



## Comité de Coordinación de Slots

Acta No. 7

Principio de Procedencia  
1067.001.41

Área / Proceso que convoca la reunión:	<i>Comité Coordinación SLOTS</i>				
Tema de la reunión:	<i>Revisión metodología declaración de capacidad</i>				
Lugar:	Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA) – Aula 10				
Fecha:	06/Febrero/ 19	Hora Inicio:	14:00	Hora Final:	15:30
Asistentes:	Ver listado de participantes y/o asistentes.				

### 1. AGENDA

#### Agenda del Día:

1. Exposición de la metodología sugerida para la declaración de capacidad a cargo de Mauricio Corredor.

Asistentes: Ver listado de participantes y/o asistentes.

Presidente: Erika Zarante Bahamón

Vicepresidente: Mauricio Corredor

Secretaria: Johanna Vargas

### 1. DESARROLLO DE LA REUNIÓN

#### Temas a tratar de la Agenda del Día

5

**1. Exposición de la metodología sugerida para la declaración de capacidad a cargo de Mauricio Corredor.**

Mauricio Corredor, coordinador del grupo ATFCM de la Dirección de Navegación Aérea, en representación de la Aeronáutica Civil, presentó al Comité una sugerencia, basada en estudios internacionales uno de ellos la IATA; para estandarizar la declaración de capacidad en términos de operaciones/hora para cada temporada.

OPAIN expresa que entiende la validez del ejercicio como un ejercicio teórico que permita conocer el balance entre los subsistemas del terminal, sin embargo, recuerda que la configuración del sistema SCORE permite evaluar la capacidad de una forma mucho mas precisa y exacta, por lo menos en cuanto a posiciones de estacionamiento. En ese sentido pregunta si es pertinente utilizar el ejercicio teórico para la declaración de capacidad en lugar de la entera funcionalidad que tiene el SCORE para tal fin.

Lucas Rodríguez, jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, plantea que el ejercicio teórico es necesario para dimensionar las necesidades a futuro de desarrollo de infraestructura y gatillar posibles construcciones necesarias con los organismos del estado y por el otro lado optimizar los recursos con los que actualmente se cuenta en cada una de las terminales aéreas del país.

Dentro del desarrollo de una única metodología para todos los involucrados en el proceso de declaración de capacidad, se estima que los tiempos de tránsito (Turn Around Time) de las aeronaves se puedan optimizar.

Las aerolíneas expresan su opinión respecto a las variaciones y facilidades en cada uno de los aeropuertos, por lo cual los tiempos pueden llegar a variar, adicionalmente los tipos de equipos y configuraciones que cada operador presenta.

Los concesionarios a su vez manifestaron que el análisis debe ser de mayor profundidad, puesto que se deben tener en cuenta los subsistemas de cada terminal aérea (Equipajes, Counters de atención etc..) y la rotación por parte de las aerolíneas de las aeronaves.

OPAIN manifestó que contrataron una consultoría externa para realizar un análisis de capacidad del aeropuerto El Dorado, teniendo en cuenta todos los aspectos de la operación, buscando tener una proyección más real a futuro con datos también más ciertos por parte de las aerolíneas de crecimiento. Adicional, consideran que la propuesta que realiza la Aeronáutica Civil en este comité es importante para un plan a futuro y/o un análisis de capacidad, pero sugiere no aplicarla para las declaraciones de capacidad que están en curso en las temporadas de corto y mediano plazo, pues puede generar una reducción innecesaria de la capacidad y por ende de los slots aprobados.

A su vez Avianca manifestó que: i) se debe revisar la capacidad para cada subsistema, ii) tener en cuenta el tipo de operación por aeropuerto. iii) articular capacidad aire y tierra.

Copa Colombia recomendó para avanzar en el análisis revisar los datos con los cuales ya cuenta la autoridad o los nuevos sistemas de información que proveen las mismas aeronaves.

LATAM Airlines Colombia por su parte manifestó que está de acuerdo en avanzar en la revisión teórica que propone la autoridad, pero dejó clara su preocupación de afectar con más restricciones la capacidad actual del aeropuerto El Dorado, cuando el objetivo del comité es gestionar que esa capacidad incremente y este en línea del plan 2030 que las misma Autoridad Aeronáutica planteó a Gobierno y a la industria. Es importante seguir gestionando temas que ya ha solicitado el comité para optimizar la capacidad como el incremento de la capacidad actual que se le asigna a la operación regular que es del 80%, quedando un 20% para la aviación no regular, y restricciones de la licencia ambiental.

En conclusión se acordó:


- Enviar la presentación y propuesta realizada por Mauricio Corredor para revisión de la industria, y citar nuevamente un comité antes de finalizar el mes de febrero, para trabajar una mesa técnica con las aerolíneas y los concesionarios.
- Solicitar a la IATA su participación en el próximo Comité con un experto que explique la metodología de declaración sugerida por esta Asociación.
- Coordinar con la Oficina de Transporte Aéreo una presentación en el próximo comité, en la cual se explique la parametrización, módulos y restricciones del sistema SCORE. Para esto la industria solicita que la presentación la haga con PDC, empresa propietaria de SCORE.

II. Planes de acción (Generación de compromisos)

No.	Actividad	Responsable	Fecha de cumplimiento
1.	Envío Documento de Metodología de declaración de Capacidad	Mauricio Corredor Aerocivil	Por definir

**Firmas:**

Para constancia se firma en la Ciudad de Bogotá D.C. a los 07 días del mes de febrero de 2019, por los asistentes:

Nombre completo	Empresa / Cargo	Firma
Presidente CCSC	En la Zarande Luzmila Ceballos	
Vicepresidente CCSC		
Secretario CCSC	JetBlue - General Manager	