

3	Construcción del Modelo	1
3.1	Modelamiento del Proceso	1
3.1.1	Vuelos.....	2
3.1.2	Pasajeros.	2
3.1.3	Totems.....	3
3.1.4	Counters.....	4
3.1.5	Otras Actividades.	7
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	10
3.4.1	Verificación lectura calendario salidas de Vuelos.....	10
3.4.2	Verificación Lectura perfiles de los tipos de Pasajeros.	11
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	18
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

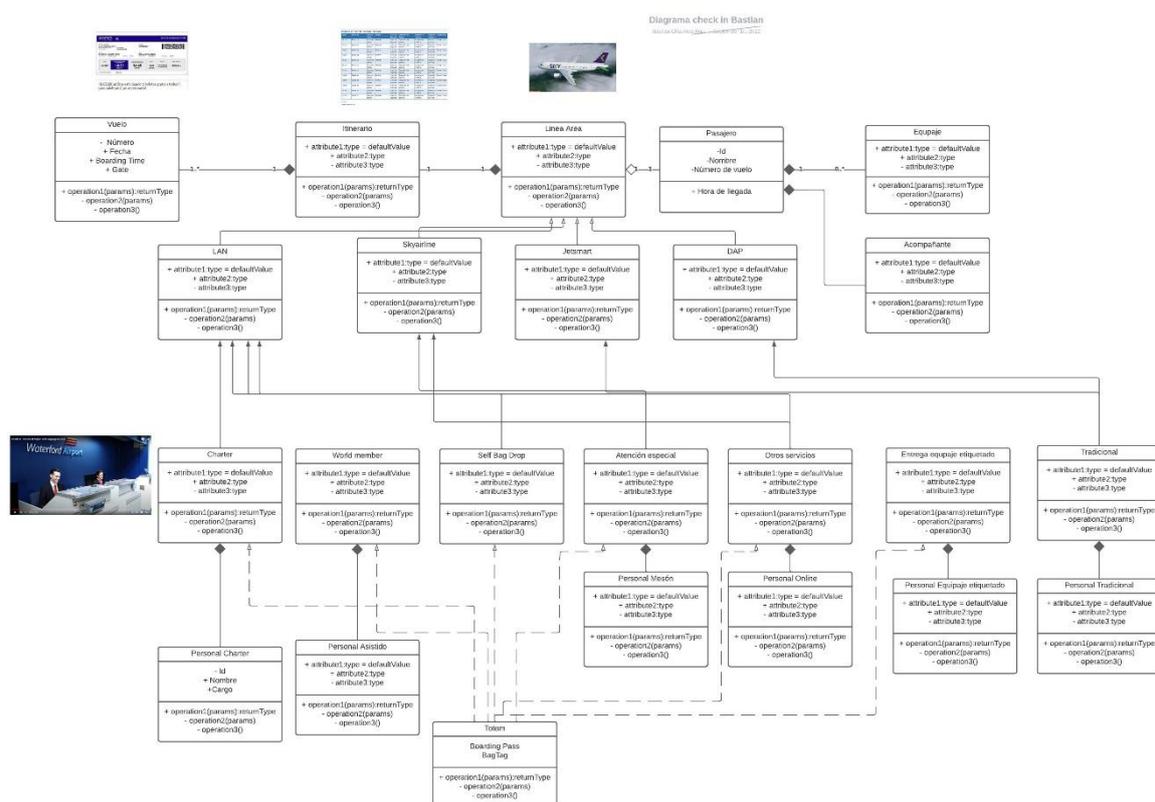
3 Descripción del modelo para la Alternativa 2.

4 Construcción del Modelo

4.1 Modelamiento del Proceso

De acuerdo a la definición de modelo que se planteó en la **sección xx** del informe previo, y se caracterizó en la **figura xx**, se muestra a continuación, para recordar los componentes que se consideran, de los cuales, el componente Línea Aérea es el componente generador de las operaciones y componentes que se describen en esta sección.

Ilustración 1: Componentes del Modelo

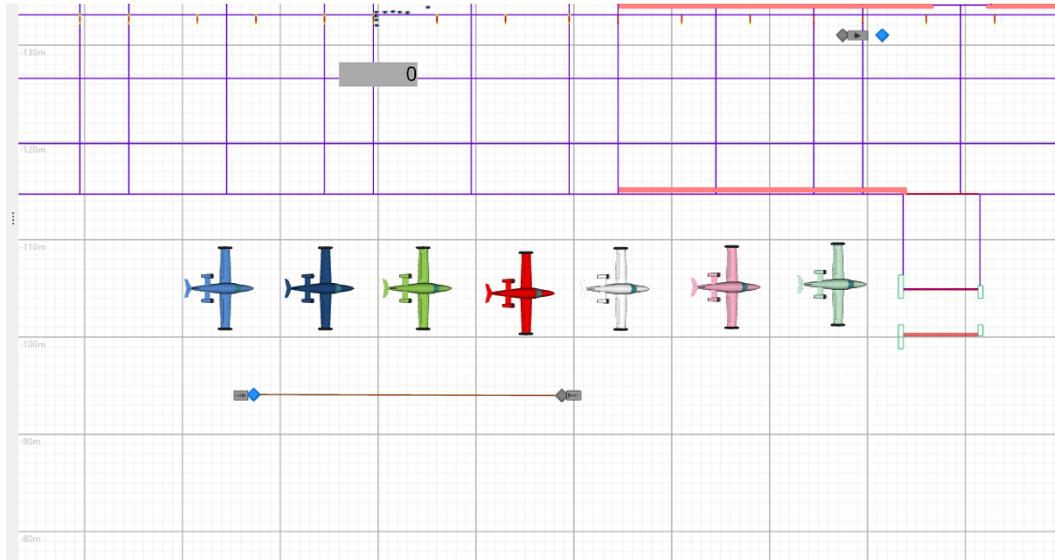


4.1.1 Vuelos.

Los vuelos son los primeros elementos generados por las líneas aéreas y se generan de acuerdo con el itinerario de vuelos, los que a su vez son la base para generar los pasajeros de acuerdo al perfil de llegada de cada aerolínea, como se muestra en la **tabla zzz**

La lógica para simular la llegada de vuelos, se lee de la tabla "Vuelos", descrita en la sección YY,

Ilustración 2: Creación de Vuelos



Tal como se muestra en la figura, los vuelos se generan de acuerdo con la Tabla Calendario, y al iniciar el vuelo, se activa el proceso de generación de pasajeros cada 15 minutos, con una cantidad de pasajeros que corresponde al porcentaje que se lee desde la tabla Perfiles de Llegada. Esta lectura se realiza cada 15 minutos, que es el tiempo de las mediciones hechas en terreno y se presentan en la **Tabla 15**.

4.1.2 Pasajeros.

Una vez que se conoce la cantidad de pasajeros en un intervalo dado, se genera esa cantidad de pasajeros distribuidos en un intervalo de 15 minutos, a los cuales se les asignan los atributos que caracterizarán a cada tipo de pasajero, entre los cuales se mencionan algunos de ellos en la siguiente tabla:

Atributo	Descripción
Codigo	Código del vuelo de la línea aérea, según tabla xx .
HApertura	Hora más temprana para ingresar sistema checkIn. 5 horas antes del vuelo.
HCierre	Hora de cierre de su vuelo.
Num_Vuelo	Número de su vuelo.
Pax	Marcador si es pasajero (1) o acompañante (0).

EnTotem	Marcado si el pasajero pasó por algún Totem.
Tipo	Tipo de pasajero asignado según probabilidades de tabla xx.
Modo	Modo que hace chekin con código según tabla xx
Dur_TEmb	Duración de impresión de la Tarjeta de Embarque.
Dur_BagTag	Duración de la emisión de BagTag.
Dur_Equip	Duración de la entrega de equipaje.
Exit	Punto de salida en el pasillo principal para entrar a sus respectivas líneas de atención.
CantAcomp	Cantidad aleatoria de acompañantes.
Dur_FacTEmb	Tiempo adicional por facturación de cambio de asiento.
Dur_FacEquip	Tiempo adicional en entrega de equipaje sobredimensionado.
Tolerancia	Tiempo que puede esperar hasta su HCierre.
Atrasado	Tiempo que excede a la HCierre al salir de Counters
Avsec	Indica al Avsec que debe dirigirse (1 =Avsec1, 2 = Avsec2), según valores de la tabla Tabla 1 Código de Vuelos de Líneas Aéreas

4.1.3 Totems (CUSS).

Los Totems son los lugares donde el pasajero puede realizar los trámites de impresión de la Tarjeta de Embarque y/o BagTag. A este lugar pueden ingresar los pasajeros que han impreso la Tarjeta de Embarque en su casa (Web), o los pasajeros que van a realizar ambas impresiones.

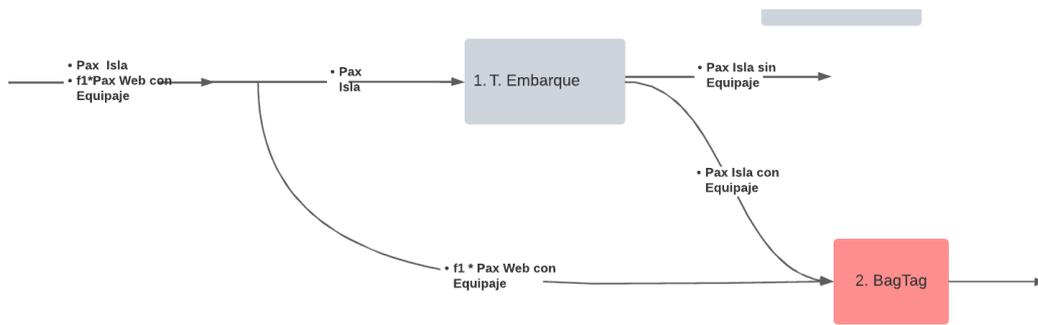
El ingreso a estos puntos de atención es aleatorio durante el trayecto hacia su fila de atención, con la obligación de ingresar si es la última estación de tótems. De esta forma, se logra representar la obligatoriedad de ingresar a los tótems a todos los pasajeros Web con equipaje, a los pasajeros Isla, y a los pasajeros Sin Equipaje que deben imprimir su Tarjeta de Embarque.

Se consideran tres tipos de tótems, los que se encuentran en el pasillo, los que están dedicados al uso de pasajeros Latam y los que están dedicados a pasajeros Sky.

Para cada tipo de totem se considera un tiempo diferente para la impresión de la Tarjeta de Embarque, para imprimir el BagTag, y para el caso de imprimir ambos documentos. Estos valores se presentan en la **Tabla xx** Factores, en las filas 5, 6 y 7.

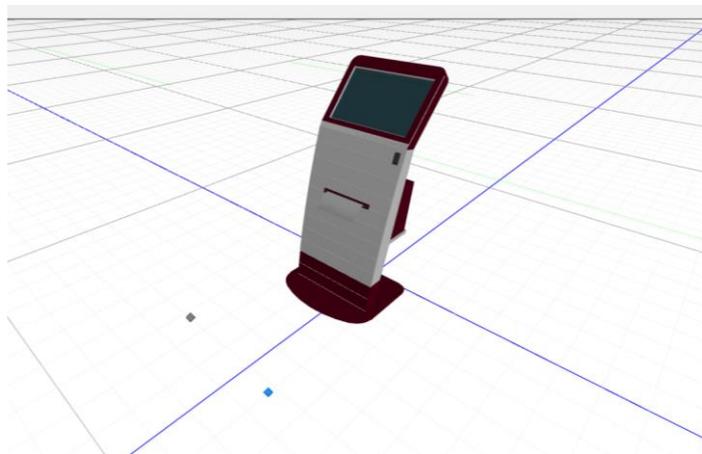
Para el modelamiento, se define un objeto en el cual se pueden realizar dos actividades independientes, que son la impresión de la Tarjeta de Embarque, y la impresión del Bag Tag. La impresión de uno o de los dos documentos, va a depender del tipo de pasajero que hace el requerimiento. Para decidir las actividades que se van a desarrollar, se construye el siguiente proceso decisional:

Ilustración 3: Proceso Decisional en los Totems



Este objeto se representa por la siguiente figura:

Ilustración 4: Representación de Totems

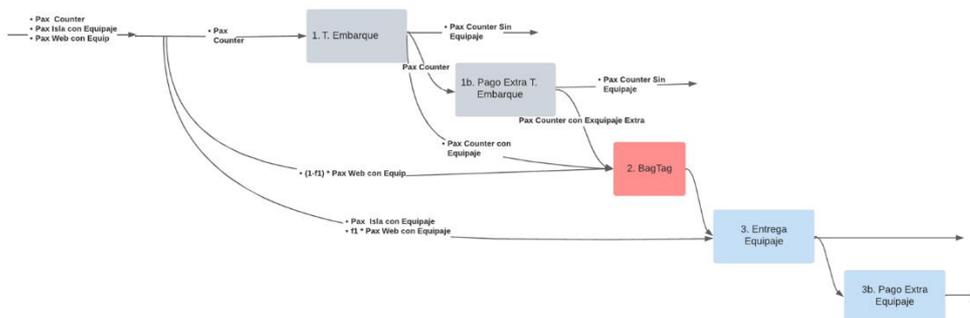


4.1.4 Counters.

Los counters son los puntos de atención donde los pasajeros pueden imprimir la Tarjeta de Embarque, el BagTag y/o entregar el equipaje.

El modelamiento de estos puntos de atención considera un nuevo objeto definido específicamente para representar los servicios que se realizan y que fueron descritos en la figura del informe anterior y que se presenta a continuación:

Ilustración 5: Diagrama del Proceso de Actividades en Counter.



En este diagrama se indica que pueden llegar los pasajeros, independiente de la línea aérea, que deban hacer su proceso de checkin en los counter (Modo Counter). Los pasajeros que hayan realizado su proceso de checkin en los tótems (Modo Isla, con equipaje) y los pasajeros que hayan hecho su checkin en la web y que lleven equipaje. Una vez que llega el pasajero, se deriva a cada uno de los servicios que debe realizar, y que en el diagrama se representan por las cajas plomas, para la impresión de Tarjeta de Embarque, las rojas para la impresión de los bagTag, y las celestes para la entrega de equipaje.

Es necesario indicar que el modelo de las operaciones en Counter se mantiene sin modificaciones, ya que a este punto de atención no llegarán pasajeros con Modo tipo 3, por lo que no se usarán las alternativas de usar las etapas de Tarjeta de Embarque, ni de Bag Tags.

Este proceso se incorpora en el objeto Counter, con sus puntos de llegada y de salida, con la lógica de redireccionamiento tal como se muestra en las siguientes figuras:

Ilustración 6: Objeto Counter

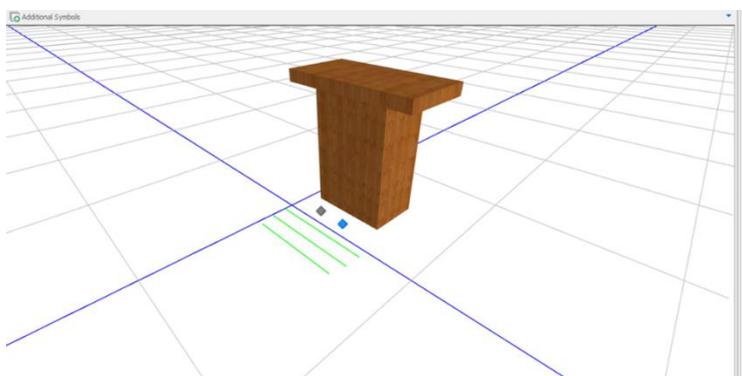
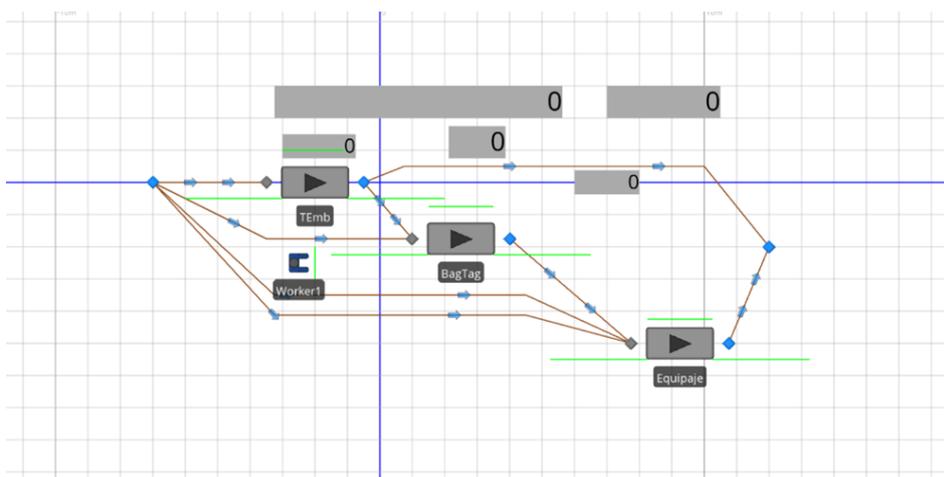


Ilustración 7: Diagrama de la lógica de servicios en Counters



Los Counters se consideran agrupados por líneas de atención a los tipos de pasajeros que considera cada línea aérea. De esta manera se tienen los grupos de counters según se definió en la [Tabla xx](#) del informe anterior. Sin perjuicio de esta definición, para caracterizar la situación actual se definen los siguientes grupos y líneas de atención a pasajeros.

Tabla 2: Agrupaciones de Counters por filas de atención de pasajeros.

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

De este modo, cada tipo de pasajero tiene definido a que fila debe dirigirse, y esperar para la realización de alguna de las actividades que requiera, según la lógica del proceso que le corresponda, tal como se indicada en la **figura AA**.

Cuando el pasajero está haciendo entrega del equipaje, existe una probabilidad de que la balanza del Self Bag Drpp detecte una diferencia entre el peso registrado y el peso declarado, por lo que el pasajero deberá terminar su proceso de entrega de equipaje en los mesones de Ticketing. Esta opción se mantiene válida solamente para los pasajeros Latam o Sky. Esta situación corresponde a los casos de equipaje sobre dimensionado o mascotas.

Así, cuando el pasajero termina las actividades en el counter, sabe si debe dirigirse a Ticketing de su línea aérea.

También en esta etapa, se registra la estadística del Atraso del Pasajero, calculando la diferencia entre la HCierre de su vuelo, y la hora en ese momento. Si la Hora de Cierre está cerca de la Hora en ese momento, se registra como pasajero atrasado.

En el caso de que el pasajero deba hacer Ticketing, en las siguientes figuras se muestran los layout de las áreas de counters de Latam y Sky, y se pueden identificar los recorridos que deben hacer los pasajeros para ir desde los counters hasta los respectivos mesones de Ticketing, y luego dirigirse al Counter de Equipaje sobredimensionado o de mascotas.

Ilustración 8: Área Counters Latam

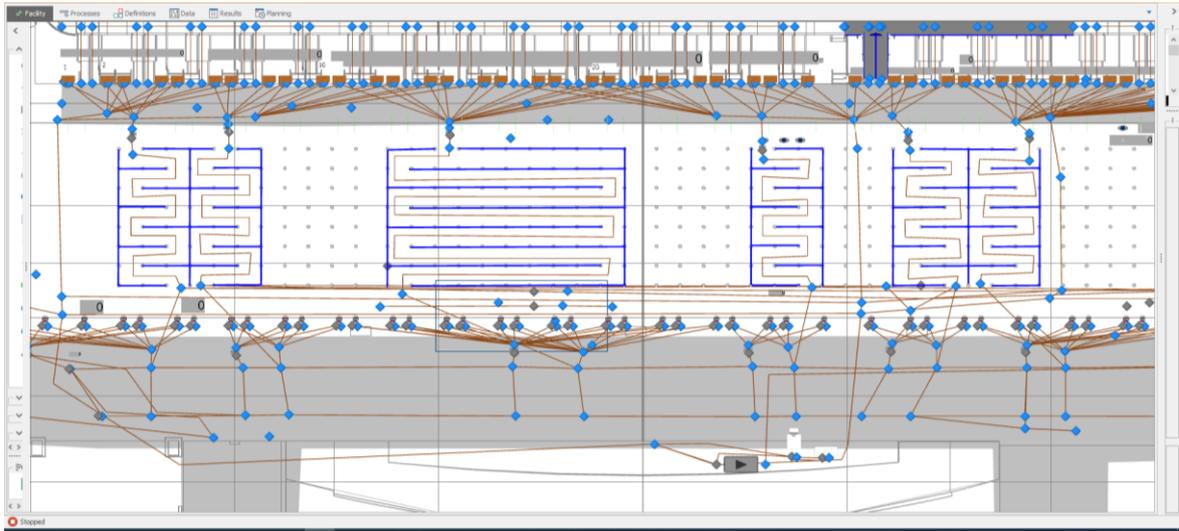
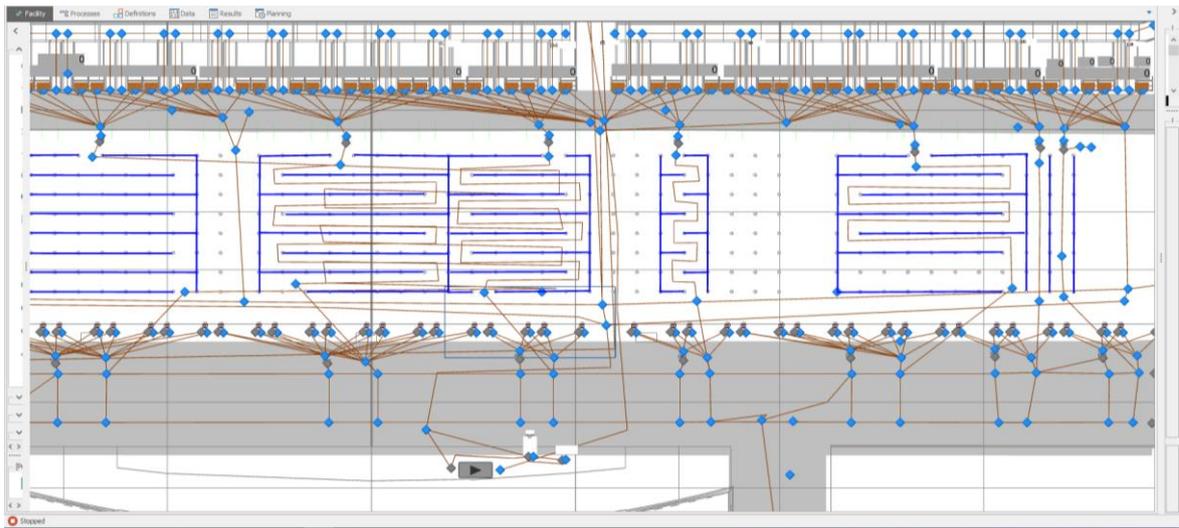


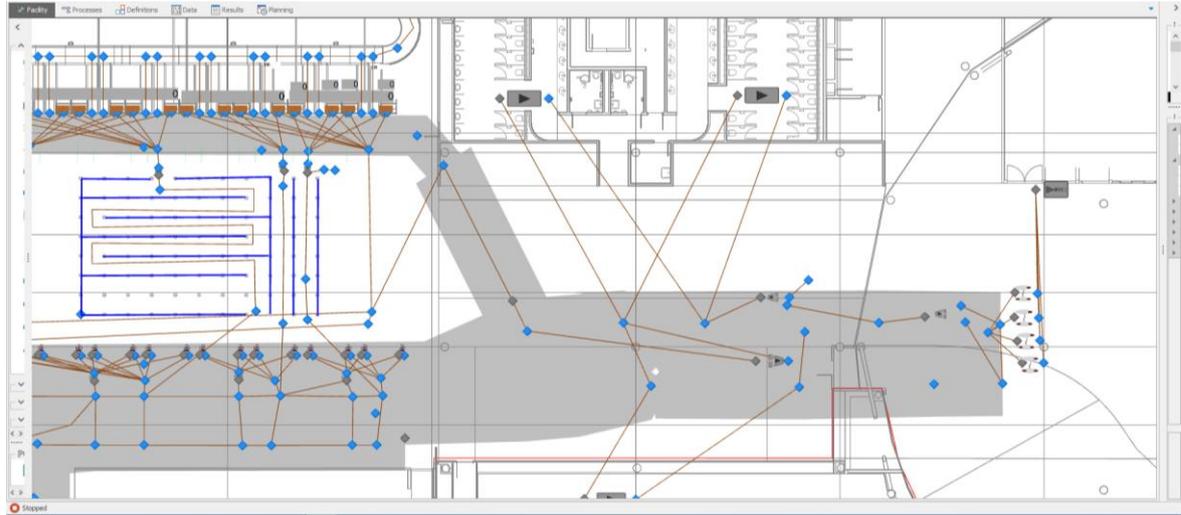
Ilustración 9: Área Counters Sky



4.1.5 Otras Actividades.

Se considera también la posibilidad de que los pasajeros realicen otras actividades como las de pasar a patio de comida, a una tienda, al baño, y juntarse con sus acompañantes por un periodo de tiempo que se determina aleatoriamente. Estas actividades se concentran principalmente previo a la zona Avsec1, ya que se optó en darle esta posibilidad solamente a los pasajeros que ya tuviesen la tarjeta de embarque en su poder. A continuación, se muestra la zona previa al Avsec1, con las rutas que pueden seguir los pasajeros para las distintas actividades.

Ilustración 10: Puntos de Otras Actividades en Zona Avsec1

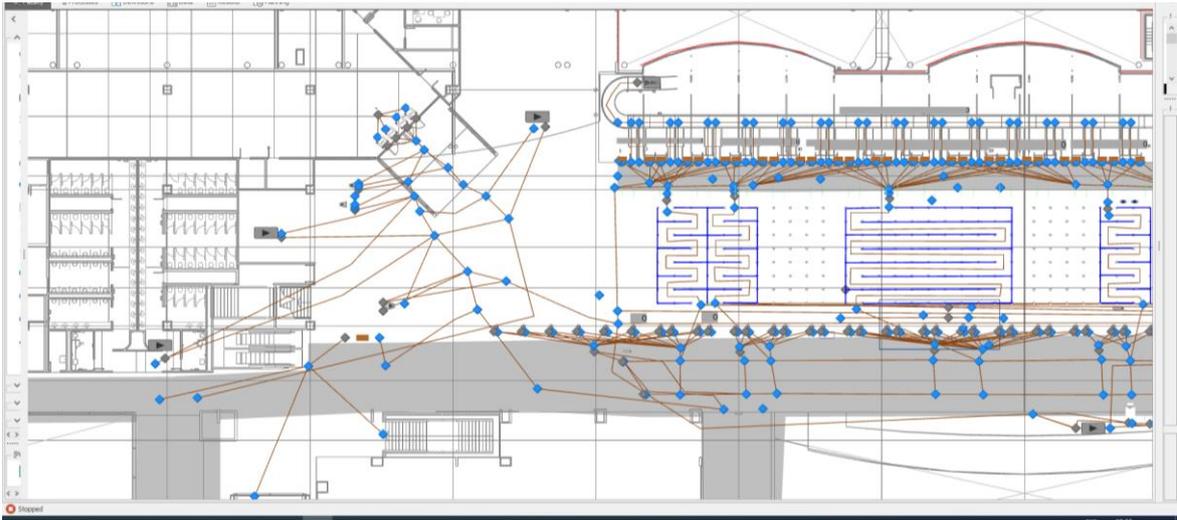


Al igual que en las figuras similares anteriores, los rombos celestes indican el punto de redireccionamiento de los pasajeros y las líneas café y áreas plomas, es por donde se puede desplazar el pasajero.

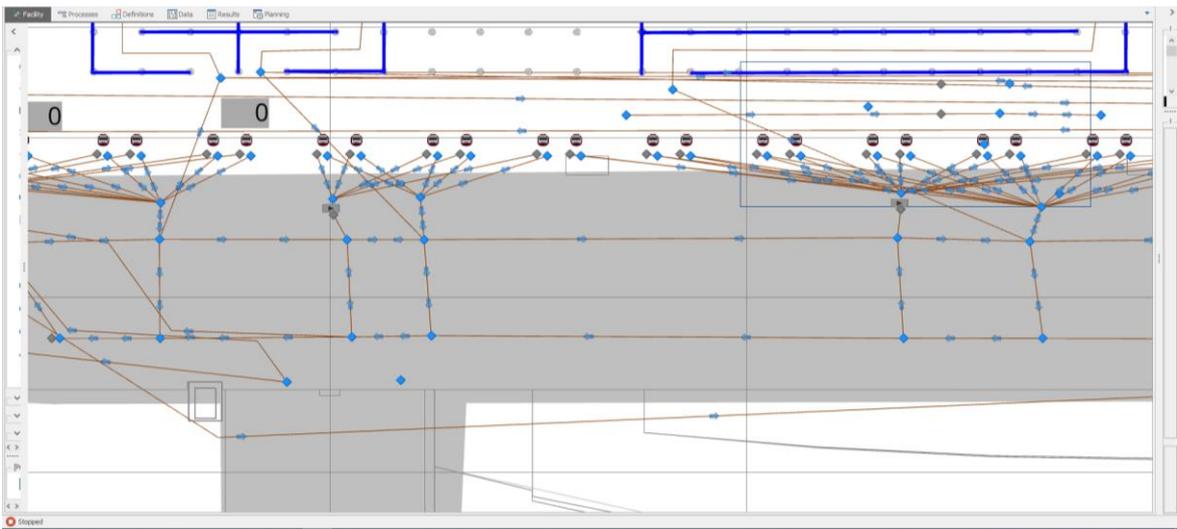
Modelamiento Avsec2.

Para representar la incorporación del segundo Avsec, se modela en base al Avsec original y se genera una imagen espejo del Avsec original. Esto significa generar un nuevo punto decisional para los acompañantes para ir al Punto de Encuentro2 y esperar reunirse con el pasajero. En este punto decisional, también el pasajero debe decidir si pasa o no al punto de Encuentro2, dependiendo si tiene acompañantes. En caso de no tener acompañantes, sigue camino al Avsec2. Una vez que el pasajero se reúne con los acompañantes, existe un tiempo de Encuentro, y como grupo reanuda camino al Avsec. Durante el recorrido, tanto el pasajero solo, como el grupo, pueden pasar a distintos puntos de servicio que representan Comercio, Café o Baños, para que después de esas actividades, los grupos pasan a una zona de despedida, donde después de un tiempo, el grupo se desarma, y los pasajeros ingresan al Avsec y los acompañantes se direccionan a los nodos de salida del sistema. A continuación, se muestra la zona de Avsec2 en el modelo Simio.

Ilustración 11: Puntos de Otras Actividades en Zona Avsec2.



4.1.6 Direccionamiento de Pasajeros



En este modelo se definen 16 zonas de redireccionamiento de pasajeros, que corresponden a las 16 entradas a las filas de los counters, y que coinciden con el grupo de kioscos definidos en estas entradas a las filas. Estos subgrupos de kioscos se denominan “corralitos”, los que sin bien pueden ser usados por cualquier pasajero, es obligación su uso para aquellos pasajeros que deban entrar a la fila donde se encuentran estos corralitos.

El modelamiento de redireccionamiento consiste en hacer las consultas al pasajero si va a usarlo o si debe usarlo justo frente a la entrada de un corralito, y en caso de que sea positiva la evaluación, usará un kiosco de dicho corralito. Cuando termine de imprimir la Tarjeta de Embarque y/o el Bag Tag, se le consulta por su destino para que se dirige a la entrada de la fila, o bien continúe su viaje al counter que le corresponde. En la figura se aprecian series de cuatro rombos azules, frente a la

entrada de cada corralito, de los cuales, los dos de la parte superior se usan para consultar a los pasajeros y acompañantes que van en dirección Oriente-Poniente (Avesec2 a Avsec1), y los de la parte inferior, son los puntos de consulta a los pasajeros que van de Poniente a Oriente (Avsec1 a Avsec2).

4.2 Resultados de verificación.

4.2.1 Verificación lectura calendario salidas de Vuelos.

El proceso de verificación se basó en la comparación de datos de entrada con los que genera el modelo, en particular, la cantidad de vuelos y pasajeros, y el perfil de llegada de pasajeros.

Tabla 3: Cuadro Comparativo de demanda de Servicio Real y Simulado para Situación Actual.

	Valor Real	Valor Simulado
Cantidad de Vuelos	635	635
Cantidad de Pasajeros	103.232	103.243

En esta tabla se observa que el simulador considera toda la programación de vuelos, existiendo una diferencia de 9 pasajeros, equivalente a un 0.008%, lo que se considera una diferencia marginal, y su causa principal es por el ajuste aritmético que debió hacerse durante la simulación.

4.2.2 Verificación Direccionamiento de pasajeros.

El proceso de verificación rápida considera la comprobación de la generación y eliminación de los pasajeros, por ello se construye la tabla directamente desde Simio en que muestra la cantidad de pasajeros creados y destruidos de cada línea aérea, como también la cantidad de pasajeros que salen por los Avsec1 y Avsec2. En la tabla siguiente, se muestran los pasajeros creados y destruidos por línea aérea, como también los que salen por Avsec1 (Salida), y por Avsec2 (Salida2). Esta tabla corresponde al corte temporal del año 2025, donde se consideran los 692 vuelos y los 112.461 pasajeros.

Drop Filter Fields Here							Drop Column Fields Here
Average							
Object Type	Object Name	Data Source	Category	Data Item	Statistic	Average Total	
ModelEntity	Acomp	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	13.334,0000	
				NumberDestroyed	Total	13.334,0000	
	Asistente1	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	3,0000	
				NumberDestroyed	Total	0,0000	
	Pax_Dap	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	261,0000	
				NumberDestroyed	Total	261,0000	
	Pax_Jat	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	10.447,0000	
				NumberDestroyed	Total	10.447,0000	
	Pax_Latam	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	59.410,0000	
				NumberDestroyed	Total	59.410,0000	
	Pax_LatamExp	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	13.631,0000	
				NumberDestroyed	Total	13.631,0000	
	Pax_Sky	[Population]	Throughput	NumberCreated	Total	28.712,0000	
				NumberDestroyed	Total	28.712,0000	
Sink	Salida	InputBuffer	Throughput	NumberEntered	Total	47.466,0000	
				NumberExited	Total	47.466,0000	
	Salida_Pta5	InputBuffer	Throughput	NumberEntered	Total	7.613,0000	
				NumberExited	Total	7.613,0000	
	Salida2	InputBuffer	Throughput	NumberEntered	Total	64.995,0000	
				NumberExited	Total	64.995,0000	

4.2.3 Verificación Lectura perfiles de los tipos de Pasajeros.

El segundo criterio de verificación corresponde a la cantidad de pasajeros que llegan en cada periodo de 15 minutos, durante cinco horas previas al vuelo, lo que se determina con los perfiles de llegada de los pasajeros. En la siguiente tabla se muestran los valores obtenidos en el levantamiento de información, representando el porcentaje de pasajeros en cada intervalo de tiempo, y también se muestra la cantidad de pasajeros generados en la simulación en esos mismos intervalos.

Tabla 4: Frecuencia de llegada y creación de pasajeros por intervalos previos a la hora de vuelo.

Index	Rango	SEqLatam	EqLatam	SEqLat	EqLat	SEqSky	EqSky	SEqDap	EqDap	SEqLata	EqLata	SEqSkyS	EqSkyS	SEqJatS	EqJatS	SEqDatS	EqDatS
1	0-15	0,0000	0,0000	0,00	0,11	0,00	0,00	0,0000	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0
2	30	0,0000	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,0000	0,00	0	0	0	0	69	161	0	0
3	45	0,0000	0,0050	0,00	0,00	0,00	0,00	0,3333	0,00	0	0	0	0	0	0	0	0
4	60	0,0291	0,0050	0,05	0,00	0,07	0,02	0,0000	0,04	0	1	155	16	0	0	10	0
5	75	0,0509	0,0199	0,08	0,00	0,12	0,02	0,0000	0,26	1210	144	1211	170	471	0	0	10
6	90	0,0982	0,0448	0,15	0,22	0,14	0,05	0,3333	0,13	2078	632	2219	278	715	0	0	55
7	105	0,1091	0,0796	0,09	0,16	0,11	0,05	0,0000	0,21	4025	1409	2515	509	1267	323	10	28
8	120	0,1273	0,1045	0,09	0,22	0,13	0,09	0,3333	0,17	4457	2200	2000	509	787	248	0	46
9	135	0,0836	0,0746	0,11	0,05	0,08	0,15	0,0000	0,04	5221	2809	2294	843	787	323	10	37
10	150	0,1018	0,0995	0,12	0,05	0,07	0,15	0,0000	0,08	3430	1975	1435	1355	950	72	0	10
11	165	0,0582	0,0995	0,02	0,00	0,06	0,10	0,0000	0,00	4179	2578	1299	1422	1031	72	0	18

12	180	0,0836	0,0896	0,0485	0,0000	0,0494	0,0942	0,0000	0,0435	2394	2363	1068	976	241	0	0	0
13	195	0,0436	0,0547	0,0485	0,0556	0,0288	0,0725	0,0000	0,0000	3430	2286	861	843	396	0	0	10
14	210	0,0473	0,0647	0,0194	0,0000	0,0165	0,0580	0,0000	0,0000	1780	1354	496	638	396	72	0	0
15	225	0,0509	0,0697	0,0000	0,0556	0,0082	0,0072	0,0000	0,0000	1939	1595	298	509	158	0	0	0
16	240	0,0109	0,0647	0,0000	0,0000	0,0165	0,0072	0,0000	0,0000	2078	1717	155	16	0	72	0	0
17	255	0,0036	0,0299	0,0000	0,0000	0,0041	0,0072	0,0000	0,0000	412	1430	298	16	0	0	0	0
18	270	0,0145	0,0199	0,0194	0,0000	0,0165	0,0072	0,0000	0,0000	5	633	34	16	0	0	0	0
19	285	0,0145	0,0100	0,0097	0,0000	0,0123	0,0000	0,0000	0,0000	575	465	298	16	155	0	0	0

SEqLatam: Frecuencia de llegada de pasajeros Latam Sin Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqLatam: Frecuencia de llegada de pasajeros Latam Con Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqJat: Frecuencia de llegada de pasajeros JetSmart Sin Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqJat: Frecuencia de llegada de pasajeros JetSmart Con Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqSky: Frecuencia de llegada de pasajeros Sky Sin Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqSky: Frecuencia de llegada de pasajeros Sky Con Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqDap: Frecuencia de llegada de pasajeros Dap Sin Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqDap: Frecuencia de llegada de pasajeros Dap Con Equipaje en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqLatamS: Cantidad de pasajeros Latam Sin Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo.
EqLatamS: Cantidad de pasajeros Latam Con Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqSkyS: Cantidad de pasajeros Sky Sin Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqSkyS: Cantidad de pasajeros Sky Con Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqJatS: Cantidad de pasajeros JetSmart Sin Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqJatS: Cantidad de pasajeros JetSmat Con Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
SEqDapS: Cantidad de pasajeros Dap Sin Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo
EqDapS: Cantidad de pasajeros Dap Con Equipaje creados en cada periodo previo a la hora de vuelo

A continuación, se generan los gráficos comparativos de los valores de esta tabla, para cada tipo de pasajero, considerando que los datos reales son un porcentaje de llegada, y los datos simulados son la cantidad de pasajeros creados.

Ilustración 12: Comparación de perfiles de llegada y Cantidad de pasajeros creados para Latam

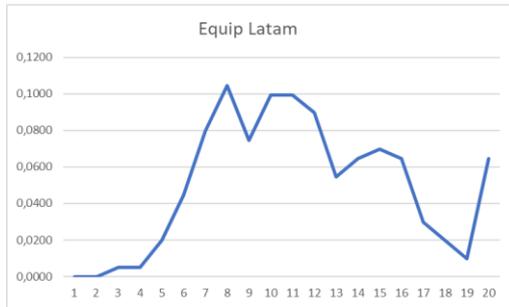


Ilustración 10: Comparación de perfiles de llegada y Cantidad de pasajeros creados para Sky



Ilustración 11: Comparación de perfiles de llegada y Cantidad de pasajeros creados para Jat

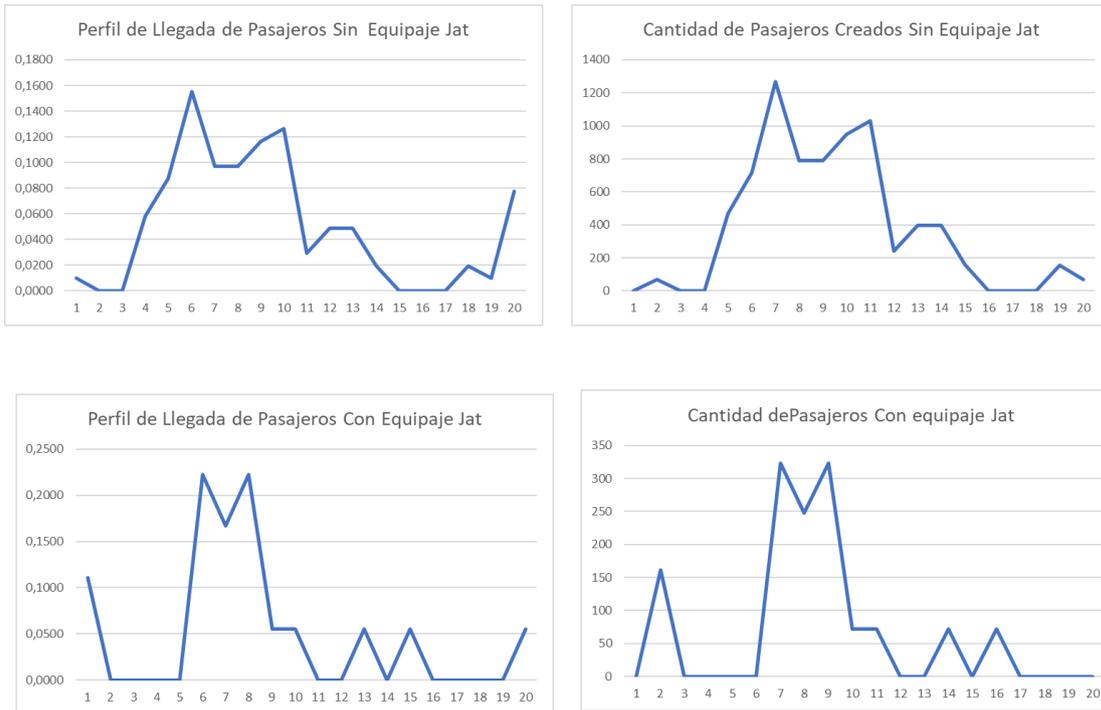
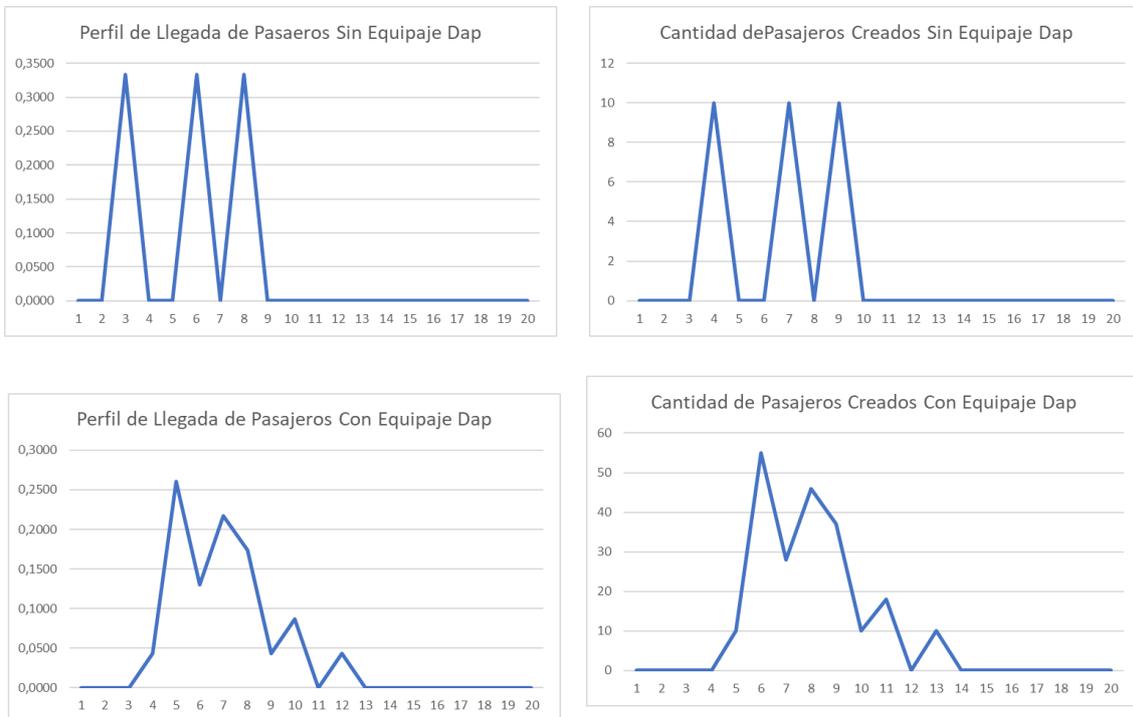


Ilustración 132: : Comparación de perfiles de llegada y Cantidad de pasajeros creados para Dap



De las figuras anteriores se puede observar visualmente la igualdad de las curvas para cada tipo de pasajero, por lo que se considera que la lectura de los perfiles está correctamente usada en el modelo.

4.3 Verificación de Uso de Recursos.

Otro criterio de comprobación de cuadratura de resultados se hace con la cantidad de maletas que se crean y la cantidad de Bag Tags que se imprimen en los diferentes Kioskos.

En la Tabla 5, Resumen de entidades creadas durante la Simulación. Se muestra parte de la hoja InformePax del archivo Resultados, donde se observa que la cantidad de maletas creadas, para el corte temporal del año 2031 son 50.625 unidades, tal como se aprecia en la tabla 5: Utilización de CUPSS y CUSS, que muestra parte de la hoja Uti_Recursos, del mismo archivo de Resultados, en que se observa que la suma de todas las impresiones de Bag tag son 50.625 unidades, lo que demuestra la cuadratura entre la cantidad de maletas creadas, y la cantidad de pasajeros que llegaron a los diferentes Kioskos e imprimieron sus Bag Tag, lo que es coincidente también con la cantidad de utilizaciones de counter para entregar las maletas.

Tabla 5: Resumen de entidades creadas durante la simulación.

Población de Entidades	Cantidad de Vuelos	Pax Creados	Pax Embarcados	Pax Rezagados
Latam	467	76,523	93,053	0
Sky	226	38,565	38,565	0
Jat	97	14,861	14,861	0
Dap	4	262	262	0
LatamExpress	100	16,530	0	0
Laerea1	59	9,112	9,112	0
Laerea2	63	10,391	10,391	0
Total	1,016	166,244	166,244	0
Total de Maletas		50,625	50,625	0
Total de Acompañantes		19,588	19,588	0

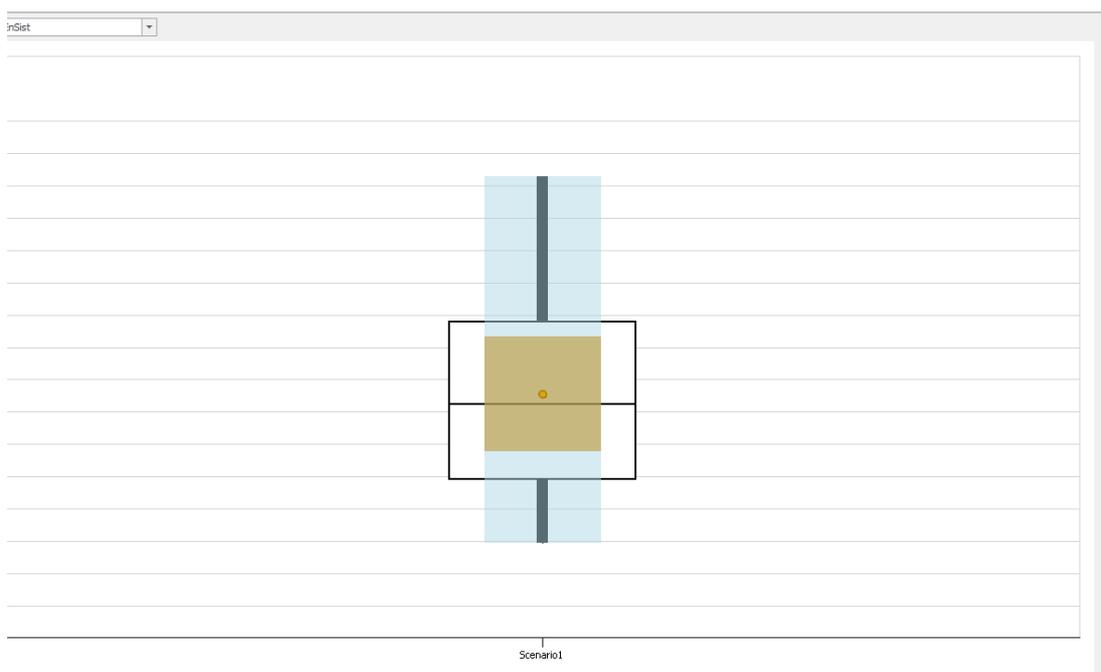
Tabla 6: Utilización de CUPSS y CUSS.

Counter	Cant_Temb	Cant_BagTag	Cant_Equip	Utilización	Isla	Cant Temb	Uti_Temb	Cant BagTag	Uti BagTag
Counter001	0	0	419	2.729087709	SCL1SK01	1053	14.2644683	531	5.81715711
Counter002	0	0	24	0.154037331	SCL1SK02	1076	14.520686	504	5.49812076
Counter003	0	0	2	0.012971205	SCL1SK03	1047	14.1922961	543	5.90733724
Counter004	0	0	0	0	SCL1SK04	1060	14.2993103	529	5.72572745
Counter005	0	0	0	0	SCL1SK05	1034	13.9455542	539	6.0190485
Counter006	0	0	454	2.941100332	SCL1SK06	68	0.89097696	766	8.75709426
Counter007	0	0	23	0.148806212	SCL1SK07	63	0.84955701	766	8.78769038
Counter008	0	0	0	0	SCL1SK08	70	0.94521141	765	8.72832629
Counter009	0	0	0	0	SCL1SK09	50	0.67569756	765	8.90712935
Counter010	0	0	0	0	SCL1SK10	62	0.82379446	765	8.74720018
Counter011	0	0	6290	41.19804173	SCL1SK11	239	3.22234772	1031	11.3256644
Counter012	0	0	5413	35.56221915	SCL1SK12	230	3.13675975	1036	11.4889295
Counter013	0	0	4445	29.12926646	SCL1SK13	241	3.27033415	1035	11.3981027
Counter014	0	0	3527	23.16069832	SCL1SK14	229	3.10762564	1031	11.3968235
Counter015	0	0	2584	16.80746904	SCL1SK15	212	2.85714124	1051	11.6539767
Counter016	0	0	1727	11.29070905	SCL1SK16	234	3.13890587	1043	11.4474016
Counter017	0	0	997	6.52635552	SCL1SK17	224	3.00676746	1047	11.5713395
Counter018	0	0	479	3.084566264	SCL1SK18	242	3.25495888	1049	11.3684743
Counter019	0	0	189	1.241225151	SCL1SK19	230	3.0639703	1038	11.4731098
Counter020	0	0	71	0.465712873	SCL1SK20	247	3.32388297	1021	11.2613327
Counter021	0	0	14	0.086992974	SCL1SK21	246	3.29858905	1040	11.3802171
Counter022	0	0	2	0.011928763	SCL1SK22	253	3.39539467	1039	11.2221946
Counter023	0	0	0	0	SCL1SK23	257	3.40762623	1037	11.2280712
Counter024	0	0	0	0	SCL1SK24	256	3.42464284	1038	11.1663117
Counter025	0	0	0	0	SCL1SK25	196	2.65485672	595	6.29151026
Counter026	0	0	0	0	SCL1SK26	168	2.26329859	609	6.58752567
Counter027	0	0	0	0	SCL1SK27	183	2.4196527	605	6.44958577
Counter028	0	0	0	0	SCL1SK28	174	2.3085023	604	6.53476342
Counter029	0	0	575	3.694343102	SCL1SK29	199	2.65938601	708	7.733219
Counter030	0	0	44	0.285959393	SCL1SK30	191	2.54968541	703	7.78272718
Counter031	0	0	3	0.020187777	SCL1SK31	216	2.86860765	697	7.59032075
Counter032	0	0	0	0	SCL1SK32	194	2.58020465	707	7.76704624
Counter033	0	0	1924	12.39503011	SCL1SK33	317	4.27203975	357	3.64492837
Counter034	0	0	618	3.95776963	SCL1SK34	334	4.48295087	350	3.44732692
Counter035	0	0	128	0.814741752	SCL1SK35	320	4.33081601	355	3.55085798
Counter036	0	0	25	0.163049193	SCL1SK36	346	4.64284746	333	3.2859713
Counter037	0	0	1	0.006747367	SCL1SK37	332	4.45762475	349	3.44613134
Counter038	0	0	0	0	SCL1SK38	329	4.44699168	341	3.44811808
Counter039	0	0	0	0	SCL1SK39	336	4.59350614	321	3.32902906
Counter040	0	0	0	0	SCL1SK40	313	4.19377519	341	3.60550379
Counter041	0	0	0	0	SCL1SK41	335	4.51668608	335	3.39214418
Counter042	0	0	0	0	SCL1SK42	322	4.33198813	352	3.55652543
Counter043	0	0	1960	12.56437162	SCL1SK43	144	1.93748912	308	3.23824425
Counter044	0	0	762	4.868731701	SCL1SK44	123	1.68299891	320	3.48488812
Counter045	0	0	230	1.467069985	SCL1SK45	147	1.96988826	322	3.28394653
Counter046	0	0	56	0.363842284	SCL1SK46	173	2.34308386	315	3.0064768
Counter047	0	0	3	0.019005671	SCL1SK47	139	1.88119043	328	3.37368324
Counter048	0	0	0	0	SCL1SK48	148	2.00894979	331	3.27757093
Counter049	0	0	0	0	SCL1SK49	140	1.89507965	320	3.32195793

Counter	Cant_Temb	Cant_BagTag	Cant_Equip	Utilización		Isla	Cant Temb	Uti_Temb	Cant BagTag	Uti BagTag
Counter050	0	0	0	0		SCL1SK50	140	1.86591916	322	3.34851741
Counter051	0	0	0	0		SCL1SK51	143	1.9116669	314	3.25548918
Counter052	0	0	0	0		SCL1SK52	138	1.86754646	332	3.36391957
Counter053	0	0	693	4.446250556		SCL1SK53	205	2.73569738	665	7.25989929
Counter054	0	0	75	0.468696452		SCL1SK54	233	3.11405025	640	7.00158731
Counter055	0	0	4	0.027460977		SCL1SK55	261	3.57450555	608	6.61710993
Counter056	0	0	0	0		SCL1SK56	249	3.35544449	623	6.77694415
Counter057	0	0	50	0.320145665		SCL1SK57	270	3.62975983	619	6.6790871
Counter058	0	0	3	0.018539187		SCL1SK58	230	3.08924174	641	7.08943384
Counter059	0	0	0	0		SCL1SK59	248	3.34354648	634	6.85057068
Counter060	0	0	0	0		SCL1SK60	252	3.38411127	622	6.81124137
Counter061	0	0	123	0.784422104		SCL1SK61	215	2.90336826	172	1.90034708
Counter062	0	0	40	0.264525477		SCL1SK62	225	3.0251865	157	1.7595886
Counter063	0	0	12	0.073152752		SCL1SK63	235	3.18952204	151	1.64668277
Counter064	0	0	3	0.018618059		SCL1SK64	221	3.00642736	164	1.83909954
Counter065	0	0	1	0.005606534		SCL1SK65	222	2.99371777	168	1.82347528
Counter066	0	0	0	0		SCL1SK66	218	2.97431027	168	1.87760391
Counter067	0	0	0	0		SCL1SK67	210	2.83057487	183	1.97868034
Counter068	0	0	0	0		SCL1SK68	211	2.88587808	174	1.94855584
Counter069	0	0	0	0		SCL1SK69	204	2.75169162	180	2.0551814
Counter070	0	0	0	0		SCL1SK70	215	2.87945049	174	1.91881811
Counter071	0	0	1586	10.25102867		SCL1SK71	51	0.70313814	214	2.36703938
Counter072	0	0	398	2.572795381		SCL1SK72	59	0.7888323	218	2.31376334
Counter073	0	0	58	0.365195098		SCL1SK73	63	0.8379515	215	2.28625666
Counter074	0	0	10	0.06375408		SCL1SK74	84	1.14328734	206	2.03379207
Counter075	0	0	0	0		SCL1SK75	76	1.01601089	212	2.16961808
Counter076	0	0	0	0		SCL1SK76	70	0.94283597	208	2.17841682
Counter077	0	0	0	0		SCL1SK77	67	0.87913322	217	2.26208058
Counter078	0	0	0	0		SCL1SK78	66	0.85262505	215	2.21041979
Counter079	0	0	0	0		SCL1SK79	62	0.82385187	217	2.27559804
Counter080	0	0	0	0		SCL1SK80	55	0.73572442	215	2.32057364
Counter081	0	0	504	3.233787646		SCL1SK81	96	1.28330339	347	3.85980762
Counter082	0	0	32	0.21107222		SCL1SK82	103	1.40900881	345	3.8220924
Counter083	0	0	1	0.006934839		SCL1SK83	96	1.29398104	345	3.86410664
Counter084	0	0	0	0		SCL1SK84	86	1.13796234	354	4.01653581
Counter085	0	0	0	0		SCL1SK85	94	1.26138316	329	3.67058989
Counter086	0	0	0	0		SCL1SK86	106	1.39255462	326	3.51251874
Counter087	0	0	0	0		SCL1SK87	101	1.35120669	323	3.53480877
Counter088	0	0	0	0		SCL1SK88	90	1.19890428	330	3.67368488
Counter089	0	0	4624	30.20276955		SCL1SK89	130	1.76014629	446	5.25517801
Counter090	0	0	3576	23.58093655		SCL1SK90	152	2.03908142	435	4.98296806
Counter091	0	0	2495	16.32744591		SCL1SK91	143	1.94738216	436	5.05944306
Counter092	0	0	1555	10.17747144		SCL1SK92	137	1.83856843	436	5.13666238
Counter093	0	0	829	5.387503638		SCL1SK93	154	2.06251069	427	4.89198567
Counter094	0	0	400	2.596100188		SCL1SK94	124	1.67598892	450	5.29565365
Counter095	0	0	167	1.08356937		SCL1SK95	152	2.0457217	435	4.97899576
Counter096	0	0	30	0.202040903		SCL1SK96	136	1.8306013	436	5.1413505
Counter097	0	0	126	0.825442978		SCL1SK97	0	0	8	0.0946123
Counter098	0	0	5	0.031607021		SCL1SK98	1	0.01316589	7	0.07661125
Counter099	0	0	0	0		SCL1SK99	1	0.01197395	7	0.07483527
Counter100	0	0	0	0		SCL1SK100	2	0.02772298	7	0.06611809
Counter101	0	0	229	1.477844842		SCL1SK101	2	0.02758751	11	0.11336702
Counter102	0	0	7	0.052048315		SCL1SK102	1	0.01257054	10	0.11574646
Counter103	0	0	0	0		SCL1SK103	0	0	10	0.11941973
Counter104	0	0	0	0		SCL1SK104	1	0.0121999	10	0.11439746
						SCL1SK105	1055	14.2309553	517	5.74021305
						SCL1SK106	1041	14.0928386	540	5.91509988
						SCL1SK107	1074	14.4623576	514	5.52938659
						SCL1SK108	1057	14.3565663	537	5.73923837
						SCL1SK109	1099	14.8323933	484	5.23529511
Total			50625				27174		50625	

5 Resultados y Análisis de Escenarios

Con el propósito de reforzar el análisis realizado sobre el sistema completo, se realizó un experimento con 15 réplicas computacionales para analizar la estabilidad de los indicadores que se obtienen, para una certeza equivalente a un intervalo de confianza del 95%. De los resultados obtenidos, se observa la variabilidad que tiene el indicador del Tiempo en el Sistema promedio de todos los pasajeros, registrándose una estabilidad bastante alta, es decir, un margen de variación entre cada réplica bastante baja, y está debidamente estable, ya que, con 15 réplicas, se tiene el mismo valor semanal, con variabilidades bajas, tal como se muestra en el siguiente gráfico:



En este gráfico se indica en el punto café central, el valor promedio del indicador “tEnSist”, tiempo en el sistema de todos los pasajeros, y los cuadros negros son los valores que se encuentran dentro del intervalo del 95%. Las zonas por encima y por debajo del intervalo, corresponden a valores obtenidos fuera del intervalo de confianza, equilibrando el valor promedio. Esto demuestra la estabilidad del sistema durante toda la semana.

5.1.1 Sensibilización de Recursos

Para encontrar la eficiencia del sistema, se construye una serie de simulaciones en que se especifican diferentes combinaciones de Counters y Kioskos y su efecto en el tiempo promedio que pasan los pasajeros dentro del sistema de checkin. Este análisis se lleva a cabo para la alternativa 2, año 2031.

Esta sensibilización se realiza en dos etapas. Primero se hace una disminución de la cantidad de Kioskos que se encuentran en el pasillo para conocer su efecto en el tiempo en el sistema promedio de los pasajeros. Luego se selecciona el escenario en que el tiempo promedio no sea superior a un valor estimado considerado en 32 minutos. De la tabla 7, se encuentra que el primer escenario corresponde al Escenario 8. Una vez encontrado la cantidad probable de Kioskos, ésta se deja fija,

y se disminuye la cantidad de Counters, hasta que afecte el tiempo promedio de 32 minutos. Para ello se define el escenario 10 en que se reduce la cantidad de counters a 41 lo que implica un tiempo promedio en el sistema de 33.96 mins. Esto hace probar con 44, 45 y 46 counters para reducir el tiempo en el sistema.

A pesar de este incremento en los counters, no es suficiente para rebajar el tiempo promedio en el sistema de 30 minutos. Dado que la cola de pasajeros Sky Etiquetados sigue siendo alta, se aumenta la cantidad de 1 counter, creando los escenarios 12 y 13. De la tabla de resultados de los experimentos en Simio, se observa que con el aumento de la cantidad de counters en Sky hay una disminución en el tiempo de espera, pero que no es significativa en el tiempo promedio de los pasajeros en el sistema, por lo que se deduce la existencia de otras causas que inciden en el tiempo promedio en el sistema. Para encontrar estas otras causas, se revisan los tiempos máximos de espera, encontrándose valores extremos de espera en los subgrupos de los kioskos.

De la Tabla 9: Tiempos de espera máximos en colas de pasajeros generada en Simio, se redistribuyen los kioskos activos en las zonas de mayor congestión, con las zonas de menor congestión. Así, se prueba el escenario en que la cantidad de kioskos de Latam Etiquetados aumenta a 7, en Laerea2 Etiquetados aumenta a 4 y Jat Etiquetado, Sky Atención Especial y Sky Premium se reducen a 1 kiosko. Esta configuración corresponde al escenario 14, lográndose reducir el tiempo promedio de estadía en el sistema a 5.01 minutos. Esto indica que la demora se producía por un exceso de espera en los kioskos.

A continuación, se analizan distintos escenarios con reasignaciones de kioskos a las zonas de alta demanda, lográndose encontrar la configuración del escenario 21, que corresponde a 45 counters y 70 kioskos, que tiene un tiempo de permanencia en el sistema de 4.61 minutos.

Otro escenario de interés corresponde al escenario 25, con 45 counters y 69 kioskos, y una redistribución menor en las zonas de alta congestión de pasajeros, lográndose un tiempo promedio en el sistema de 4.61 minutos.

Tabla 7: Cantidad Óptima de Counters.

	Latam	Laerea1	Laerea2	Dap	Jat	Sky	Total
Scenario1	28	14	14	14	14	20	104
Scenario2	28	14	14	14	14	20	104
Scenario3	28	14	14	14	14	20	104
Scenario4	28	14	14	14	14	20	104
Scenario5	28	14	14	14	14	20	104
Scenario6	15	7	7	7	7	10	53
Scenario7	10	5	5	5	5	8	38
Scenario8	28	14	14	14	14	20	104
Scenario9	28	14	14	14	14	20	104
Scenario10	13	5	5	5	5	8	41
Scenario11	14	5	5	5	5	10	44
Scenario12	14	5	5	5	5	11	45
Scenario13	14	5	5	5	5	12	46
Scenario14	14	5	5	5	5	12	46
Scenario15	14	5	5	5	5	11	45
Scenario16	14	5	5	5	5	11	45
Scenario17	14	5	5	5	5	11	45
Scenario18	14	5	5	5	5	11	45
Scenario19	14	5	5	5	5	11	45
Scenario20	14	5	5	5	5	11	45
Scenario21	14	5	5	5	5	11	45
Scenario22	14	5	5	5	5	11	45
Scenario23	14	5	5	5	5	11	45
Scenario24	14	5	5	5	5	11	45
Scenario25	14	5	5	5	5	11	45

Tabla 8: Cantidad Óptima de Kioskos.

	TotalConters	Corr01	Corr02	Corr03	Corr04	Corr05	Corr06	Corr07	Corr08	Corr09	Corr10	Corr11	Corr12	Corr13	Corr14	Corr15	Corr16	TotKioskos	tEnSystProm
Scenario1	104	5	5	14	4	4	10	10	4	4	10	10	4	4	8	4	4	104	4.61496
Scenario2	104	3	3	7	2	2	5	5	2	2	5	5	2	2	2	2	2	51	
Scenario3	104	3	3	7	2	2	5	5	2	2	5	5	2	2	2	2	2	51	
Scenario4	104	2	2	5	2	2	3	3	2	2	4	4	2	2	2	2	2	41	11.0254
Scenario5	104	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32	135.1
Scenario6	53	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32	135.584
Scenario7	38	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32	135.675
Scenario8	104	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	38	31.3898
Scenario9	104	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	35	38.0412
Scenario10	41	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	38	33.9668
Scenario11	44	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	38	32.3709
Scenario12	45	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	38	33.5254
Scenario13	46	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	38	32.9938
Scenario14	46	3	2	7	2	2	2	4	2	2	2	2	1	2	3	1	1	38	5.0148
Scenario15	45	3	2	6	2	2	2	4	2	2	2	2	1	2	3	1	1	37	5.09434
Scenario16	45	3	2	5	2	2	2	4	2	2	2	2	1	2	3	1	1	36	5.6695
Scenario17	45	3	2	4	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	3	1	1	34	11.6291
Scenario18	45	5	4	7	4	4	6	5	4	3	3	4	3	3	4	2	2	63	4.6543
Scenario19	45	5	4	9	4	4	6	5	4	3	4	4	3	3	4	2	2	66	4.63819
Scenario20	45	5	4	9	4	4	6	5	4	4	4	4	3	3	4	2	2	67	4.63681
Scenario21	45	8	4	9	4	4	6	5	4	4	4	4	3	3	4	2	2	70	4.61809
Scenario22	45	8	4	7	4	4	6	5	4	3	3	4	3	3	4	3	4	69	4.62586
Scenario23	45	8	4	9	3	4	5	5	4	4	4	3	3	3	4	2	4	69	4.62002
Scenario24	45	8	4	9	4	4	5	5	4	4	4	3	2	3	5	2	3	69	4.61517
Scenario25	45	8	4	9	4	4	5	5	4	4	4	3	3	3	4	2	3	69	4.61821

Tabla 9: Tiempos de Espera Máximo en Colas de Pasajeros.

					Scenario									
Data Source	Category	Data Item	Statistic	Time Period	Scenario14	Scenario15	Scenario16	Scenario17	Scenario18	Scenario19	Scenario20	Scenario21	Scenario8	Scenario9
Pase_Laerea2_02	Content	TimeSlotout	Total (Minutes)	Run	1,664.2097	1,702.8426	1,711.7940	1,650.3334	1,671.8904	1,710.7981	1,719.0984	1,686.1739	1,685.4882	
ENCola_DapEtbq	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.9183	2.1235	2.1208	2.0949	2.0801	2.1174	2.0639	1.9819	1.7472	
ENCola_DapPref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	0.4430	0.5192	0.5492	0.5289	0.4430	0.5606	0.4625	0.4430	0.4430	
ENCola_JATeBq	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.3488	1.3375	1.3427	1.3633	1.4291	1.2818	1.2765	1.3376	0.8383	
ENCola_JATePref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.0987	1.1372	0.9871	0.9788	1.0872	0.7667	0.9822	0.8938	0.6819	
ENCola_LatanEtbq	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	3.0333	2.9076	2.5281	2.3021	2.8907	3.2201	2.8372	3.1104	1.1142	
ENCola_LatanPref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	0.3510	0.3510	0.3516	0.3517	0.3510	0.3515	0.3510	0.3510	0.3510	
ENCola_LatanPrem	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	0.3828	0.3982	0.5455	0.3307	0.3381	0.3381	0.5228	0.4471	0.3302	
ENCola_SkyEtbq	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.4146	1.9355	1.9653	1.7680	1.7159	1.9171	1.8851	2.0555	1.1786	
ENCola_SkyPref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	0.1123	
ENCola_SkyPres	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	0.1079	0.1864	0.1310	0.1079	0.1079	0.1084	0.1079	0.1081	0.1079	
ENFila_Corr01	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	30.0693	29.9817	29.0191	35.4299	4.2876	4.1319	4.8840	1.8088	32.9437	
ENFila_Corr02	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	8.2064	8.5353	7.1207	8.0165	1.5897	1.5674	1.3770	1.4391	2.4317	
ENFila_Corr03	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	4.7859	10.9247	58.0576	249.6139	3.9213	1.6631	1.7241	1.3876	801.5522	
ENFila_Corr04	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	6.0733	6.5033	6.9816	7.1496	2.2645	1.7237	1.5788	1.2295	7.5655	
ENFila_Corr05	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	7.3324	11.5979	10.9288	9.7470	1.7132	1.3625	1.4505	1.2906	9.9163	
ENFila_Corr06	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	26.9076	28.3077	27.5043	26.1897	1.3167	1.9339	1.4389	1.2810	24.8499	
ENFila_Corr07	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	4.4450	5.3940	5.3390	19.4675	1.2879	1.2285	1.2794	1.2327	78.2431	
ENFila_Corr08	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	5.6786	5.7895	6.3060	5.9740	1.2953	1.3676	1.3877	1.2475	6.1286	
ENFila_Corr09	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	4.8950	5.0523	5.0604	5.4312	1.9539	2.3025	1.3530	1.3793	5.4774	
ENFila_Corr10	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	5.6521	6.3832	6.0976	6.2783	2.6721	1.6217	1.4000	1.5837	6.9253	
ENFila_Corr11	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	10.1004	15.0191	13.0347	18.3839	1.1926	1.1242	1.0001	1.1119	20.7593	
ENFila_Corr12	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	10.7153	11.0069	11.2293	10.6083	1.3579	1.3599	1.4910	1.3410	3.5644	
ENFila_Corr13	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	2.8228	2.7930	3.0221	4.8145	1.1624	1.1967	1.1911	1.0187	2.6323	
ENFila_Corr14	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	4.0690	4.8867	4.5395	4.4273	1.9886	1.5844	1.6368	1.9000	3.9012	
ENFila_Corr15	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.0659	2.7743	1.7293	1.8780	0.0050	0.0050	0.0050	0.0050	0.0052	
ENFila_Corr16	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	1.7987	2.1294	1.1234	2.8789	0.0050	0.0050	0.0050	0.0050	0.0052	
Esp_Toten_Pasillo	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	31.2354	31.4653	58.1094	249.6887	4.8037	4.1612	4.9194	2.0703	801.6094	
PreCorral_DapPref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	17.0517	17.6368	23.3468	91.8851	7.7779	8.7822	6.3488	5.8913	487.2838	
PreCorral_JapPref	UserSpecified	TallyValue	Maximum (Min...)	Run	28.3613	28.1756	39.7421	203.0736	12.7910	12.8600	11.5304	13.4897	710.0757	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeBusy	Total (Minutes)	Run	4,014.6659	4,013.7312	4,004.5541	4,014.9518	5,227.3047	5,241.5248	5,230.5752	2,784.7214	4,012.0328	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeIdle	Total (Minutes)	Run	8,945.3341	8,946.2688	8,955.4459	8,945.0482	7,732.6953	7,718.4752	7,729.4248	10,175.2786	8,947.9672	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeBusy	Total (Minutes)	Run	4,015.2830	4,019.2313	4,008.7933	4,013.2200	5,234.2300	5,232.0046	5,219.3002	2,775.4666	3,999.5939	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeIdle	Total (Minutes)	Run	8,944.7170	8,940.7687	8,951.2067	8,946.7800	7,725.7700	7,727.9954	7,740.6998	10,184.1534	8,960.4061	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeBusy	Total (Minutes)	Run	4,016.5300	4,014.7632	4,009.6929	4,012.4070	5,229.9402	5,241.0340	5,226.9791	2,781.4908	4,010.1743	
Pase4 [Resource]	ResourceState	TimeIdle	Total (Minutes)	Run	8,943.4700	8,945.2368	8,950.3071	8,947.5930	7,730.0598	7,718.9660	7,733.0209	10,178.5092	8,948.8257	