

3	Construcción del Modelo	¡Error! Marcador no definido.
3.1	Modelamiento del Proceso	¡Error! Marcador no definido.
3.1.1	Vuelos.....	¡Error! Marcador no definido.
3.1.2	Pasajeros.	¡Error! Marcador no definido.
3.1.3	Totems.....	¡Error! Marcador no definido.
3.1.4	Counters.....	¡Error! Marcador no definido.
3.1.5	Otras Actividades.	¡Error! Marcador no definido.
3.2	Identificación del Contexto del Modelo	¡Error! Marcador no definido.
3.2.1	Calendario de Salidas de Vuelos.....	¡Error! Marcador no definido.
3.2.2	Tipos de Pasajeros.....	¡Error! Marcador no definido.
3.2.3	Servicios de Líneas Aéreas.....	¡Error! Marcador no definido.
3.3	Recursos y Disponibilidades.	¡Error! Marcador no definido.
3.3.1	Personal de Soporte.	¡Error! Marcador no definido.
3.3.2	Totems.....	¡Error! Marcador no definido.
3.3.3	Counters Self Drop Bag	¡Error! Marcador no definido.
3.4	Resultados de verificación y validación del modelo	¡Error! Marcador no definido.
3.4.1	Verificación lectura calendario salidas de Vuelos. ...	¡Error! Marcador no definido.
3.4.2	Verificación Lectura perfiles de los tipos de Pasajeros.	¡Error! Marcador no definido.
3.5	Calibración del Modelo	¡Error! Marcador no definido.
3.6	Demandas y Capacidad de Sistema.....	¡Error! Marcador no definido.
4	Resultados y Análisis de Escenarios	¡Error! Marcador no definido.
4.1	Resultados Escenario Caso Base Corto Plazo	¡Error! Marcador no definido.
4.2	Resultados Caso Base Mediano Plazo	¡Error! Marcador no definido.
4.3	Resultados Caso Base Largo Plazo.....	¡Error! Marcador no definido.
4.4	Resultados Alternativa 1, Largo Plazo.	¡Error! Marcador no definido.
4.5	Resultados Alternativa 2, Largo Plazo.	¡Error! Marcador no definido.
4.6	Resultados Alternativa 3, Largo Plazo.	¡Error! Marcador no definido.
5	Conclusiones	¡Error! Marcador no definido.

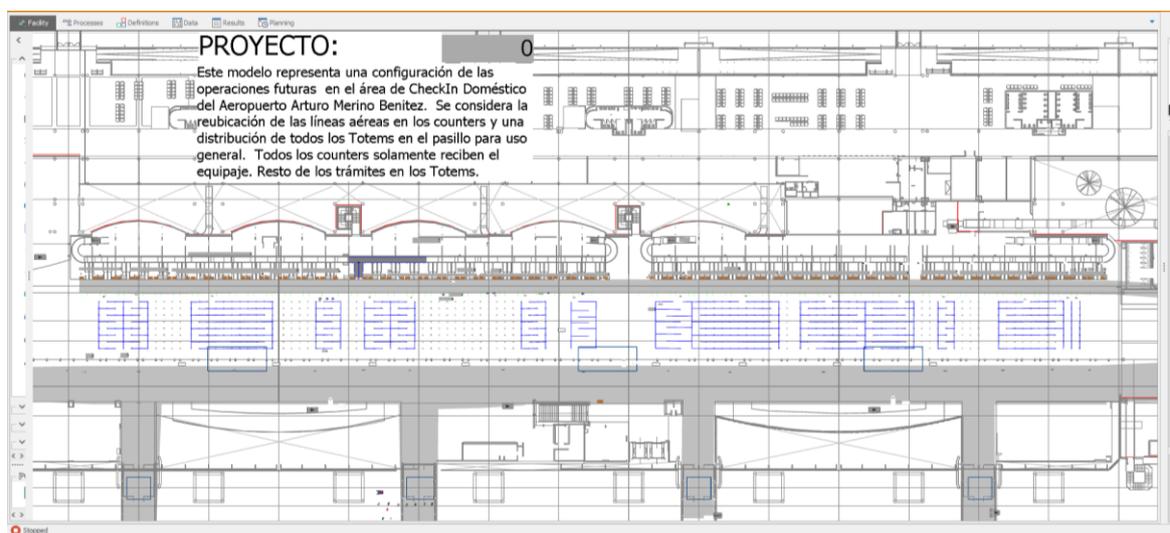
2 Alcances y Objetivos

3 Descripción del modelo para la Alternativa 2.

En este modelo se representa la situación futura en la que existe un segundo Avsec ubicado en el extremo poniente, después de la zona de counters, considerando además la reubicación de las líneas aéreas actuales y reservando algunos counters para dos líneas aéreas futuras. Adicionalmente, los Totems también se reubican en el pasillo, en forma paralela a los counters.

La infraestructura para el proceso de Checkin se muestra en la siguiente figura:

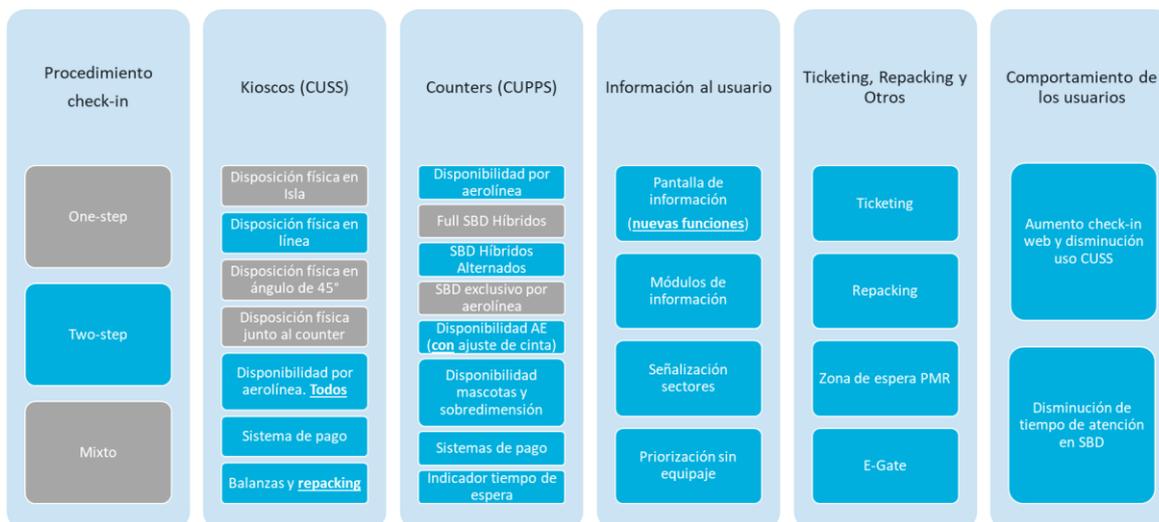
Ilustración 1: Vista general de Hall Central del Proceso de Checkin



En este sistema, los pasajeros se dirigen a sus respectivos counter de atención que están delimitados por cintas de acceso formando un pasillo frente a cada grupo de counters pertenecientes a tipos de pasajeros específicos, según la línea aérea. Los pasajeros pueden ingresar por 10 puntos de acceso, seleccionados aleatoriamente.

El proceso de checkin se compone de tres actividades que son: 1) Emisión de la Tarjeta de Embarque, 2) Emisión del Bag Tag, y 3) Entrega de Equipaje. Estas actividades pueden realizarse en su totalidad o parcialmente en: 1) La casa (Web), 2) en Kioskos, y 3) en los CUPSS. Una vez completado el proceso de checkin, el pasajero se dirige a uno de los dos Avsec, dependiendo de su decisión.

Ilustración 2: Características Alternativa 2.



11

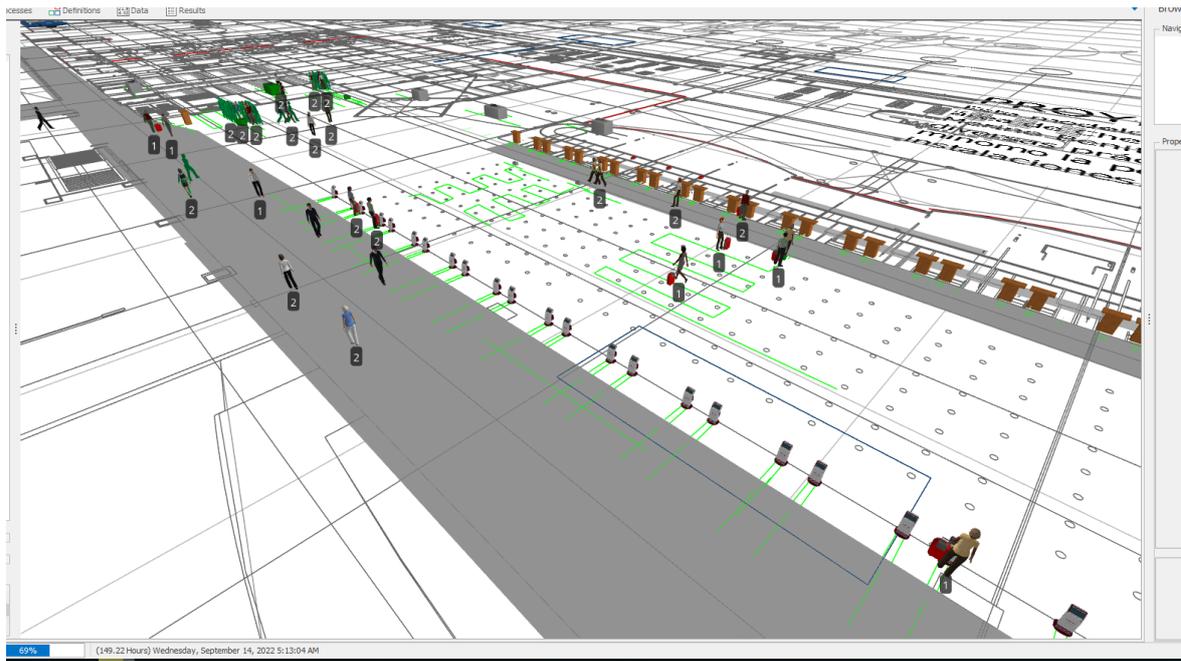
En esta alternativa, se considera el procedimiento de Check-in en la modalidad de Two-step estricto. Es decir, todos los pasajeros deben pasar primero por los tótems a terminar las emisiones de Tarjetas de embarque y/o los Bag Tags, para luego dirigirse a los counters solamente si deben entregar equipaje.

Los Kioskos están ubicados en una sola línea a lo largo del hall central y delante de los counters, debiendo estar disponibles para todos los pasajeros. En los kioscos se regulariza el equipaje usando las balanzas que se encuentran en el pasillo, de manera que el pasajero tenga la posibilidad de hacer el repacking.

En caso de que el pasajero viaje con equipaje, pasa al counter que le corresponda, según la línea aérea con la que viaja. Allí hace entrega del equipaje, existiendo la posibilidad de que si no cumple con el peso registrado, o está sobredimensionado, debe dirigirse al mesón de ticketing para los pasajeros Latam y Sky, ya que las demás líneas aéreas no cuentan con esta posibilidad, asumiendo que los pasajeros de las otras líneas aéreas ya han resuelto el problema con anterioridad.

A continuación se muestra una figura en que se observa a pasajeros usando los kioscos en el pasillo y otros haciendo entrega del equipaje en los counters.

Ilustración 3: Proceso de checkin de los pasajeros



En la siguiente sección se describen los componentes usados para configurar el modelo de esta alternativa.

3.1 Componentes del Modelo.

3.1.1 Líneas aéreas.

Se consideran cinco operadores con cuatro líneas aéreas para el corto plazo (2025), y un incremento en dos líneas aéreas más para los dos cortes temporales siguientes (2028 y 2031). Para efectos de mantener la identificación de los pasajeros Latam y Latam Expres, se considera a Latam Expres como una línea aérea independiente, pero que usa los mismos recursos que Latam. De este modo, se consideran 7 líneas aéreas, con una preferencia de ingreso a la zona de seguridad por uno de los dos Avsec. En la siguiente tabla se indica la preferencia de ingreso al Avsec2.

Tabla 1 Código de Vuelos de Líneas Aéreas

Aerolínea	Código	Prop Avsec1
Latam	1	0.7
Sky	2	0.3
Jat	3	1.0
Dap	4	1.0
Latam Expres	5	0.7
LAerea1	6	0.5
LAerea2	7	0.5

3.1.2 Puntos de Atención para realizar las actividades del proceso de Checkin.

Los puntos de atención corresponden al modo en que el pasajero realiza su proceso de checkin. Así, los puntos de atención son: 1) web, 2) los Kioskos (CUSS) y 3) los counters (CUPSs). Los códigos identificatorios para estos puntos de atención se indican en la siguiente tabla. Cabe recordar que en esta alternativa los counters se usan solamente para entregar equipaje.

Tabla 2: Código de Modo de Checkin

Código	Modo
1	Web: Pasajeros que obtienen la Tarjeta de embarque en la Web (Casa)
2	Isla: Pasajero que imprime la tarjeta de Embarque y el BagTag en los Totems.

La reasignación de los counter a las distintas líneas aéreas se muestra en la siguiente tabla, enumerando los counter desde oriente a poniente (de Avsec2 a Avsec1).

Num Fila	Fila	CantCount	N° Counter_Inic	N° Counter_Fin
1	LatamPrem	5	1	5
2	LatamPref	5	6	10
3	LatamEtiq	14	11	24
4	LatamCha	4	25	28
5	Laerea1AE	4	29	32
6	Laerea1Etiq	10	33	42
7	Laerea2Etiw	10	43	52
8	Laerea2AE	4	53	56
9	DapAE	4	57	60
10	DapEtiq	10	61	70
11	JatEtiq	10	71	80
12	JatAE	4	81	84
13	SkyCha	4	85	88
14	SkyEtiq	8	89	96
15	SkyPref	4	97	100
16	SkyPrem	4	101	104

La descripción de las columnas es la siguiente:

Fila: Tipo de pasajero que se atiende.

CantCount: Cantidad de counters asignados.

N° Counter Inic: Número correlativo del primer counter de la fila.

N° Counter Fin: Número correlativo del último counter de la fila.

3.1.3 Tipos de pasajeros:

Los tipos de pasajeros se definen según la forma de viaje, y se indican en la siguiente tabla:

Tabla 3: Código de los Tipos de Pasajeros.

Código	Tipo
1	Sin Equipaje
2	Charter
3	Premium
4	Preferente
5	Etiquetados
6	Self Bag Dropp

De acuerdo a estas clasificaciones de los pasajeros y según la información recogida, se construye una tabla la que contiene el porcentaje de pasajeros, según la línea aérea. En esta tabla, la columna PropSinEquip, por ejemplo, corresponde al porcentaje de pasajeros sin equipaje. En las columnas siguientes se indica la proporción acumulada de los tipos de pasajeros, dentro de los pasajeros con equipaje.

Tabla 4: Proporción de tipos de pasajeros por Línea Aérea.

TipoPax	Codigo	PropSinEquip	PropCha	PropPrem	PropPref	PropEtiq	PropSBD
Pax_Jat	3	0.825701471	0	0	0	1	1
Pax_Latam	1	0.713550754	0	0.01704545	0.03409091	0.7386	1
Pax_Dap	4	0.115384615	0	0	0	1	1
Pax_Sky	2	0.635949598	0	0.01612903	0.02419355	1	1
Pax_LatamExp	5	0.713550754	0	0.01704545	0.03409091	0.7386	1
Pax_Laerea1	6	0.825701471	0	0	0	1	1
Pax_Laerea2	7	0.825701471	0	0	0	1	1

3.1.4 Perfiles de Llegada de Pasajeros.

Los perfiles de llegada representan la forma en que van llegando los pasajeros al sistema, dentro de un rango de 5 horas, separados por cada línea aérea y si viajan con o sin equipaje. Los perfiles de llegada se muestran a continuación:

Tabla 5: Perfiles de llegada de pasajeros

Index	Rango	SEqLatam	EqLatam	SEqJat	EqJat	SEqSky	EqSky	SEqDap	EqDap
1	0-15	0	0	0,00970874	0,11111111	0	0	0	0
2	30	0	0	0	0	0	0	0	0
3	45	0	0,00497512	0	0	0,00823045	0,00724638	0,33333333	0
4	60	0,02909091	0,00497512	0,05825243	0	0,06995885	0,02173913	0	0,04347826
5	75	0,05090909	0,0199005	0,08737864	0	0,12757202	0,02898551	0	0,26086957
6	90	0,09818182	0,04477612	0,15533981	0,22222222	0,14403292	0,05797101	0,33333333	0,13043478
7	105	0,10909091	0,07960199	0,09708738	0,16666667	0,11522634	0,05797101	0	0,2173913
8	120	0,12727273	0,10447761	0,09708738	0,22222222	0,13168724	0,0942029	0,33333333	0,17391304
9	135	0,08363636	0,07462687	0,11650485	0,05555556	0,08230453	0,15217391	0	0,04347826
10	150	0,10181818	0,09950249	0,12621359	0,05555556	0,07407407	0,15942029	0	0,08695652
11	165	0,05818182	0,09950249	0,02912621	0	0,0617284	0,10869565	0	0
12	180	0,08363636	0,08955224	0,04854369	0	0,04938272	0,0942029	0	0,04347826
13	195	0,04363636	0,05472637	0,04854369	0,05555556	0,02880658	0,07246377	0	0
14	210	0,04727273	0,06467662	0,01941748	0	0,01646091	0,05797101	0	0
15	225	0,05090909	0,06965174	0	0,05555556	0,00823045	0,00724638	0	0
16	240	0,01090909	0,06467662	0	0	0,01646091	0,00724638	0	0
17	255	0,00363636	0,02985075	0	0	0,00411523	0,00724638	0	0
18	270	0,01454546	0,0199005	0,01941748	0	0,01646091	0,00724638	0	0
19	285	0,01454546	0,00995025	0,00970874	0	0,01234568	0	0	0
20	300	0,07272727	0,06467662	0,0776699	0,05555556	0,03292181	0,05797101	0	0

En esta tabla existen las 20 filas que representan los 20 espacios de tiempo de 15 minutos durante las 5 horas. En la columna Rango se señala el minuto de inicio de los espacios de tiempo y en el resto de las columnas se indican las proporciones de pasajeros para cada línea aérea. Así, por ejemplo, la fila 8 representa la proporción de pasajeros que llega al aeropuerto dos horas (120 minutos) antes del vuelo. Y la proporción de pasajeros de ese vuelo, para los pasajeros de Latam que viajan con equipaje etiquetado es de 0.10044.

3.1.5 Calendario de Vuelos.

A continuación, se muestra una parte de la tabla del calendario de vuelos, según lo entregado por la dirección del proyecto.

Tabla 6: Segmento del Calendario de Vuelos.

Num_Vuelo	Aerolínea	Aerolínea2	Fecha	Fecha Apertura	Fecha Cierre	PAX	Tipo Pax	Aero_Mat	vuelo	Svc_Type	DESTINO
1	Latam	Latam	09-09-2022 4:34 AM	09-08-2022 11:34 PM	09-09-2022 3:34 AM	199	Pax_Latam	aa	LA182	J	aa
2	Latam	Latam	09-09-2022 5:01 AM	09-09-2022 12:01 AM	09-09-2022 4:01 AM	132	Pax_Latam	aa	LA57	J	aa
3	SKY	SKY	09-09-2022 5:11	09-09-2022 0:11	09-09-2022 4:11	182	Pax_SKY	aa	H2300	J	aa
4	Jat	Jat	09-09-2022 5:16	09-09-2022 0:16	09-09-2022 4:16	147	Pax_Jat	aa	JA4	J	aa
5	Jat	Jat	09-09-2022 5:18	09-09-2022 0:18	09-09-2022 4:18	178	Pax_Jat	aa	JA110	J	aa
6	Latam	Latam	09-09-2022 5:21 AM	09-09-2022 12:21 AM	09-09-2022 4:21 AM	137	Pax_Latam	aa	LA142	J	aa
7	Latam	Latam	09-09-2022 5:27 AM	09-09-2022 12:27 AM	09-09-2022 4:27 AM	168	Pax_Latam	aa	LA124	J	aa
8	SKY	SKY	09-09-2022 5:35	09-09-2022 0:35	09-09-2022 4:35	143	Pax_SKY	aa	H2240	J	aa
9	SKY	SKY	09-09-2022 5:43	09-09-2022 0:43	09-09-2022 4:43	132	Pax_SKY	aa	H2284	J	aa
10	Latam	Latam	09-09-2022 6:29 AM	09-09-2022 1:29 AM	09-09-2022 5:29 AM	193	Pax_Latam	aa	LA1124	J	aa
11	Jat	Jat	09-09-2022 6:34	09-09-2022 1:34	09-09-2022 5:34	112	Pax_Jat	aa	JA32	J	aa
12	SKY	SKY	09-09-2022 6:42	09-09-2022 1:42	09-09-2022 5:42	186	Pax_SKY	aa	H2322	J	aa
13	LatamExp	LatamExp	09-09-2022 6:49	09-09-2022 1:49	09-09-2022 5:49	98	Pax_LatamExp	aa	LU350	J	aa
14	SKY	SKY	09-09-2022 7:14	09-09-2022 2:14	09-09-2022 6:14	170	Pax_SKY	aa	H2220	J	aa
15	LatamExp	LatamExp	09-09-2022 7:19	09-09-2022 2:19	09-09-2022 6:19	205	Pax_LatamExp	aa	LU285	J	aa
16	SKY	SKY	09-09-2022 7:34	09-09-2022 2:34	09-09-2022 6:34	175	Pax_SKY	aa	H2141	J	aa
17	Latam	Latam	09-09-2022 7:35 AM	09-09-2022 2:35 AM	09-09-2022 6:35 AM	175	Pax_Latam	aa	LA1157	J	aa
18	SKY	SKY	09-09-2022 7:49	09-09-2022 2:49	09-09-2022 6:49	172	Pax_SKY	aa	H2421	J	aa
19	LatamExp	LatamExp	09-09-2022 8:00	09-09-2022 3:00	09-09-2022 7:00	142	Pax_LatamExp	aa	LU215	J	aa
20	Latam	Latam	09-09-2022 8:08 AM	09-09-2022 3:08 AM	09-09-2022 7:08 AM	202	Pax_Latam	aa	LA184	J	aa
21	Latam	Latam	09-09-2022 8:12 AM	09-09-2022 3:12 AM	09-09-2022 7:12 AM	92	Pax_Latam	aa	LA128	J	aa
22	SKY	SKY	09-09-2022 8:32	09-09-2022 3:32	09-09-2022 7:32	177	Pax_SKY	aa	H2101	J	aa
23	Latam	Latam	09-09-2022 8:35 AM	09-09-2022 3:35 AM	09-09-2022 7:35 AM	215	Pax_Latam	aa	LA1161	J	aa
24	Latam	Latam	09-09-2022 8:53 AM	09-09-2022 3:53 AM	09-09-2022 7:53 AM	167	Pax_Latam	aa	LA166	J	aa
25	Latam	Latam	09-09-2022 9:05 AM	09-09-2022 4:05 AM	09-09-2022 8:05 AM	189	Pax_Latam	aa	LA17	J	aa
26	LatamExp	LatamExp	09-09-2022 9:19	09-09-2022 4:19	09-09-2022 8:19	156	Pax_LatamExp	aa	LU311	J	aa
27	Latam	Latam	09-09-2022 9:38 AM	09-09-2022 4:38 AM	09-09-2022 8:38 AM	127	Pax_Latam	aa	LA150	J	aa
28	Latam	Latam	09-09-2022 9:42 AM	09-09-2022 4:42 AM	09-09-2022 8:42 AM	186	Pax_Latam	aa	LA112	J	aa
29	SKY	SKY	09-09-2022 10:10	09-09-2022 5:10	09-09-2022 9:10	155	Pax_SKY	aa	H21	J	aa
30	SKY	SKY	09-09-2022 10:25	09-09-2022 5:25	09-09-2022 9:25	218	Pax_SKY	aa	H2433	J	aa

Existe un calendario de vuelo para cada corte temporal, correspondientes a los años 2025, 2028 y 2031. La construcción de estos calendarios se basó en la estimación del porcentaje de aumento de la demanda, manteniendo la capacidad de los aviones, lo que implica un aumento de vuelos manteniendo los horarios de demanda de pasajeros.

3.1.6 Duración de Actividades en Totems y Counters.

A continuación, se muestra la tabla de ingreso de datos para las duraciones de las distintas actividades en los Kioskos y en los counters. Las distintas columnas representan lo señalado en cada fila, con los numerales 1 al 5, según sea el caso. Así, por ejemplo, las duraciones de las actividades en las islas para los kioskos de Latam, la columna 1=TEmb, representa los minutos en promedio que demora la impresión de las tarjetas de embarque, la columna 2=BagTag, representa la duración de las emisiones de los BagTag, y la columna 3= Ambas, es la duración de la emisión de ambos documentos.

Tabla 7: Segmento de los datos de entrada al modelo.

4	xxxxxxxx								
5	Durac Atención IslasLATAM (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Ambos) en Minuto	0,76323333	0,38781667	0,51263333		0	0	0	
6	Durac Atención IslasSKY (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Ambos) en Minutos	0,48165	0,05925667	0,318		0	0	0	
7	Durac Atención IslasPasillo (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Ambos) en Minutos	0,09877	0,19553333	0,20833333		0	0	0	
8	Durac Atención Counter (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Ambos, 4=Entrega, 5=FacEmb)	0,70906667	2,69	0,54501667	0,40383333	0,35453333	0,20191667	0	
9	Durac Atención CounterSBD (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Ambos, 4=Entrega, 5=FacEmb)	0,17666667	1,475	2,47	0,37606667	0,08833333	0,18803333	0	
10	Durac Atención CKRegular (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Entrega, 4=FacEmb)	1,79	1,6	2,35	0	1,5	0	0	
11	Durac Atención SBD (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Entrega, 4=FacEmb, 5=FacEmb)	1,39	1,65	1,69	0	0	0	0	
12	Durac Atención Especial (1=TEmb, 2=BagTag, 3=Entrega, 4=FacEmb, 5=FacEmb)	1,66	1,51	2,08	0	0	0	0	
13	Porcentajes (1=SinAcom, 2=VisitaCafe1, 3=VisitaCafe2, 4=VisitaShop1)	0,94	0,04	0,06	0,09	0,03			

3.1.7 Distribución del Modo de Checkin por tipo de pasajeros.

Tabla 8: Distribución de pasajeros según Modalidad de Checkin

LATAM	Sin Equipaje	Charter	Con Equipaje			
Lugar Check-in	SEQ		Premium	Preferente	Etiquetado	SBD
W: Casa	82%		47%	47%	47%	4%
I: Isla	5%		14%	14%	14%	89%
C: Counter	13%		39%	39%	39%	6%
Total	100%		100%	100%	100%	100%

Jetsmart	Sin Equipaje	Charter	Con Equipaje			
Lugar Check-in	SEQ		Premium	Preferente	Etiquetado	SBD
W: Casa	95%		0%	0%	75%	0
I: Isla	0%		0%	0%	0%	0
C: Counter	5%		0%	0%	25%	0
Total	100%		0%	0%	100%	0%

SKY	Sin Equipaje	Charter	Con Equipaje			
Lugar Check-in	SEQ		Premium	Preferente	Etiquetado	SBD
W: Casa	81%		0%	58%	58%	0
I: Isla	2%		7%	7%	7%	0

C: Counter	17%		35%	35%	35%	0
Total	100%		42%	100%	100%	0%

DAP Lugar Check-in	Sin Equipaje SEQ	Charter	Con Equipaje			
			Premium	Preferente	Etiquetado	SBD
W: Casa	100%		0%	0%	0%	0
I: Isla	0%		0%	0%	0%	0
C: Counter	0%		0%	0%	100%	0
Total	100%		100%	100%	100%	100%

Cabe hacer presente que aunque en esta alternativa no existen pasajeros con modo de Check-in en Counter, se mantiene la probabilidad de generar este tipo de pasajero ya que el modelo, en forma interna, le reasigna el modo de check-in igualmente probable, entre hacerlo en casa o en Isla.

3.1.8 Sistema de Gestión Dinámica de Counters.

La cantidad de counters operativos se determina mediante un calendario para cada fila de pasajeros, dentro del rango de counters establecido para ellas. Esta determinación de counters operativo se actualiza cada una hora, lo que establece la oferta de servicio por parte de las líneas aéreas. A continuación, se muestra un segmento de la tabla con el calendario de activación de counters.

Tabla 9: Segmento de Calendario Atención de Counters.

HoraCont	LatamCha	LatamPrem2	LatamPref	LatamEtiqu	LatamSBD	LatamPrem1	LatamNN	SkyCha	SkyNN	SkyPref	SkyEtiSBD	SkyPrem	Jat	Dap
45	0	4	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0
46	0	4	2	4	6	1		0		0	0	0	2	2
47	0	4	2	4	6	1		0		0	0	0	2	2
48	0	4	2	4	6	1		0		0	0	0	2	2
49	0	4	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
50	0	4	2	4	6	1		0		2	5	2	0	0
51	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	0	0
52	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	4	4
53	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	4	4
54	0	2	2	4	6	1		0		2	6	2	4	4
55	0	2	2	4	6	1		0		2	6	2	4	4
56	0	2	2	4	6	1		0		2	6	2	4	4
57	0	2	2	4	6	1		0		2	6	2	2	2
58	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	2	2
59	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	2	2
60	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	2	2
61	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	2	2
62	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	3	3
63	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	3	3
64	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	3	3
65	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	3	3
66	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	3	3
67	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
68	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
69	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
70	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
71	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
72	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
73	0	2	2	4	6	1		0		0	0	0	0	0
74	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	0	0
75	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
76	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	4	4
77	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
78	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
79	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
80	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
81	0	2	2	4	6	1		0		2	5	2	4	4
82	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
83	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
84	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
85	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
86	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
87	0	2	2	4	6	1		0		1	4	2	4	4
88	0	2	2	4	6	1		0		1	5	1	4	4
89	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0
90	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0
91	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0
92	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0
93	0	2	2	4	6	1		0		1	4	1	0	0

A modo de ejemplo, el modelo al revisar la tabla en la hora 74, que corresponde al 11 de Sept, a las 2:00 am, abre los counters de las filas Preferente con 2 counters, la fila Equipaje Etiquetado con 5 counters, y la fila Premium con 2 counters. Esto significa, que cuando encuentra cero counters, no hay atención de pasajeros. Este calendario se usa para todas las alternativas en su corte temporal 2025.

Para los demás cortes temporales, y debido al aumento de la demanda de pasajeros, se considera un aumento de la oferta de servicio, la que se determina aumentando un counter más a la oferta del calendario para el año 2028, y aumentando 2 counters a la oferta del calendario para el año 2031. Este aumento está regulado por la cantidad de counter asignados en total para cada tipo de fila de cada línea aérea. En caso de que con el aumento de counters activos sobrepase la cantidad de counters asignados, se mantiene la cantidad de counters asignados.

Esta modificaciones horarias se realizan en cada fila siempre y cuando existan pasajeros en las filas, y que los counters no cierren. Esto significa, que si hay pasajeros en la fila, y que para la próxima hora se consideraba cerrar la atención, en este caso, se mantienen los counters que están abiertos.