelaciones en ese período.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/08/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

**AICM (Subdirector de Operación)** expresó que este punto continúa en el mismo estatus. La asignación para invierno, ya fue enviada a las aerolíneas y se estima programar para efectos de comentarios una reunión el día 7 de septiembre para tratar el tema.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** dijo que estarán en espera de la confirmación de la fecha y hora de la citada reunión.

**AICM (Subdirector de Operación)** al respecto dijo que en esta sesión queda confirmada y se les enviará por correo para el próximo 7 de septiembre a las 10:00 de la mañana.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/08/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

**AICM (Coordinación de Equipaje documentados)** hizo una breve presentación de un video del manejo correcto del equipaje.

Expresó que del trabajo y esfuerzo de las áreas de Ingeniería Electromecánica, técnicos, ingenieros, el área de operaciones con el manejo del hardware y software y el equipo de la Subdirección de Seguridad, no obstante se va a requerir la participación de cuatro actores más fundamentales en el proceso de inspección de los equipajes.

Por otro lado se hizo una presentación de acuerdo a las experiencias y entrevistas que se han realizado, descubriendo que hay cuatro entes fundamentales en el manejo de esto.

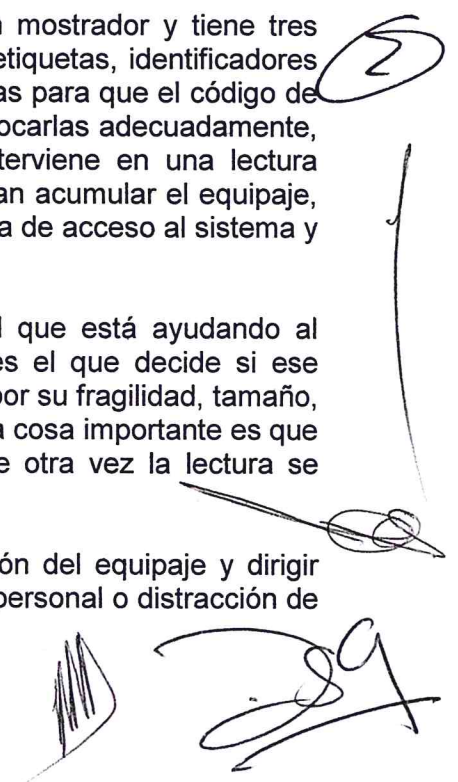
Para difundir la campaña, se creó un personaje que se llama Mr. Luggage o el señor equipaje que indicará a cada uno de los actores cuál es su trabajo. El objetivo es reducir las incidencias en el sistema de bandas ocasionados por el manejo inadecuado del equipaje.

Para esto se crea un decálogo que va dirigido a cuatro personajes principales, uno de ellos son los pasajeros los cuales serán abordados mientras esperan en la fila su turno de documentación y asignación de asientos, en donde se le va a sugerir retirar las etiquetas e identificadores de vuelos anteriores y asegurar o retirar sus correas y accesorios exteriores, que muchas veces son las que obstaculizan la lectura del código de barras de las etiquetas, contraer sus asas retractiles, que es otro de los factores que intervienen en el atoramiento en las bandas y revisar fundamentalmente que el equipaje y sus compartimentos externos estén cerrados, ya que el que la maleta vaya arrojando objetos personales en las bandas, generan que se pare el sistema, que se aplique un procedimiento en donde tiene que intervenir la Policía Federal y los representantes de aerolíneas.

El segundo personaje en importancia es el documentador que está en mostrador y tiene tres puntos fundamentales en este decálogo y es verificar el retiro de estas etiquetas, identificadores de vuelos anteriores, comprobar el buen funcionamiento de sus impresoras para que el código de barras esté perfectamente impreso y sean legibles para los equipos y colocarlas adecuadamente, ya que la mala colocación de etiquetas en los equipajes, también interviene en una lectura errónea; impedir la acumulación excesiva de equipaje ya que acostumbran acumular el equipaje, ya que se juntan 15, 20, 50 maletas y es cuando las arrojan sobre la banda de acceso al sistema y se generan atoramientos.

Otro de los actores importantes es la persona o el trabajador general que está ayudando al documentador tras el mostrador. Su función es fundamental, porque es el que decide si ese equipaje va en una charola o va sobre la banda directamente o inclusive por su fragilidad, tamaño, volumen o peso, tiene que ser bajado por el servicio de montacargas. Otra cosa importante es que no mezcle equipajes de diferentes vuelos en la misma charola, porque otra vez la lectura se vuelve errónea.

El trabajador que está en los carruseles, finaliza el trabajo de inspección del equipaje y dirigir estos a las aeronaves. Aquí el problema que se ha detectado es falta de personal o distracción de



estos trabajadores que hacen que los carruseles se saturen, se detiene la banda y esa banda simultáneamente va parando todas hasta llegar al mostrador.

Para difundir estas reglas, se realizaron cuatro posters; el primero va dirigido al pasajero, el cual estará en idioma inglés y español, para que el tiempo que tiene el pasajero en la línea, lo utilice, revise su equipaje y trate de presentarlo de manera correcta en el mostrador.

El segundo poster es el que va dirigido al documentador, donde se están ilustrando los aspectos más relevantes, el retirar las etiquetas, el contraer las asas, el verificar que sus impresiones estén adecuadas y el no acumular demasiado equipaje tras sus mostradores.

El otro poster que preparamos es del trabajador general en mostradores, donde él va a tener la responsabilidad de decidir si se va por montacargas, si se va en una charola, si se va a flejar, si están adecuadamente sus cintas y fundamentalmente que no utilice la misma charola para dos tipos de vuelos.

Por otro lado agradeció la participación de la Subdirección de Ingeniería, que ya está trabajando en el trazado de las líneas de límite en las bandas del mostrador para tratar que los equipajes sean acomodados adecuadamente y lleguen a la inspección.

El poster que va dirigido al trabajador de carruseles, que tampoco es personal del aeropuerto, se identifica cómo eligen las maletas del vuelo próximo a salir y dejan pendientes los demás.

Se pidió apoyo a la Gerencia de Calidad, para ayudar a elaborarlos en el tamaño, tintas y colores con la personalidad e ideales que tiene el AICM para este tipo de propagandas.

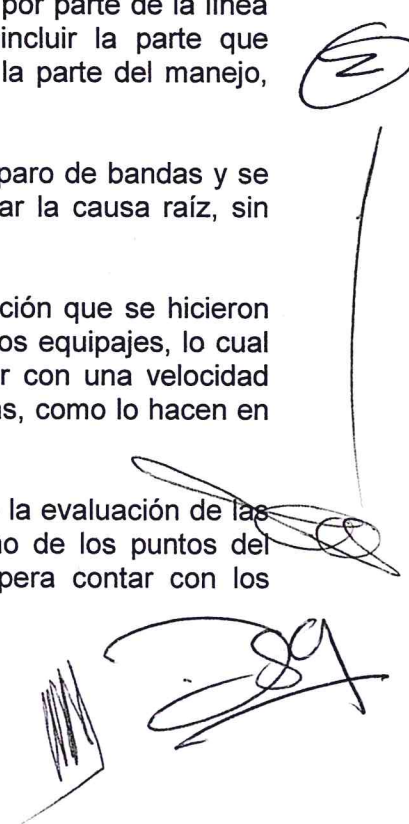
**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** como es del conocimiento de todos, se ha hecho un gran esfuerzo para resolver el eterno problema de bandas en el Aeropuerto, ya se dieron algunos avances, como las charolas, el mantenimiento del sistema de bandas, las máquinas CTX, no obstante eso se hará en conjunto con las líneas aéreas.

**Aeroméxico** expresó que el movimiento del equipaje desde que es recibido por parte de la línea aérea, es responsabilidad de todos los involucrados y valdría la pena incluir la parte que corresponden al aeropuerto para que el operario o la persona que está en la parte del manejo, sepa que hacer de acuerdo a cada caso.

Sigue siendo un difícil que se informe si hay algún atoramiento cuando hay paro de bandas y se solicita se informe de que aerolínea es el equipaje que infringió para buscar la causa raíz, sin embargo lo siguen manejando como información confidencial.

El segundo tema que se vio en el Subcomité de Equipajes, fue una aportación que se hicieron varias líneas aéreas, y fue el marcaje de las bandas para la colocación de los equipajes, lo cual está perfecto; de hecho cada banda tiene una velocidad distinta, un motor con una velocidad distinta y la sugerencia fue que se haga en base a la velocidad de las marcas, como lo hacen en otros aeropuertos de la República Mexicana y del mundo.

**AICM (Gerente de Ingeniería Electromecánica)** expresó que se ha tomado la evaluación de las empresas especialistas en determinar las velocidades óptimas de cada uno de los puntos del tratamiento de equipajes, para optimizar lo que se está pidiendo, se espera contar con los recursos para desarrollar los trabajos, al final de la temporada alta que viene.



**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicitó conocer por lo que respecta a las máquinas de CTX, si están ya operando.

**AICM (Subdirector de Seguridad)** dijo que los CTX en la T-1 del área nacional, funcionan cuatro de cuatro, en la parte internacional funcionan cuatro de cinco; la que está fuera, es por una de las regiones que está en precios muy altos, pero sin embargo, están haciendo la gestión.


En la T-2 de nueve funcionan siete; de los dos que están fuera, uno de ellos se está valorando, inclusive darlo de baja, el otro es un tema de reemplazo de piezas. Sin embargo, con los siete que están se está tratando de darle toda la funcionalidad debida al sistema.


#### 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.

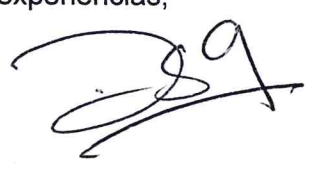
Algunos puntos ya quedaron resueltos y otros están en proceso de atención por parte de las autoridades y áreas técnicas del AICM.

#### 6. ASUNTOS GENERALES

**a) Jefe de la Unidad de Sanidad Internacional** expresó que a nombre del Secretario de Salud del Distrito Federal hace llegar un cordial saludo, al mismo tiempo de presentar a la Doctora Ana Carolina Robles Bustamante, quien a partir del 16 de julio de este año toma el cargo como nueva responsable de la Unidad de Sanidad Internacional. 

Derivado de lo anterior, solicitó todo el apoyo que siempre han brindado a la Unidad de Sanidad Internacional, para facilitar el trabajo de salvaguardar la salud de la población mexicana al realizar trabajo eficiente de vigilancia epidemiológica internacional. 

Por otro lado comentó que el Secretario ha encomendado un cargo de mayor responsabilidad a partir del 16 de julio a un servidor Sixto Ferrel Acosta Saucedo, como Coordinador de Vigilancia Epidemiológica de todo el Distrito Federal, siguiendo vinculados con la Unidad de Sanidad Internacional.

**Jefe de la Unidad de Sanidad Internacional (Dra. Ana Carolina Robles Bustamante)** agradeció la bienvenida y reiteró estar a las órdenes de los presentes, al mismo tiempo de pedir la orientación de cada uno de los que trabaja en el AICM para enriquecerse de experiencias, aprender y colaborar en lo que esté al alcance en cuanto a Sanidad Internacional. 

**b) AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** informó que se tiene la estadística desde el 9 de abril a la fecha, de cuantas operaciones han ocurrido, tanto de que no tienen slot, como de que piden un cambio de horario y no se les da y de todas maneras lo operan, lo cual está repercutiendo evidentemente a la Torre de Control y a todo el sistema.

En cuanto inicie la operación de PLANSA empezará a sancionarse aquella línea aérea que no esté regularizada en cuanto a su operación; así mismo dijo que en breve se hará el anuncio formal del arranque de PLANSA, ya no como una simulación, sino como un asunto de necesidad absoluta, de control para poner en orden el aeropuerto y eso es ampliamente reconocido por todas las autoridades.

**c) AICM (Subdirector de Seguridad)** hizo referencia a un fenómeno de seguridad que se repite día con día, aproximadamente de 5:00 a 7:00 de la mañana en ambas terminales, en mayor porcentaje en Terminal 1 y es el flujo excesivo de pasajeros.

La Subdirección de Seguridad ha implementado una serie de medidas para agilizar las afluencias en los puntos de inspección, a fin de disminuir los tiempos de atención a pasajeros en los puntos de inspección para su ingreso a la zona estéril.

De manera inicial se hace para efectos de la temporada vacacional, pero tendrá efectos de manera permanente, principalmente para los días miércoles y jueves que son los días más complicados. El tema es conservar un sistema ágil y seguro en los puntos de inspección, sin necesidad de ver doblegada la seguridad.

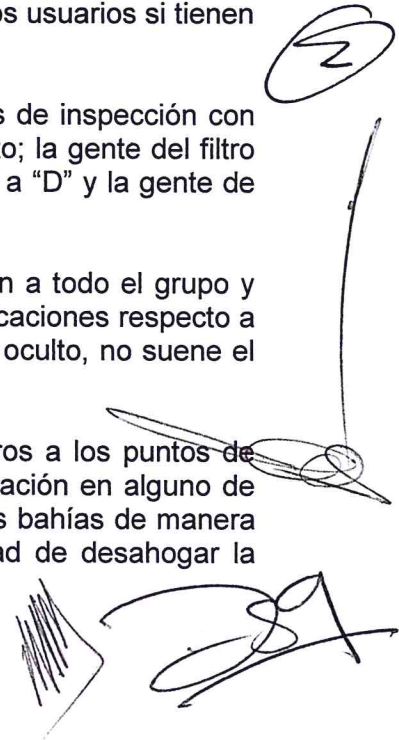
Uno de los procedimientos que se están llevando a cabo, es canalizar a los pasajeros para que se presenten con un máximo de un equipaje de mano o sin él, para su ingreso en los diversos accesos, sobre todo en los filtros "BP", "GP" y "JP".

En las Bahías de "Kilo Metro" se llevó a cabo la revisión en una mesa de pasajeros, inicialmente dos elementos revisores, con el fin de informar la restricción de líquidos, aerosoles y geles (LAG's) mayor a 100 mililitros y para tales efectos, se ha designado a Personal de Seguridad para que en el transcurso de la fila, y en lo que llegan a los arcos, les pregunten a los usuarios si tienen o no su bolsa resellable para que puedan poner los LAG's.

Se canalizan a contingentes aproximados de 30 a 40 pasajeros a los puntos de inspección con menor saturación. Lo que estamos haciendo es un proceso de escalonamiento; la gente del filtro "B" que está haciendo fila se baja hasta sala "A" en el mismo tiempo se pasa a "D" y la gente de "D", se pasa a "G".

Se hace una cuadrilla de cinco supervisores de seguridad, para que se lleven a todo el grupo y hagan el escalonamiento, así mismo se asigna un elemento más para dar indicaciones respecto a todas las cosas que tienen que sacar para que en el caso de traer un objeto oculto, no suene el arco y se detenga a una revisión.

Se ubica a un supervisor en la Bahía de "L2" para direccionar a los pasajeros a los puntos de inspección "M" y "K", de manera equitativa, con la finalidad de evitar la saturación en alguno de estos, es decir, que no solamente se canalicen hacia "M", sino utilizar las dos bahías de manera fluida; bloques de 15 pasajeros a puntos "MP" en la T-2, con la generalidad de desahogar la afluencia.



Otra medida preventiva es asignar elementos que proporcionen información para agilizar el ingreso, se refuerza la función del Personal de Seguridad para el retiro inmediato de las charolas y se sitúa un elemento al final de la línea específicamente para esta función. Se asigna un elemento femenino para el caso de revisiones de mujeres; la doble mesa y el doble arco.

Los auxiliares informan a los pasajeros el tema de los LAG's. Entregan bolsas en todo caso, reduciendo los tiempos. En los puntos de inspección se ubican las charolas, se les indica el tema de las laptops, tabletas, teléfonos y demás.

Cabe hacer mención que ninguna de estas medidas, debe estar supeditada a la seguridad, el tema que tiene que ver con sacar los aparatos eléctricos, de alguna manera tiene que ver con la habilidad que pueda tener el operador de la máquina de Rayos X, para hacer una detección oportuna de algún objeto prohibido.

De los resultados que se han obtenido en las últimas dos semanas en la Terminal 1, se logran tiempos máximos de atención de 22 minutos con hasta 200 pasajeros en fila, incrementando este tiempo cuando hay aplicación de procedimientos complementarios, es decir revisión de Policía Federal o cuando hay algún pasajero que está inconforme con los procedimientos. En la T-2 se logran tiempos máximos de atención de 14 minutos con 75 pasajeros en fila.

**AICM ( Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que este fenómeno de seguridad, tiene que ver con dos empresas domésticas, Interjet y Volaris al implementar los sistemas de revisión de manera automatizada, es mucho más ágil el paso de los pasajeros hacia el filtro de equipaje y eso está produciendo tener filas de 5:00 a 7:00 de la mañana que nunca se habían presentado, además del exceso de demanda por parte de líneas aéreas en cuanto al paso por el filtro de seguridad para esperar su posición de salida.

**AICM (Subdirector de Seguridad)** informó que se tenían algunas fallas en líneas de inspección, que ya se reestablecieron de manera paulatina, las refacciones ya llegaron, se han ido cambiando, incluso en A2 se cambió una máquina por completo, además de rehabilitar dos máquinas más en ambas Terminales.

**Aeroméxico** dijo que tiene dos sugerencias, una de ellas sería poner un tipo de trampa a las máquinas de Rayos X, para que justamente los pasajeros viajaran ligero y evitaran traer equipajes voluminosos, que muchas veces esto es lo que detiene en las filas de revisión; es una técnica que se puede ver en el aeropuerto de Guadalajara, es decir lo que no pasa, lo regresan directamente a la línea aérea, pero hacen muy ágiles las filas y el pasajero sabe que el equipaje debe de ser de ciertas dimensiones.

La segunda sugerencia sería aprovechar que el AICM cuenta con algún tipo de acuerdo, convenio comercial con las empresas que proveen las pantallas, para dotar de más pantallas y de videos en ambos idiomas o por lo menos en los tres idiomas más comunes que se manejan aquí, para ayudar al tema de los líquidos y artículos restringidos, de modo que es significativa la ayuda de los chicos que han puesto en los puntos de revisión en las mesas para avisar lo de las bolsas, etcétera, pero lamentablemente no hablan más que español.

Lo anterior, es a fin de facilitar y poner varias pantallas para que en lo que el cliente está en la fila, vea de manera visual o incluso las vitrinas que se colocaron en algún momento, para que sepan qué artículos pueden o no llevar.

Handwritten signatures and scribbles on the right side of the page, including a large signature at the top right and another signature below it, along with some vertical lines and scribbles.



**AICM (Subdirector de Seguridad)** comentó que respecto a la primera propuesta, se revisará hoy con el grupo de supervisores y se hará una reunión con el Director General Adjunto, para ver la viabilidad del asunto.

Con respecto al tema de las pantallas, se revisará con el área comercial, a ver cuántas se tienen disponibles y si es posible disponer de más para aumentar la difusión.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció el apoyo que se ha tenido en la Terminal 1, así mismo expresó que actualmente la documentación es rápida actualmente se necesitan más puntos de acceso, es decir más filtros, lo cual es un tema antiguo.

Por otro lado, expresó que la parte fundamental es poner en operación todas las máquinas, por lo demás, se ha recibido mucho apoyo por parte de la Administración del aeropuerto.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó que el tema de la sobredemanda que se está viviendo, se tenía prevista con la temporada alta; no obstante, es un tema de corresponsabilidad entre líneas aéreas, autoridades y aeropuerto.


**d) AICM (Subdirector de Operación)** informó del inicio de operaciones de la empresa Jet Blue, a partir del 1° de agosto.


Recientemente se notificó del cambio de fecha para dar inicio a las operaciones el 1° de octubre, dándolo a conocer en este Comité resaltando que sus horarios fueron asignados fuera del horario saturado, como es debido y como fue el acuerdo.

El horario llega después de las 11:00 de la noche y salen antes de las 5:00 de la mañana, con rutas Orlando-México y Fort Lauderdale-México, operando en Terminal 1.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó que el primer vuelo es el día 1° de octubre, el vuelo inaugural ocurrirá a las 3:00 de la tarde, todo lo demás opera en los horarios mencionados.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:40 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

P.A.



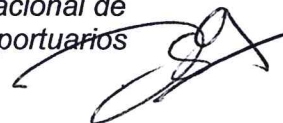
**C.T.A RICARDO TORRES MUELA**  
Gerente Regional Centro  
SENEAM



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



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



**Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Octava Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 04 de agosto del 2015.**