

RESUMEN EJECUTIVO DE LA DECIMA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 1 DE NOVIEMBRE DEL 2016, 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

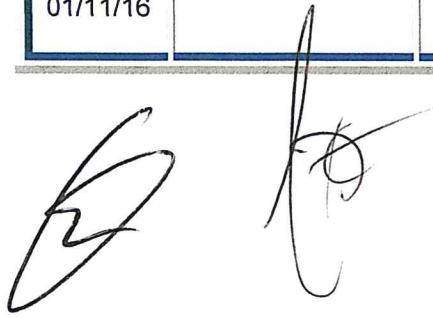
DGAC (Comandante de la Terminal 2) Sometió a consideración de los miembros del Comité, el resumen ejecutivo de la Décima Sesión Ordinaria del COYH 2016, solicitando la dispensa de la lectura por haber sido suscrita por todos los miembros que participaron. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de las mismas.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) presentó a la licenciada María Antonieta Abascal Pablos, como encargada de la Dirección de Coordinación Institucional de la PGR.

4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/11/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/11/16	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/11/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe


DGAC (Demoras) presento los incumplimientos de agosto, imputables a las líneas aéreas: 5% no utilizados por cancelación o cambio de horario, 34% imputables, 45% no imputables, 16% sin demora.

Causas de demoras de agosto 2016: 25% meteorología; 22% repercusiones; 7% infraestructura aeroportuaria; 7% mantenimiento a aeronaves; 3% tripulaciones; 3% evento ocasional; 1% tráfico / pasajeros; 32% operaciones aerolíneas.

Cancelaciones: 20 % motivos comerciales; 3% mantenimiento aeronaves; 4% meteorología; 2% baja demanda pasajeros o carga; 71% operaciones. Se reportaron un total de 1452 cancelaciones.

DGAC (Comandante de la Terminal 2) preguntó, ¿hay algún comentario?, se pasa al siguiente punto.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) comentó, hemos hecho un estudio entre SENEAM, DGAC y AICM, vamos a presentar en este momento.

AICM (Subdirector de terminal 2 y Encargado de la Subdirección de Operación) Comentó, es el escenario que presentaron de manera conjunta DGAC, SENEAM y el propio AICM.

Se pone el antecedente que refiere a la declaratoria de saturación de septiembre de 2014, así como lo referente a la separación de las cuatro millas para hacer la consideración durante la operación real.

Obviamente lo que se dice del Aeropuerto en la asignación de los horarios, en donde la demanda rebasa la oferta.

un ejercicio que hizo SENEAM, son aterrizajes y despegues directos, del 1° al 7 de agosto, obviamente es una semana del 1 al 7 de agosto, donde se está destacando sería el primero de agosto que se presentaron 75 operaciones en una hora; ese precisamente es el detalle de esa operación.

Como se está viendo, lo asignado es lo rojo y la operación real está en azul y se refleja en ese día que hubo 75 operaciones por hora.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente suplente del COyH) Comentó, en la presentación muestra la asignación de slots que hace el Aeropuerto y lo que rebasan las líneas aéreas, sin tener el slot autorizado en esa hora.

Sí lo tienen, pero en otra hora, como vamos a ver más adelante.

AICM (Encargado de la Subdirección de Operación) Ese ejercicio fue en aterrizajes y despegues, considerando el día crítico de cada uno de los meses, hasta septiembre; obviamente se está viendo que en muchas horas se rebase, siga a las 75, 74, 73.



Aquí es el acumulado, son registros propiamente de aterrizajes y despegues del SENEAM, donde se ve que la tasa media de crecimiento anual es del 4.4 por ciento, considerando 2011 a 2016.

Si sigue esa tendencia, cerraremos en las 418 mil 200 operaciones para este año.

Aquí estamos considerando toda la operación ya la fija comercial y oficial.



Obviamente lo que aquí se está destacando es lo que provoca este exceso de demanda, que es un incremento en aproximaciones fallidas, el incremento de cruces de pista con propio impulso, el incremento de aeronaves remolcadas, y obviamente que esto implica el cruce de pistas, la saturación de espacio aéreo, la saturación del área de maniobras y con ello incursiones de pista, incremento en el número de los tiempos de las demoras, tanto llegada como de salida por la repercusión que esto implica, la saturación de la ocupación de plataformas, el incremento de carga de trabajo para el propio SENEAM como para el personal de apoyo terrestre.

Y los factores que aparte se tienen que considerar y que incluyen, lo que hace compleja la operación, es precisamente el cierre de pistas por mantenimiento; el cierre de calles de rodaje, las aproximaciones fallidas que son cosa natural, los aspectos meteorológicos, las aeronaves que tienen que ser trasladadas, remolcadas y las que tienen que ser remolcadas aparte para cruzar la pista y la propia operación de las aeronaves de cabina ancha.

Este es un ejercicio precisamente de lo que está registrado en aproximaciones fallidas, que se compone del 1° de enero al 15 de octubre, donde se ve que está en aproximaciones inestables que puede ser una cosa natural, y lo que sería el desalojo tardío como las principales causas, este último es lo que provoca precisamente que la aeronaves no esté desocupando la pista a tiempo para que otro aterrice, y son 13 por pista ocupada.

Aquí viene obviamente el desglose que es el 30 por ciento entre una y otra, entre lo que sería aproximaciones inestables y lo que sería desalojo tardío.

Aquí viene el desglose, las líneas aéreas que son quienes principalmente tienen las aproximaciones fallidas, Aeroméxico, Aerolitoral, Volaris, Interjet, que son obviamente las que tienen el mayor número de operaciones en el Aeropuerto.

Y ese es el desglose de lo que tiene de cada uno de los años, en lo que es las operaciones fallidas del 2013 a 2016.

Obviamente esto está considerado hasta septiembre.

Este ya es un ejercicio precisamente de lo que sería la planeación, lo que está en verde es lo que nosotros asignamos como planeación, que son las 58 operaciones, y lo que está arriba es de llegada y salida de posición, los registros y obviamente ahí, por ejemplo, hubo un día donde hubo 81 operaciones, pero son de llegada y salida de posición de las plataformas.

Este es un ejercicio que se hizo del comparativo de lo que fue el mes de 2015, con su correspondencia para 2016, son operaciones promedio y obviamente nada más para reflejar qué días son los más saturados que sería el viernes, jueves y lunes.

Obviamente que estamos arriba de las 1 mil 200 operaciones promedio en esos días, en esas frecuencias.

Aquí viene ya el ejercicio de lo que sería, a comparación de lo que tenía SENEAM que era hasta septiembre, estamos actualizándolo hasta el 7 de octubre, del 1° al 7 de octubre.

Aquí lo que estamos viendo es que dentro del horario, de los más menos 15 minutos del horario que se asigna son el 55 por ciento; de las operaciones que rebasen hasta una hora, sería 33 por ciento.

Y lo que es mayor a una hora, de una hora en adelante, es el 13 por ciento de las operaciones.

Eso estamos viendo que nos está impactando precisamente en el no cumplimiento del horario; porque si se ve, lo que ya son propiamente arriba de las cinco horas, que es una cifra considerable, que sería ese 5 por ciento, que es el que se repite básicamente después de lo que es la hora de operación.

Si nos vamos a la siguiente gráfica, se va a ver precisamente esa distribución de cómo está la asignación que está de manera vertical; esa es la operación de manera vertical y de manera horizontal está lo que están solicitando y que les asignamos.

Es decir, están pidiendo que se les asigne a las 23, a las cero, a las 4 y a las 5 horas, en horas no saturadas, y las están operando en horas saturadas desde las 9:00 de la mañana hasta las 6:00 de la tarde.

Igual se replica, por ejemplo, esa misma temática y están bloqueando esos horarios, en lo que sería de entre 9:00 y 10:00 de la noche, que todavía es hora que tenemos saturada, que son horarios atractivos, están siendo solicitados y obviamente los estamos asignando, pero están operando en horas de las 9:00 de la mañana hasta 6:00 de la tarde.

Eso es en términos generales, la operación de lo que es en el AICM.

Si nos pasamos a la siguiente diapositiva, vemos precisamente ya lo que sería la operación por línea aérea.

Aquí, por ejemplo, se está viendo que lo que tienen dentro de más menos dentro del 15 minutos del horario asignado, el 36 por ciento de su operación, es el cumplimiento que tienen del horario asignado.

Obviamente si tomamos en cuenta que el horario asignado es para efectos de organizar y planear los vuelos, estamos viendo que la demanda obviamente en ciertas horas, se están saturando los servicios aeroportuarios, precisamente por lo mismo, porque la asignación no corresponde a ese horario.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Dijo, no perdamos de vista que una línea aérea el 32% de toda su operación, tiene una autoasignación, vamos a llamarle de alguna manera, mayor a la hora.

Eso significa que hay y si vemos las columnas amarillas que son los vuelos de salida, tenemos una cantidad enorme de operaciones que no esperamos tener y que, sin embargo, alguien la está asignando y entiendo que son ellos mismos.

Entonces, esto no puede continuar de esta manera.

AICM (Encargado de la Subdirección de Operación) En la siguiente gráfica, se ve precisamente, ese es el comportamiento de a qué hora lo solicitan y se le asigna y a qué hora lo operan, es decir, desde las Cero, hasta las 4:00 de la mañana, ahí se ve el porcentaje más o menos promedio que es una constante, el 73 por ciento de lo solicitado y asignado, contra el 83 por ciento de cómo lo operan, que es desde las 9:00 de la mañana hasta las 6:00 de la tarde.

El siguiente obviamente es Interjet, donde se ve la misma temática, donde se ve que la operación tiene el 43 por ciento en más menos 15 minutos, y obviamente la hora, considerando que la hora es la que se puede justificar precisamente en el Subcomité de Demoras, porque puede ser por cuestiones operacionales o meteorológicos, pero ya arriba de una hora, es donde ya se puede cuestionar precisamente cómo puede justificar esos incumplimientos.

Aquí se ve la distribución, obviamente que lo piden y se le asigna a las 23 horas, otra hora es a las cero horas y luego a las 4:00 de la mañana y lo operan de las 14 a 18 horas.

El siguiente es Aeroméxico. Ahí se ve el impacto que son básicamente por llegadas, son pocas operaciones que estén fuera de los horarios por salidas, que es lo amarillo; precisamente es considerando que para la operación las líneas aéreas tratan de protegerlas y las llegadas son las que están mayormente desfasadas.

El comportamiento que tiene es igual, de las 23 y nada más de las 4:00 de la mañana y a qué hora es su operación a las 10 a 17 horas.

Aunque éste, si lo vemos en el anterior, era el 1 por ciento.

Para el caso de Aerolitoral, que obviamente aquí, es el 9 por ciento de lo que rebasa de la hora en adelante. Su operación más menos 15 minutos del horario asignado, se encuentra dentro del 58 por ciento, y si le sumamos lo que sería la diferencia de lo que es de la hora y que se pudiera justificar, diferencia que es lo que se está cuestionando y lo que impacta en las operaciones saturadas.

Obviamente aquí se ve que también en la práctica que lo que se incumple principalmente es en las llegadas.

Aquí está igual, lo piden a las 23:00 horas, a las 3:00, 4:00 de la mañana y a qué lo operan, desde las 9:00 de la mañana hasta las 6:00 de la tarde.

Aeromar tiene el 50 por ciento de lo que es su cumplimiento y obviamente él sí tiene protegidas todas sus salidas, y las que tiene obviamente el incumplimiento se presenta precisamente en las llegadas y las llegadas son las que causa las repercusiones en las demás operaciones.

Aquí el comportamiento de Aeromar es a qué hora lo pide, a las 11:00 de la noche, 3:00, 4:00 y 5:00 de la mañana y la está operando igual, desde las 9:00 hasta las 16:00 horas.

Volaris obviamente es el que tiene mejor comportamientos, tiene el 59 por ciento dentro de más menos 15 minutos respecto del asignado, y solamente el 7 por ciento de la operación es lo que está fuera del horario asignado, mayor a una hora.

Igual ahí se ve en las horas saturadas, cómo lo estaban ocupando y cómo impactan en la operación real de dónde están ocupando esos horarios.

Magnicharters que tiene poca operación; obviamente aquí lo que se va a ver, es que no nos está pegando tanto en las horas no saturadas, porque ahí sí lo tiene a una hora saturada y lo ocupa en otra hora saturada, pero son pocas las operaciones.

Es el ejemplo donde es el 1 por ciento, que lo piden más de 5 horas, y son pocas operaciones y obviamente cómo están ocupando esas operaciones en la operación real.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Comentó, la presentación solo refleja donde están los horarios, mal operados por líneas aéreas, es donde se han dado los incidentes de pista ocupada.

La intención sería hacer un grupo de trabajo, liderado por la Comandancia del Aeropuerto, en la cual participaremos funcionarios de alto nivel, con los principales operadores.

No podemos permitir que esto se siga dando, porque el resultado puede ser bastante adverso a lo que todos queremos.

Esto es seguridad operacional, mucho más allá de comportamiento comercial.

Entonces, la idea sería conjuntarlos a todos, en una o varias reuniones que incluye a SENEAM y tomar decisiones drásticas, como puede hacer un sistema de slots para cruces de pista, llevar unos cruces de pista a otras horas, en otros momentos; tener mayor disciplina operativa en operaciones terrestres, y en fin, esto va a traer una serie de medidas para que en la temporada de invierno, no tengamos ese tipo de angustias operativas.

Sería esa la intención de la presentación, es una preocupación que tiene el Aeropuerto, que tiene la DGAC y que tiene SENEAM para que no se nos vaya a salir este asunto de la saturación fuera de control por indisciplina de algunas líneas aéreas o simplemente por temas comerciales, es obvio que nos dimos cuenta del tema, pero ahora la instrucción que tengo del Director General, el licenciado Alejandro Argudín, es de traer a este Comité, que el Comité lo sepa y proponer una reunión de alto nivel, liderada por la Comandancia del Aeropuerto para proponer una serie de medidas disciplinarias que nos permitan abatir este tipo de problemáticas.

AEROMEXICO (Director de Aeropuerto y Presidente del CNGA) Dijo, creo que agremiados y no agremiados estamos de acuerdo, es importante el tema de Safety.

Considero que el tema hay que remitirlo a la superioridad, dada la importancia que nos reviste a todas las líneas aéreas nacionales, que este tema sean convocados los directores corporativos de operaciones de cada una de las líneas aéreas a ese nivel, y los propios directores generales, tanto de la DGAC como del propio Aeropuerto, SENEAM y en este caso creo que es justamente la concientización que hemos platicado en otros foros, hacer cosas diferentes, pensar un tema ligado a infraestructura y a mejores prácticas como en otros aeropuertos.

Citábamos el tema de la infraestructura de los rodajes de salida rápida, ¿cómo eran llamados?

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) respondió, no están dentro del marco de OACI, no se llaman así.

AEROMEXICO (Director de Aeropuertos) Comentó, en función de esto, creo que hay varios factores, tendremos que mezclar hasta el tema del weather que ha variado mucho en los últimos años, sin duda alguna.

Creo que este es un trabajo multidisciplinario que el grupo del Comité Nacional de Líneas Aéreas y el representante de CANAERO está de acuerdo, el cual hará llegar esta información a nuestro Director General y obviamente al Presidente, en este caso, al Actuario Sergio Alart, para que, como lo decíamos, hagamos una Reunión de Alto Nivel y de ahí, derivado de esto, una Mesa de Trabajo, sin duda alguna, también de Alto Nivel.

Donde seguramente vamos a tener que incluir desde los propios Gerentes o -como se han denominado en las Líneas Aéreas- los Jefes de Pilotos, que también tendrán que contribuir en este tema.

Creo que no hay más tema que discutir o platicar, sin duda alguna estamos de acuerdo en esto.

Yo quisiera nada más pedir que para esa reunión, cuando sea convocada y que sea convocada con la mayor oportunidad posible para tratar de empatar agendas de los involucrados, tengamos la información más fresca de lo que hoy se nos ha presentado.

Es la única sugerencia que me permitiría hacer a razón de los próximos trabajos que se puedan iniciar.

AICM (Comandante General del AICM y Secretario del COyH) comentó, que la Comandancia ha estado trabajando con las Líneas aéreas que tienen mayor índice de operación en materia de Demoras y que casualmente inciden las demoras y los incidentes, que son las idas al aire.

Trabajamos con las políticas y procedimientos de las empresas, tenemos registrados los factores pero ahorita solo nos enfocamos a ocupación de las pistas.

Vamos a invitar a todas las líneas aéreas para trabajar conjuntamente y mitigar el riesgo tanto del incidente y bajarle a las Demoras.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/11/16	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

AICM (Encargado de la Subdirección de Terminal) comentó, se sigue trabajando con la propia DGAC en un documento de Lineamientos de Asignación de Horarios de Aterrizaje y Despegue, a nivel de Secretaría; una vez que este sea autorizado, lo bajaremos para hacer la modificación correspondiente en las Reglas de Operación.

Ya está terminada la asignación de la Temporada de Invierno y ya estamos atendiendo hasta los que son adicionales.

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

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes y Director de Aeropuerto Aeroméxico) Comentó, ayer tuvimos nuestra reunión; tratamos algunos asuntos que estarán vertidos en el documento que entregare al final de esta reunión.

Sin embargo, ayer acordamos que estarían pendientes algunos temas: el primero es el tema de FIDS, donde habíamos mencionado que se nos hizo llegar un Comunicado por parte de la Dirección Adjunta de Operación, donde se nos solicitaba -en seguimiento a la petición que hicimos para la actualización oportuna de los mismos y sobre todo, para los cambios de un día para otro, donde no aparecían- una información extra que normalmente no la hemos emitido a razón de que

esta información se emite de manera manual, quisiéramos pedirles muy atentamente que se pudiera corregir este tema.

Ya es un tema platicado ayer en esta reunión más sin embargo, nada más quisiéramos dejarlo en el radar para ver si en estos días -sobre todo, a razón de la alta afluencia que vamos a empezar a tener a partir del 17 de noviembre en ambas Terminales- pudiéramos tener este tema de FIDS ya solucionado.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Pregunto a Víctor Muño de Cote ¿algún comentario sobre esto?

AICM (Director General Adjunto de Administración) Respondió, ya estamos dando la atención con el área de sistemas.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto Aeroméxico) Comentó, tenemos otro tema y al final de esta reunión, estaremos haciendo llegar los reportes de usuarios que se han hecho en ambas terminales sobre el tema de atoramientos y problemas con las bandas.

Solicito el Programa de Trabajo y el Directorio.

Recordemos que diciembre es la Temporada más fuerte que tenemos durante todo el año;

¿Qué quiere decir esto?

Para que se den una idea: del 100% de pasajeros que se transportan por este Aeropuerto, el 93 % de ellos documentan por lo menos una maleta durante la Temporada de Diciembre.

¿Esto qué quiere decir?

Que vamos a tener, un alto volumen de clientes; es un año atípico, la Temporada está iniciando prácticamente a razón del "puente" del 21 de noviembre, donde digamos que es el primer Test de la Temporada la vamos a tener durante el "puente" del 18, el día 17 por la tarde y el 18, en que muchas escuelas dejan de operar durante el mes de noviembre. De ahí prácticamente hasta el día 12 de diciembre, que es donde arranca la Temporada hasta el día 9 de enero.

Entonces es una Temporada muy fuerte y creemos que todos los que actuamos en este Aeropuerto tenemos que estar muy atentos.

Por ello nada más quisiéramos pedirte un estimado del tema de bandas, que sabemos que están trabajando muy fuerte y que están exigiéndole muy fuertemente también al proveedor.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Respondió, la Subdirección de Seguridad va a llevar a cabo el proyecto, en no más de diez días tendremos ya el Proyecto Integral que incluye a la Gerencia de Ingeniería Electromecánica, a la Subdirección de Ingeniería y a la Subdirección de Operaciones. Harán el Directorio.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto) Comento, el siguiente tema es en relación a la parada -en el Metro Hangares- del Servicio de Transportación Terrestre, que habíamos solicitado no se hiciera por temas de seguridad, a razón de que todos hemos sabido que ha habido asaltos, sobre todo se ha observado que los asaltos o suben o bajan los malandrines en esa Terminal Aérea y al final del

día, creo que habíamos comentado que se distorsionó un poco el tema de este servicio porque es un servicio interterminales.

Entonces, solicitamos el estatus si ya no existe esa parada en el Metro Hangares.

AICM (Subdirector Terminal 1) Respondió, por instrucciones del Director General ya hicimos contacto con los señores de TETSA, que es la empresa que está operando los autobuses rojos.

Yo lo que veo -y no sé si ese sea el problema- es que regularmente es en las noches, no sé si es cuando se suscitan los asaltos o a la hora que ustedes no quieren que haga parada en el Metro Hangares.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto) Comentó, es a cualquier hora, queremos evitar riesgos y creo que el comentario lo voy a elevar un poco más allá de lo que habíamos citado:

Habíamos solicitado que tuvieran un circuito cerrado de televisión y que tuviera -en ciertas horas del día, obviamente los horarios más complicados como son los de la noche/madrugada- un servicio de vigilancia como incluso hoy lo tiene el Turibús que viene al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Entonces no es un capricho, es una necesidad y es un tema de protección para empleados y para pasajeros.

AICM (Subdirector Terminal 1) Comentó, creo que había salido la idea de ver si podemos arrendar de alguna manera o inclusive compensar porque este es un servicio que lo tenemos concesionado.

Me están haciendo un análisis para ver si a la hora que el Aerotren esté fuera de servicio -que es en especial cuando sucede esto- podamos hacer esa acción, pero exclusiva para lo que sería el Aerotren.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Solicito al subdirector de terminal 1, Joel Coyotl Navarro, que estudie el tema y para dar un resultado pronto.

AICM (Subdirector Terminal 1) respondió, claro.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto) solicito una respuesta pronto, porque es un tema importante de seguridad.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Comentó, seguramente en no más de diez días tendremos un planteamiento formal y atendiendo a lo que estás pidiendo; te lo hacemos llegar con todo gusto, para hacer la interacción correspondiente.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto) Agradeció, y solicito la reubicación de dos Líneas Aéreas que es Viva y Volaris; vamos a ver el porcentaje de avance en función de que el compromiso del Director General era solucionarlo antes del día 15 de noviembre.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Comentó, Si vemos el comportamiento de Viva, no es precisamente lo más amigable con el Aeropuerto porque mete 30, 40 o 50 Vuelos que nadie espera.

Entonces yo creo que en eso tiene que ir casada una solución con la otra porque no es hacer más grande el Aeropuerto justamente cuando tenemos una indisciplina de ese tamaño.

Entonces creo que ese tema habrá que tamizarlo en esta Reunión de Alto Nivel y tendremos que ir analizando en esta reunión porque tampoco se trata de meter más Vuelos sin que le avisen a nadie y de pronto, ya necesitamos más edificio, ¿no?

Entonces creo yo que quedaría condicionada esa respuesta a este análisis que vamos a hacer.

CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto) Agradeció.

6. ASUNTOS GENERALES

AICM (Subdirector de Ingeniería) Dijo, traemos el Programa de Inversión de Obra Pública, el cual considera 23 obras con un monto de 969 millones 323 mil pesos. Voy a leer algunas, que son de las más relevantes:

La rehabilitación del Rodaje Bravo, la reestructuración del Rodaje Coca Tercera Etapa; la rehabilitación del Programa de Plataforma entre Rodaje Alfa y Alfa 1.

La rehabilitación de la Plataforma Remota Norte, la rehabilitación del Rodaje Bravo en sus varias etapas; la continuación del Rodaje Delta 2, la continuación del Rodaje Bravo 1.

Ampliación de márgenes de Rodajes en Alfa 1, Alfa 4, Alfa 5, Bravo 3, Delta, Lima, Papa / hotel de 7.50 a 17.50 de cada lado.

Modificación de radios de viraje y obras complementarias integradas en los rodajes Bravo Tres, Alfa Cuatro y Papa/ hotel, con rodaje Lima, reconstrucción y ampliación de márgenes de rodaje en Bravo Tres.

Rehabilitación de la Pista 05R, 23L, reestructuración de vialidad perimetral y de las obras mayores de la construcción de la nueva línea de agua potable entre T2 a T1 y esto tiene una suma total de 969 millones 323 mil pesos, en ese orden. Además. Se están considerando los proyectos y la supervisión para cada hora.

Entre proyectos y obra tenemos estimado un costo de alrededor de 48.7 millones de pesos.

Por mi parte respecto al Programa de Inversión, eso es todo.

Se los haremos llegar en forma detallada.

CNGA (Director de Aeropuertos y Presidente del Comité Nacional de Gerentes) Pregunto al Subdirector de Ingeniería, ¿si dentro de estos trabajos están considerados los trabajos de rehabilitación de las 80's?, ¿Si este programa que se está presentando suma a lo no ejercido durante este año?

Y lo pregunto, porque traigo la cifra muy clara de que este año nos autorizaron, nos la liberaron, más de mil 400 millones de pesos, de los cuales creo que llevamos apenas ejercidos 200

millones, más menos, y pues ahora sí que si las sumas y las restas no nos fallan, pues estaremos hablando de que un millón 200 es lo que no se ha ejercido.

Y si vemos lo que está presupuestado, pues estamos hablando de que son cerca de 300 millones menos de lo que no se ejerció este año.

Entonces, si vienen proyectos en adición, pues ya no me cuadraron los números.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Comentó, para dar un ejemplo. La Pista 5 Derecha la vamos a comprometer este año y se va a hacer el próximo con recursos de este año. Pero ya no son recursos de inversión, sino son recursos de conservación.

Y esos ajustes de ley me permiten hacer una serie de movimientos que obviamente no te van a cuadrar.

Y sí estamos repitiendo todo lo que no se puedo hacer este año, lo estamos repitiendo para el próximo.

Ojalá Hacienda nos apruebe todo lo que estamos solicitando. De hecho, hay algún, entiendo, algún punto en el COCODI para empujar este tipo de comentarios y observaciones de este Comité hacia el Comité Interno de Auditoría, para efectos de lograr una mayor presión con Hacienda.

Pero sí, en efecto, lo estamos haciendo así y algunas cosas que ahí ves, pero la rehabilitación de la 5 Derecha, que en teoría estaba autorizada este año y que no se llevó a cabo, lo vamos a sacar con recursos de conservación, no de inversión, por el manejo que le está dando Hacienda.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del COyH) Comento, quedaría pendiente el Programa de Ejecución de las Obras.

AICM (Subdirector de Ingeniería) Dijo, tenemos que hacer la programación adecuada. Pero va a estar siempre en función de los recursos y la fecha en que nos otorgue el registro en cartera la Secretaría Hacienda.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del COyH) Pregunto, ¿Mediante la liberación del recurso?.

AICM (Subdirector de Ingeniería) Respondió, Sí.

Tenemos el Plan Maestro de Desarrollo para este Quinquenio de 2015-2020. Voy a comentarlo, es bastante amplio. A pesar de que le hicimos un recorte considerable a toda la presentación, es bastante amplio, estamos hablando de 60 hojas. Honestamente es muy cansado estarlo viendo.

Pero en término general, esto se refiere a la capacidad que tiene actualmente el Aeropuerto y las obras prioritarias que se van a desarrollar en él, básicamente en el sentido de darle la conservación y mantener la operación en términos de funcionamiento correcto.

Estamos manejando las áreas que en algún momento quedaron pendientes para comercializar, también se están metiendo ya en los planos para que se les dé viabilidad y que se puedan utilizar.

Tenemos también registrados los avances que se han hecho en cada uno de los puntos de obra y de desarrollo general.

Esto, si me permiten, también se los vamos a hacer llegar. Como repito, es un contenido bastante amplio y esto nos lo elaboró ASA y tenemos ahí todos los gráficos, todas las corridas y los análisis que se hicieron para cada y uno de los temas que corresponden al control de desarrollo del Aeropuerto.

Entonces se las haremos llegar también.

Agradeceremos sus comentarios para que en su momento los podamos corregir y lo podemos ingresar a DGAC para que este sea autorizado.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Comento, la presentación es del programa, más no su aprobación.

La aprobación tendría que venir prácticamente del seno del Comité para someterlo al registro de la DGAC.

COPA AIRLINES (Gerente de Aeropuerto) Solicito a la ADUANA revise un poco la gente que tenemos en Terminal 2.

Tengo muchos reclamos de pasajeros, de personal de compañía aérea, del maltrato de los funcionarios nuevos que han llegado a la Terminal 2.

Están inventando procedimientos, por ejemplo, liberar maletas, te dan cinco horas o hasta que Migración, si hay pasajeros de segunda revisión o tercera revisión, no nos entregue el Acta de Rechazo, cosa que nosotros no podemos apurar a otra institución y no nos podemos meter en lo que hace otra institución para que nosotros podamos hacer nuestro trabajo y con amenazas a los empleados, en fin.

La verdad, que eso no se había visto nunca y si se está tocando aquí es porque me preocupa esa relación en las cuales nosotros necesitamos de Aduana y Aduana también necesita de nosotros para que cada cual en forma armónica hagamos un trabajo, lo mismo con Migración, que con el resto de las autoridades, pero sí llama la atención, sobre todo de una persona en específico que tiene un muy mal trato, que incluso compañeros querían ir a algún Órgano de Control o a Derechos Humanos a ver el trato de esta persona que está d Jefa de Sala, en la Terminal 2.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) solicito meter el tema a la Comisión Coordinadora de Autoridades.

Yo le pediría al señor Contralor, que tome cartas en el asunto para tratarlo en la COCOA, para no consumir el tiempo del Comité de Operación.

AEROMEXICO (Director de Aeropuerto y Presidente del CNGA) Comentó, es de los temas que traemos como Comité Nacional de Gerentes, Armando.

Digo, ya terminó Pablo, nada más continuando.

Hay dos situaciones, creo que aquí vale la pena la invitación, ahora sí como dicen, a reflexionar. Que al final del día creo que hemos procurado la mayor parte de las líneas aéreas guardar una relación de respeto y obviamente en un ánimo de cooperación con las propias autoridades.

Sin embargo, lamentablemente, tanto de un lado, como del otro; creo que es muy importante que nos hicieran el favor de llevar este mensaje a la Administradora de Aduana del Aeropuerto

Internacional de la Ciudad de México, con el ánimo de tener una reunión a la brevedad posible para tratar estos temas, como lo hemos hecho en otros casos, independientemente de que sea un tema ventilado en la COCOA la próxima semana.

Creo que la operación de este Aeropuerto no se puede detener por la actitud de una persona.

Y lamentablemente sumando al comentario de Pablo Vicuña, lamentablemente el segundo y tercer operador más grande que tenemos en Terminal 2, que es Delta y Aeroméxico, tiene la misma queja y de la misma persona.

Entonces sí quisiéramos tratar de que nos ayuden con esto, sobre todo, insisto, que viene una temporada muy compleja para el tema de Equipajes versus Aduana.

Estoy de acuerdo contigo.

Antes de tratar el siguiente tema, le damos la bienvenida a la licenciada María Antonieta.

Bienvenida. Muchas gracias.

Hay temas importantes a tratar con usted y hay temas que hemos estado tratando en los diferentes comités, en la COCOA incluso.

Creo que es un tema también, aprovechando el acercamiento con usted.

Creo que vale la pena que nos permita un tiempo como Comité de Líneas Aéreas, para tratarle los dos temas importantes, que seguramente usted nos pudiera ayudar para abonar a este tema. Y, sobre todo, tratándose de un tema muy relevante que es el tema de la seguridad de sus elementos y obviamente de nuestros pasajeros.

Entonces si nos permite, le estaríamos haciendo llegar la Mesa Directiva, una invitación relacionado a su agenda, también obviamente, para que pudiéramos tratar estos temas, de tal suerte que en la próxima COCOA demos resultados de cara a que es la próxima semana.

¿No sé si están de acuerdo?

Estos temas ya los traíamos. Entonces creo que vale la pena sumarlos en esta reunión con el ánimo de tratar de ir ya cerrando temas.

El otro tema que traemos, es el tema de la petición que se hizo en su momento para con Migración y Aduana, saber y/o conocer en ambas terminales, ¿si van a contar o vamos a contar con apoyo de otras áreas o de nuevos elementos para esta temporada que se nos está avecinando ya?

INM (Subdelegado Federal en el AICM) Comento, que sí va a haber personal comisionado para atender el periodo vacacional.

Nos proporcionaron 20 plazas, de las cuales la gran mayoría se asignó a la Terminal 2 por el flujo constante que estaba.

Se remitieron fácil 12 personas a Terminal 2 y ocho a Terminal 1.

Creo que eso ha ayudado, pero en este periodo sabemos que se requiere mucho más personas y yo caculo otro tanto del mismo número que va a ser comisionado.

Yo les voy a dar aviso la fecha en que van a llegar. Yo solicité que fuera mucho antes, que como se ha hecho el año anterior, que fue creo que en la semana de mayor afluencia, se solicitó que fuera en este mes a la siguiente quincena. Si no se puede en la siguiente quincena va a ser finales de este mes.

También solicité que se adelantara el apoyo del Programa Paisano, que no fuera nada más en ciertas fechas y se está viendo la posibilidad de que sea durante más tiempo. Que eso nos ayuda muchísimo.

ADUANA (Subadministradora de salas terminal 1) Dijo, se está solicitando a nuestra área central, es que a nosotros nos coordinan para efectos del apoyo, la mayor cantidad de personas que se nos pueda brindar. Y ya se están haciendo las gestiones necesarias. Por parte, de forma local nosotros también estamos previendo esa situación. Ya en breve, yo creo que se les hará el comunicado oficial.

AEROMEXICO (Director de Aeropuerto y Presidente del CNGA) solicito apoyo para reforzar las áreas con los diferentes elementos que hay en este Aeropuerto, a modo de poder cuidar a usuarios y generar de manera continua los voceos donde "el equipaje no lo dejen abandonado".

Entonces, pues ojalá que pudiéramos contar con el apoyo de Policía Federal y de Seguridad del propio Aeropuerto.

PF (Encargado Interino de la Policía Federal) Comento, vamos a tener presencia de Gendarmería, personal de Asuntos Internos que siempre también nos acompañan, aparte de que son policías, están regulando el actuar de los compañeros y el personal de Fuerzas Federales.

DGAC (Comandante General del AICM) Comentó, la atención de los temas de PGR y de Aduana, le daremos seguimiento a través de la Comisión Coordinadora de autoridades Vamos a hacer la convocatoria para hacer la reunión y darle atención prontamente.

AVIANCA-TACA (Gerente de Aeropuerto México) Dijo, sobre el reporte SMS, vía la página del AICM, hace unos meses cuando inició el proceso, hicimos un par de reportes, excelente. Me respondieron y ni al día siguiente ya estaba resuelta la situación.

De un tiempo para acá hemos ingresado tres reportes, ya no hemos obtenido respuesta y la situación no la hemos visto resuelta. Entonces para ver si ha cambiado algo del proceso o qué pasó por ahí.

El reporte es SMS, vía la página del AICM.

Como que se ha perdido el seguimiento del mismo. El mes pasado hicimos un reporte y el hecho sigue ahí, no se ha reparado.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Dijo, estamos por completar la Fase 2 y la Fase 3 para fines de año, que incluye la capacitación a todo el personal directivo del AICM, estamos trabajando en el tema, pero seguimos. No lo hemos dejado.

AVIANCA-TACA (Gerente de Aeropuerto México) pregunto, ¿se sigue reportando vía esa página?

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del COyH) Respondió, sigue reportando vía la página. De hecho los reportes en parte, están sirviendo para lo que estamos haciendo de incursiones de pista.

DGAC (Comandante General del AICM) Comento, son dos temas paralelos que estamos atendiendo, el RST, tanto de manera de análisis, de grupo ya integrado y luego lo que es el Comité.

En el caso del SMS, también por favor, reporten a la DGAC, porque coinciden los temas, por favor.

Y con mucho gusto le daremos la atención.

SANIDAD Agradeció a las personas que se pusieron en contacto para la vacunación de Influenza, la vacuna se retrasó un poco y llega en semana y media, más o menos, la tendremos aquí.

Solicitó el apoyo de las diferentes aerolíneas y a las dependencias, porque tenemos una dotación de vacuna de Fiebre Amarilla muy grande, y esta vacuna es muy cara. Aproximadamente en hospitales particulares está la dosis hasta en seis mil pesos.

Es una vacuna que se aplica solamente una vez en la vida, porque protege para Fiebre Amarilla y es requisito para muchos países contar con ella.

En este caso, la Secretaría tiene una dotación muy grande de vacuna y estamos solicitando el apoyo para que las aerolíneas que tengan vuelos hacia África o Sudamérica, o el personal que esté interesado en aplicare la vacuna de Fiebre Amarilla, como dicen, la tenemos ahora, sin ningún costo. Y la vacuna está en perfectas condiciones. Sí se necesita mover el biológico y de alguna manera estamos solicitando en ese sentido el apoyo.

La vacuna me va a llegar incluso antes, que la de Influenza. Me llega la vacuna al parecer el lunes de Fiebre Amarilla.

Entonces, sí les pediría encarecidamente acá, todas las aerolíneas que tengan vuelos hacia África y Sudamérica que son zonas endémicas de fiebre amarilla, si se pudieran poner en contacto con Sanidad Internacional vía telefónica o correo, para que de esa manera soliciten las dosis que ustedes deseen y se les puedan aplicar sin ningún costo, y pues bueno, ahorita está esa situación con nosotros.

El correo de Sanidad Internacional es sanidad.internacional@gmail.com, todos con minúsculas.

Y el teléfono directo con su servidora es 5571-3286.

De igual manera, las dependencias que tengan algún tipo de recurso que tenga que ir a Sudamérica o que tenga que ir a zonas por ejemplo, del Sureste de México: Veracruz, Chiapas, donde sí tenemos mosquitos que transmitan Fiebre Amarilla, también de igual manera se les puede aplicar el biológico.

Si tienen dudas, vía telefónica, me dicen "Doctora, necesitamos nosotros aplicarla" y ya entonces de manera personalizada les damos la orientación.

MIGRACION (Subdelegado Federal en el AICM) Pregunto, ¿se entrega un certificado de esa vacuna?

SANIDAD Respondió, se les va entregar un certificado. No va a ser la Cartilla Internacional del Viajero, porque esa sí tiene un costo, firmado y sellado por nosotros.

MIGRACION (Subdelegado Federal en el AICM) Pregunto, y si se requiere la cartilla, bueno, aprovechando que uno va a ir a cierto punto que le solicitan o le exigen la vacuna, ¿se puede realizar con ustedes o es aparte?

SANIDAD Respondió, si ya necesitan las Cartillas, nosotros se las conseguimos. El costo de la Cartilla es de 298 pesos.

Comentó, que están monitoreando todos los vuelos también del Caribe y Sudamérica ahorita, porque tenemos un brote de Cólera muy importante en Haití.

Entonces, vamos a estar ahorita en constante monitoreo de los viajeros que provienen de esa zona. Yo creo que por conexión porque no hay vuelos directos, me parece de allá.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del COyH) agradeció y pregunto a **SANIDAD**, ¿la Organización Mundial de la Salud ya declaró liberado el Ébola?

SANIDAD Respondió, correcto. Ya se emitió una notificación de que Ébola ya no es una emergencia en salud pública.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del COyH) agradeció y pregunto, ¿Algún otro comentario?

Se da por terminada la reunión siendo las once horas con cuarenta y ocho minutos del día de la fecha



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



FRANCISCO LUIS QUIROZ PULIDO
Comandante General del AICM y
Secretario del COyH



ALEJANDRO CONTRERAS CAMPOS
Presidente del Comité Nacional de Gerentes
de Aeropuerto



FÉLIX RODOLFO OLIVARES CASTRO
Gerente Regional Centro
SENEAM

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Décima Primera Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 1 de noviembre del 2016.