

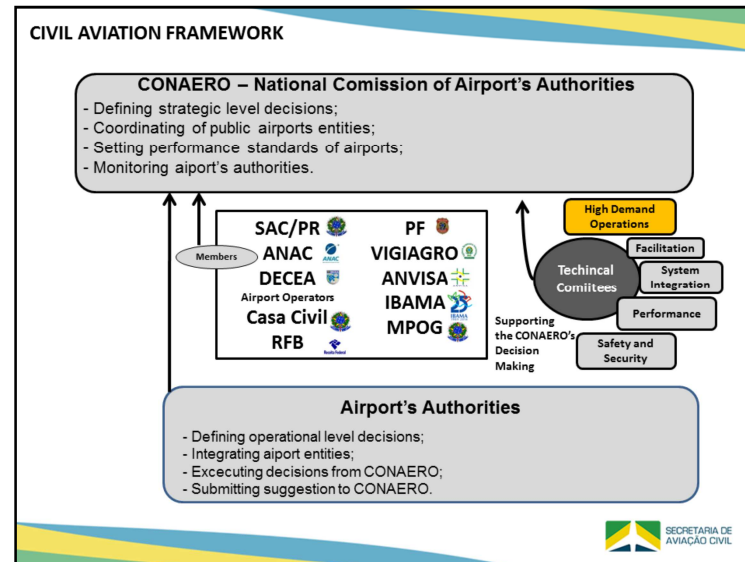


Buenos días a todos los participantes.. Es un gran honor estar aquí para representar el gobierno brasileño, y para demostrar nuestros esfuerzos en la construcción y ejecución de la Planificación de Sector de Aviación Civil para la Copa del Mundo 2014. Por eso, gracias por la invitación.

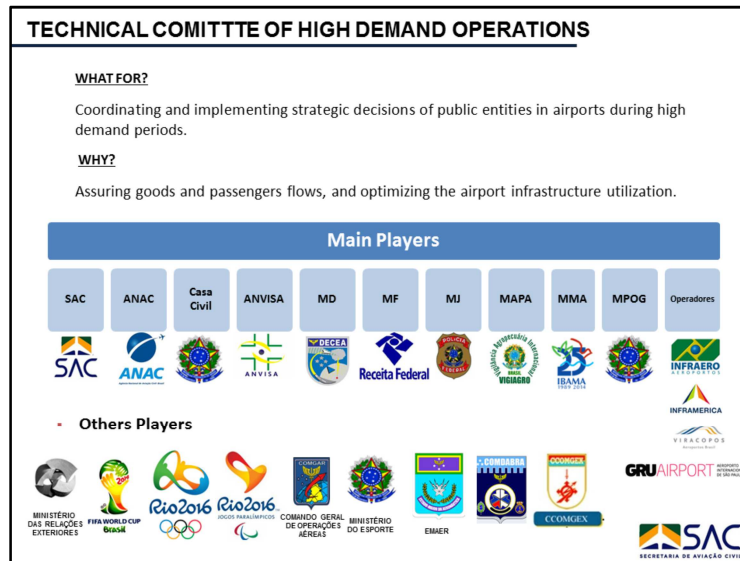
BRAZILIAN CIVIL AVIATION
WORLD CUP 2014 PLANNING



Vamos empezar por la estructura de gobernanza, su cadena de decisión y después por la planificación y operación.



Esta es la estructura de gobernanza del sector de la aviación civil brasileña . Hay una Comisión denominada CONAERO – La Comisión Nacional de Autoridades Aeroportuarias es un grupo hecho con la participación de los secretarios ejecutivos de distintas entidades que ejercen actividades públicas en los aeropuertos (por ejemplo: control de inmigración , aduanas, inspecciones sanitaria y fitosanitaria), así como entidades de supervisión y regulación y control del espacio aéreo (que en Brasil es militar). La Comisión define los lineamientos estratégicos , en coordinación con todas las entidades públicas , así como las definiciones de metas y performance. Del mismo modo , hemos replicado a nivel local en 15 principales aeropuertos brasileños , una estructura conocida como autoridad aeroportuaria local . En este caso , las decisiones son más operativas y restrictas localmente . Entonces estas autoridades deben tomar medidas basadas en las directrices de Conaero . Cada autoridad también puede sugerir temas para la deliberación de la Comisión Nacional . Por último , CONAERO está técnicamente apoyado por cinco comités técnicos . En esta presentación , vamos a centrar nuestra atención en el Comité que se ocupa de las operaciones de alta demanda de pasajeros (en amarillo) .



El comité técnico de operaciones de alta demanda es responsable por la aplicación de las directrices estratégicas de la Comisión Nacional , en el caso de alta demanda de pasajeros a través de la coordinación de las entidades públicas . El objetivo es garantizar el flujo de bienes y personas , al tiempo que optimizar el uso del aeropuerto . A medida que avanzábamos, nosotros ampliamos la entrada de diversas entidades. En el caso de la planificación para el Mundial , muchas entidades públicas y privadas participaron en las discusiones , incluyendo operadores de aeropuertos líneas aéreas, el ministerio del deporte , FIFA y el Comité Olímpico.

MAIN TARGETS

- Actions:
 - Operation of **Rio plus 20, Confederation's Cup, World Youth Day and World Cup FIFA 2014**, created 4 guides (bottom) including procedures which were delt during integrated Federal Government's Planning.
 - With adopted decisions, the Integrated Plan reduced delay index, improved efficiency and service quality to passengers.



Nuestro objetivo concreto era tener un documento con toda la planificación para todo sector en el mundial . De esta manera, construimos cuatro manuales de planificación para los diversos eventos que el país recibió. Empezamos por la planificación de la Rio plus 20 (un evento de discusión ecológica), la Copa Confederaciones , Jornada Mundial de la Juventud, que es un evento católico, y terminamos con el manual para la copa del mundo . Todas entidades definieron las decisiones juntos y, con frecuencia, las entidades criticaban a sí mismas cuando alguna no cumplía lo que se había definido en el manual.



En el manual de planificación de la Copa del Mundo, que es una evolución de los otros manuales de eventos antecedentes, definimos los procedimientos específicos para la migración y aduanas, normas especiales para los procedimientos de recepción y de facilitación para los jefes de Estado y VIP. Identificamos posiciones adicionales de estacionamiento de aeronaves, definimos los flujos de turistas, jefes de Estado y personalidades. Invertimos en la mejora del nivel de comodidad con la aplicación del concepto de Fun ZONE. Definimos la expansión de los recursos humanos durante el evento, así como la formación. Ejecutamos diversas simulaciones en los principales aeropuertos. Estipulamos las restricciones del espacio aéreo para la defensa del país contra actos de terrorismo. Todo esto fue resultado de 47 reuniones que empezaron en septiembre de 2011 hasta agosto 2014, finalizadas con debriefing.



También hicimos muchas simulaciones de salidas y llegadas de turistas, jefes de Estado y delegaciones de los equipos. Las simulaciones se llevaron a cabo en los aeropuertos de las ciudades anfitrionas y los aeropuertos de las ciudades con centros de entrenamientos. Fue una operación compleja debido al tamaño del país. Todavía esto fue muy importante para planificación.

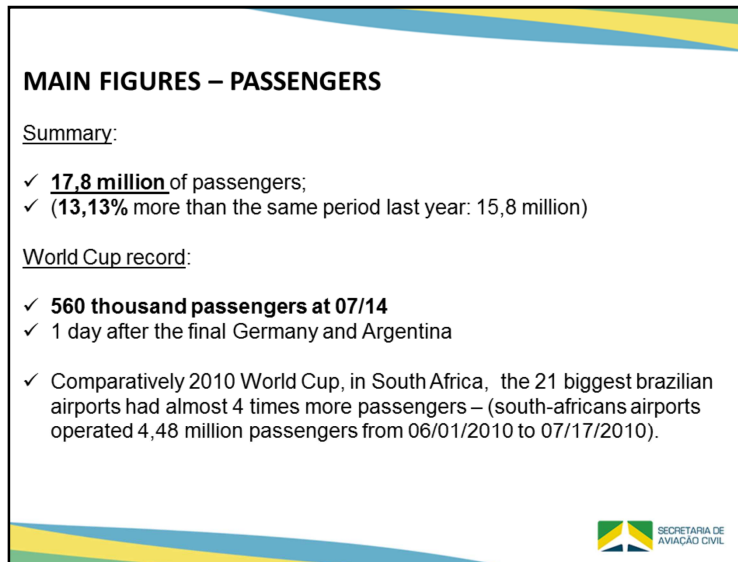
OPERATION OF CIVIL AVIATION AREA WORLD CUP 2014



Entonces se empezó el mundial. Vamos a hablar de la propia operación ahora.

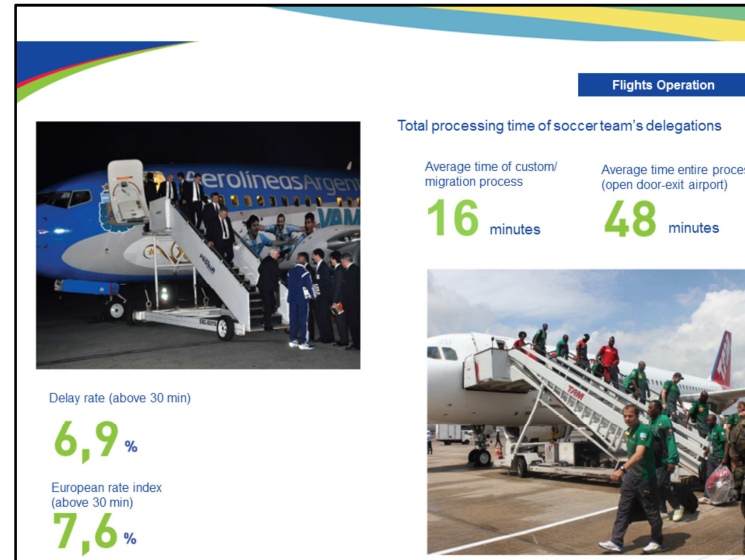


Estos son los números más importantes de la operación.
Y quiero hablar de ellos en detalle.



En total, desde el diez de junio al trece de julio fueron case 18 millones los pasajeros que transitaron por estos aeropuertos, un 13% más que en el mismo período del año pasado. A primera vista, un crecimiento porcentual importante. En comparación al mundial 2010 en Sud África tuvimos cuatro veces más pasajeros.

El catorce de julio fue el día con más tráfico, habiéndose movido durante ese día un total de 560 mil pasajeros (durante el Carnaval, en febrero, se habían movido 467 mil pasajeros).



Otros datos interesantes divulgados fueron los tiempos promedio de demora desde el inicio hasta la finalización de migración y aduana y desde la apertura de puerta de la aeronave hasta la salida del aeropuerto, que se situaron en 16 y 48 minutos respectivamente.

El índice promedio de retrasos superiores a 30 minutos se ubicó en 6.9%, cuando el promedio europeo en lo mismo periodo fue del 7.6%. Uno de los principales temores de la prensa era que los aeropuertos brasileños colapsarían y habría miles de vuelos retrasados. Este número refleja que la situación se desarrolló como planificada.

MAIN FIGURES – BORDING PROCESS

Process of National Team's Delegations

- 500 domestic flights (arrivals and departures)
- 62 international flights
- Period: 47 days
- 21 airports, including Air Force Bases.

	Average time of custom/ migration process (minutes)
Porto Alegre	00:06:00
Confins	00:12:40
Guarulhos	00:14:12
Curitiba	00:18:30
Galeão	00:19:45
Salvador	00:20:30
Viracopos	00:23:15
Média Geral	00:16:21



Equipos volaron 500 vuelos nacionales y 62 vuelos internacionales durante 47 días. Utilizamos los aeropuertos civiles y bases aéreas . Significa que procesamos todos los equipos en 16 minutos de media , incluyendo el control de la migración y de aduanas . Este es uno de los resultados reales de la integración.



El tiempo promedio de restitución de equipajes en vuelos domésticos se situó en 8 minutos y 36 segundos, mientras que en vuelos internacionales se situó en 28 minutos y 18 segundos. El tiempo promedio de inspección de seguridad se ubicó en 2 minutos y 13 segundos.

MAIN FIGURES – WAITING TIME

Waiting time World Cup – from 06/09 to 07/13 (2014)*

	Check-in		R X-Ray	
	Domestic	International	Domestic	International
2013	0:07:16	0:07:45	0:02:16	0:03:00
2014	0:11:36	0:15:20	0:02:04	0:03:30
Dif	0:04:20	0:07:35	0:00:12	0:00:30
	minutos+lento	minutos+lento	minutos+rápido	minutos+lento

	Baggage		Emigration	Immigration	Customs
	Domestic	International			
2013	0:19:32	0:40:10	0:03:05	0:04:40	0:01:15
2014	0:08:40	0:31:00	0:05:10	0:16:45	0:04:20
Dif	0:10:52	0:09:10	0:02:05	0:12:05	0:03:05
	minutos+rápido	minutos+rápido	minutos+lento	minutos+lento	minutos+lento

Related to waiting time last year from 06/09 to 07/13 (2013)* *

Domestic Baggage Claim
11 min faster

Internacional Baggage Claim
10 min faster

International Check-in
7 min slower

Immigration
12 min slower

*Survey SAC/Praxian



Nosotros pesquisamos tiempos de espera en diversos procesadores durante el mundial y hicimos una comparación con el mismo período del año pasado. Tal como estaba planificado, el tiempo promedio de restitución de equipajes en vuelos domésticos se situó en 11 minutos más rápido y en vuelos internacionales en 10 minutos. Sin embargo, el check-in fue de 7 minutos más lento y el proceso de la inmigración fue de 12 minutos más lento. Creemos que fue debido a la fuerte presencia de turistas extranjeros. Brasil recibió más de un millón de turistas a la Copa del Mundo.



El principal aeropuerto de Río de Janeiro recibió 1.9 millones de pasajeros del 10 de junio al 14 de julio, siendo este último día el de mayor movimiento de aeronaves, cuando manejó 852 operaciones (442 vuelos regulares, 89 vuelos charters y 314 vuelos de aviación ejecutiva).

MAIN FIGURES – PASSENGERS

1 DAY AFTER THE FINAL

- At 07/29/2013, the day after the end of World Youth Day, Galeão and Santos Dumont airports processed 95,6 thousand passengers, 5,5% less than day after the final of 2014 World Cup (101 th).
- In 2007, Pan-American Games in Rio de Janeiro, Galeão airport registered 715 operations, previous operation's record. The day after the final it registered 852 operations, plus **19,2%** considering previous record.



Un día después de la final, el Aeropuerto do Galeão y el Aeropuerto Santos Dumont procesaran juntos cento y uno mil pasajeros. En promedio tuvo un movimiento cada 1 minuto y 41 segundos, es decir, 23 movimientos por hora, cuando la capacidad máxima es de 40 movimientos por hora. Hay que aclarar que, en 14 de julio, los tres aeropuertos que sirven a la capital carioca movieron un total de mil setecientos tres aeronaves.



Guarulhos fue el aeropuerto que más pasajeros recibió durante la Copa, habiendo transitado del 10 de junio al 13 de julio un total de 4 millones de pasajeros. El 9 de julio, día de la semifinal entre Argentina y Holanda, fue el día que más vuelos tuvo: mil cuarenta operaciones (de los cuales 765 fueron regulares, 83 charters y 192 de aviación ejecutiva).

MAIN FIGURES – PASSENGERS

GUARULHOS

- The most demanded airport;
- Total: **4,06 million passengers** plus than the 3 main South-African airports in World Cup 2010* (Johannesburg, Cape Town and Durban processed 3,6 million passengers).
- Operation's record during World Cup: **1.040 operations** (765 regular, 83 charters, 192 general aviation) - **07/09/2014**;
- One flight arrived or departed **every 1 minute and 23 seconds**.

Source: <http://www.aci-africa.aero/Media/ACI%20AFR/Files/pdf/19th%20AFR%20Annual%20meeting/presentations/Deon%20Cloete.pdf>



En promedio Guarulhos tuvo una operación cada 1 minuto y 23 segundos, es decir, 43 movimientos por hora (la capacidad máxima es de 48 movimientos por hora). En comparación a 2010, los tres principales aeropuertos de Sud África procesaran juntos 3.6 millones de pasajeros.

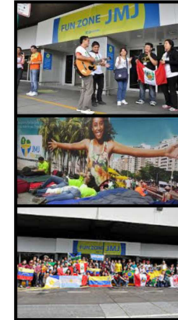
PLANNING - *FUN ZONE* AREA IN AIRPORTS

London – Olympic Games 2012 – area for athletes



Rio de Janeiro – World Youth Day 2013 – for passengers

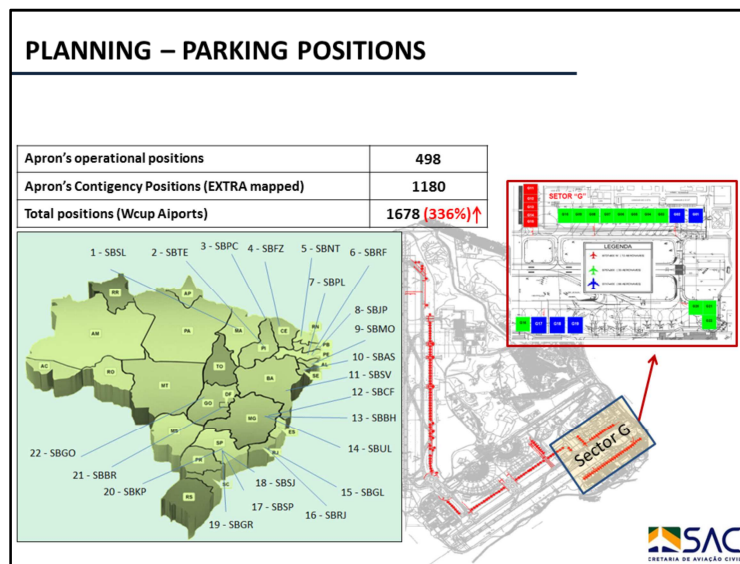
- Located Galeão Airport
- 700 square meters to reception of Catholics
- Trilingual signals
- Amenities (food, seats, wi-fi)
- Entertained more than 15 thousand people in the event



Estuvimos en Londres antes de los Juegos Olímpicos. Notamos que los británicos crearon una zona dentro del aeropuerto designado para atletas olímpicos. Así trajimos este concepto a los aeropuertos de Brasil. Pero destinamos las zonas para los pasajeros.



Las FUN ZONES o "Zonas de diversión" recibieron más de 365 mil turistas en doce aeropuertos. Muchos turistas dijeron, "si habíamos sabido que habría una zona como esta, nos quedaríamos aquí." Sí, el pueblo brasileño es muy acogedor. Esta es una característica cultural y que ayudó para el éxito del evento. Las Fun Zones tuvieron WIFI free, alimentación, baños, tomas de corriente eléctrica y pantallas.



Una de las mayores preocupaciones que teníamos era la gran demanda de la aviación ejecutiva. Visitamos Sudáfrica y vimos que tuvieron problemas en 2010, ya que no esperaban un gran número de aviones de este tipo. Entonces, definimos las posiciones extras en las zonas de aparcamiento de diversos aeropuertos en todo país, para aeronaves de la aviación ejecutiva. Identificamos más de 1000 posiciones extras.

También simulamos el movimiento de estas aeronaves con objetivo de realizar un estacionamiento densificado nos aeropuertos de Galeão en Rio de Janeiro y Confins en Belo Horizonte.

OPERATING – GALEÃO'S APRON DURING THE FINAL

- 852 operations arrivals and departures
- 226 fuel operations
- 2,307 million lt



Estas son las fotos de Aeropuerto de Galeão, 13 de julio, día de la final.
Más de 2 millones de litros de combustible.

OPERATING – GALEÃO'S APRON DURING THE FINAL

- 278 parked aircraft (max)
- US\$ 4 billion retail parked aircraft
07/13 and 07/14



4 billones de dólares en aviones (valor de venta).
No tuvimos incidentes reportados.

OPERATING – GALEÃO'S APRON DURING THE FINAL

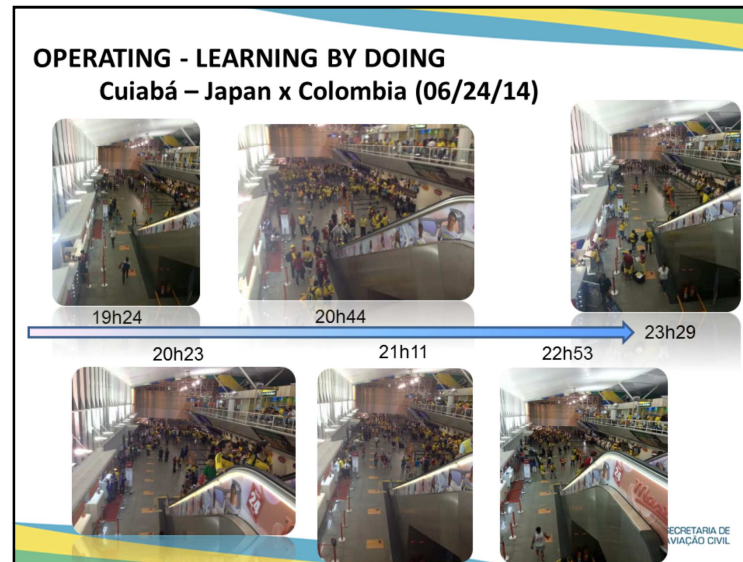


Esto és el estacionamiento densificado.



Es importante destacar que también aprendimos durante la ejecución. Este es el aeropuerto de Cuiabá, nuestro menor aeropuerto, que recibió muchos turistas para el partido entre Chile y Australia.

Pero tuvimos problemas para hacer frente a la cantidad de autobuses, dificultades en el flujo de pasajeros internacionales y la falta de organización del proceso de embarque.

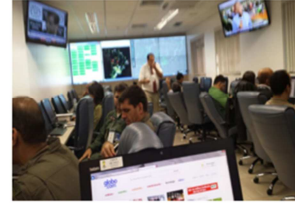


El tercer partido, Japón y Colombia, Cuiabá recibió 20% más turistas que el primer juego. Sin embargo, teníamos hecho cambios operativos para procesar mejor el público y el resultado fue satisfactorio, como se muestra en las fotos.

Bloqueamos parte de la calle para los autobús, modificamos la distribución del flujo internacional de pasajeros y pusimos más personas para organizar el check-in.

Lessons Learned

- Headquarter (colaborative decision making)
- Located at Santos Dumont Airport – Rio de Janeiro
- All public entities involved

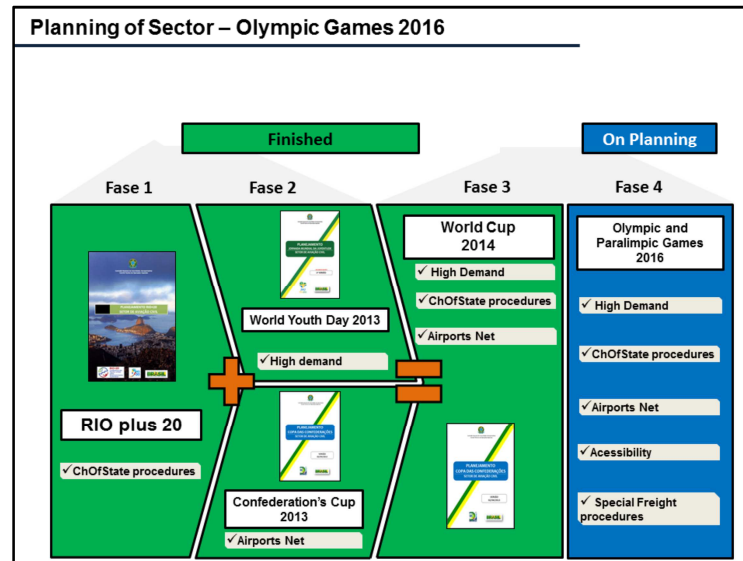


Departamento
de Controle do Espaço Aéreo
Department of Airspace Control

Air space Control Dep. presentation

www.dece.gov.br

Esta era nuestra sala central de decisión. Allí hicimos varias decisiones en tiempo real sobre situaciones que no estaban previstas en el plan. Estaba situada en Río de Janeiro y entidades de todo CONAERO nos ayudaron a realizar un gran evento. Estaba ubicado en área militar y tal facto demuestra nuestra integración completa.



Por último quiero presentar nuestra tabla de eventos. Río más 20 puso a prueba los procedimientos de jefes - de - estado. Jornada Mundial de la Juventud fue un evento de gran demanda que se centró en aeropuertos del río de Janeiro. En Copa Confederación planeamos procedimientos en siete aeropuertos. En Copa del Mundo se unió la alta demanda centrada en la final, recepción de jefes-de-estado y una red de doce aeropuertos juntos en operación. Nuestro mayor desafío será los Juegos Olímpicos y Paralímpicos. En estos eventos se unirán todas las características anteriores más accesibilidad y procedimientos para cargas especiales. Nuestro objetivo será mejorar los resultados del mundial.