

Iniciativas de implementación del A-CDM

Haciendo un mejor aeropuerto



Antecedentes:



- El 14 de Febrero del 2001 LAP inicia operaciones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Para el año 2010 se tienen 44 posiciones de estacionamiento las cuales 19 son de contacto.
- Entre los años 2012 y 2015 se incrementa el número de posiciones a 51 teniendo 19 puestos de contacto y 32 posiciones remotas.
- El promedio de crecimiento de movimiento de aeronaves entre el 2011 y 2016 ha sido de 6.67% anual y en los dos últimos años de 6.79%
- Las distancias entre las calles de rodaje y pista de aterrizaje hacia el terminal son de 400 metros aproximadamente.
- Desde el 2013 se vienen reportando los adelantos e incumplimiento de itinerarios de las principales líneas aéreas. Las cuales afectan nuestras operaciones con esperas de aeronaves excesivas y saturación de las calles de rodaje.
- Nuestro promedio de adelantos en hora hub es de 30 minutos .
- Nuestro promedio de espera Taxi Out es de 28 minutos en nuestra hora más congestionada.

Crecimiento de las operaciones

	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Número de Movimiento de Aeronaves	NR	120,496.00	135,083.00	148,326.00	153,100.00	155,094.00	166,388.00	176,865.00
Puestos de Estacionamiento	18	44	46	51	51	51	51	51
Cantidad de pasajeros	NR	10,278,493.00	11,904,553.00	13,324,379.00	14,295,809.00	16,210,035.00	17,170,919.00	17,326,781.00

Trabajos realizados:



- Desde el año 2006 en que se adquirió el primer sistema AODB se ha compartido la información de vuelos con:
 - Exxonmobil (Servicio de Combustible)
 - Talma (Servicio de Groundhandling)
 - Swissport (Servicio de Buses)
 - LATAM
 - AVIANCA

Esto se realiza para que las líneas aéreas y principales partners tengan en tiempo real la información de puestos de estacionamiento.
- Se desarrolla el aplicativo SIAA para compartir los puestos de estacionamiento asignados a las aeronaves con torre de control.
- Así mismo se ha trabajado el procedimiento de remolque corto para aeronaves categoría C.
 - *Con la finalidad de agilizar la salida de aeronaves.*
- Se han realizado dos reuniones con las líneas aéreas LATAM y Avianca, aún sin acuerdos tangibles.



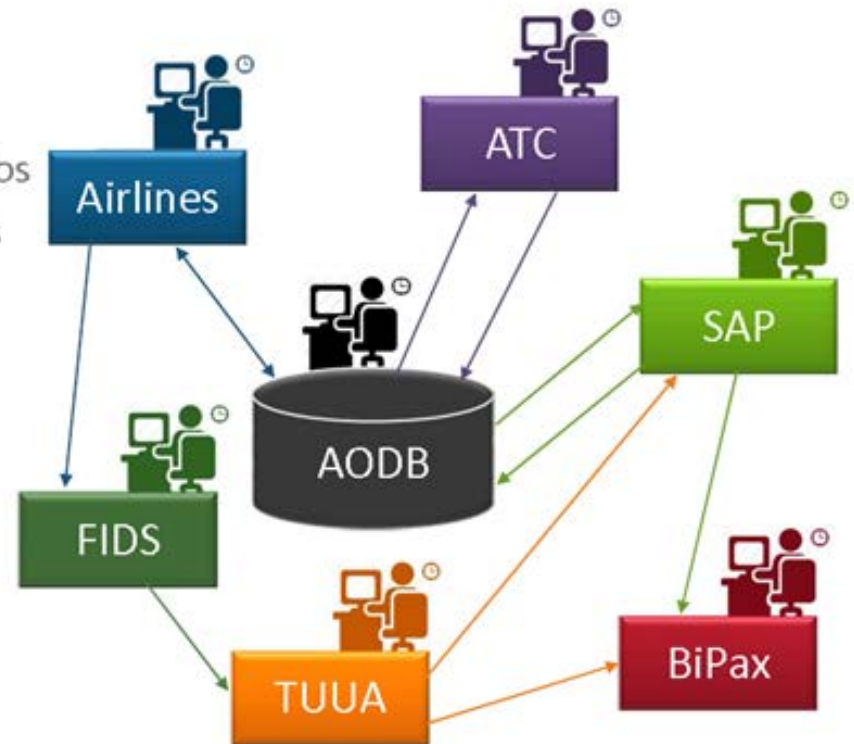
Vista general del AIS de Ultra

- Airport Operational Database (AODB)
- Data Warehouse (DW)
- Flight Management System (FMS)
- Resource Management System (RMS)
- Enterprise Service Bus (ESB)





- Problemas
 - Datos recibidos de varias fuentes
 - Datos recibidos con diversos formatos
 - Datos deben ser tecleados múltiples veces
 - Alta carga de trabajo del operador
 - Calidad de datos pobre
 - No hay una única fuente confiable
- Resultados
 - Baja confianza en datos
 - Ineficiencia



¿Qué queremos conseguir?

AIS Datos de Aerolínea

- Situación win-win donde los datos útiles son compartidos entre LAP y las aerolíneas.
- Acceso a datos que beneficiarán las necesidades de negocio y operacionales de LAP y las aerolíneas
- Intercambio de datos fiables, precisos y oportunos en tiempo
- Confianza en que los datos privados seguirán siendo privados
- Automatización de la compartición de datos para reducir la carga de trabajo del personal.
- Visibilidad del funcionamiento operacional para los stakeholders aprobados



¿Cómo podemos conseguirlo?



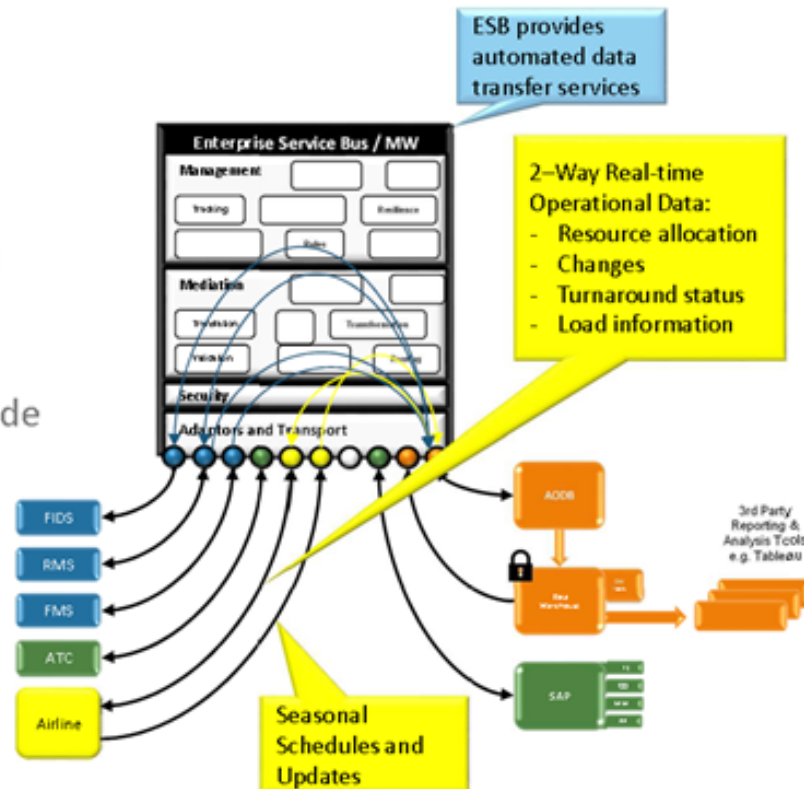
- Intercambio de datos usando el método más apropiado mediante estándares internacionales:

DGAC

- Planificaciones de Temporada / Programaciones usando formato SSIM

Aerolíneas

- Datos en tiempo real usando formato de mensajes AIDX, incluyendo:
 - Actualizaciones del estado de vuelos
 - Asignación de recursos
 - Uso de mensajería IATA Tipo-B
- Intercambio automatizado de datos entre stakeholders y sistemas integrados.





- La información puede ser compartida entre todos los partners aeroportuarios
- Hay una única version de la verdad – datos son precisos, confiables y actualizados
- Intercambio automatizado de datos reduce tareas manuales y mejora la calidad de datos
- Acceso rápido a la información permite una gestión efectiva de las operaciones lo que produce una mejora y optimización de los procesos operacionales
- Precisión de los datos mejorará la velocidad y eficiencia de la facturación
- El personal puede centrarse en tareas de operaciones y de negocio
- Disponibilidad temprana de datos soporta una mejor planificación y uso de recursos
- Disponibilidad de datos históricos soporta una mejora continua del rendimiento

Colaboración mediante el intercambio de información conduce a unas operaciones más fluidas, mejora de la experiencia del pasajero, eficiencia operacional y rentabilidad

Gracias