



A-CDM



Objetivos

- Mejorar la gestión de infraestructura del aeropuerto
- Reducir demoras sistémicas en los vuelos
- Optimizar las operaciones aeroportuarias → proceso de turnaround eficiente y mejoría de la previsibilidad de los eventos
- Reducir la congestión en los puntos de espera, taxiways y plataforma
- Maximizar el uso de los gates

En resumen:

- Mejor utilización de la capacidad y recursos **existentes**
- Resiliencia y recuperación más breve en los días disruptivos

Premisas básicas

- Definir anticipadamente el valor que será agregado al sistema por la mitigación de las restricciones operacionales
- Implementación debe ser basada en una evaluación de las restricciones operacionales actuales
- Enfoque puramente colaborativo
- “Best Planned, Best Served”
- Cada implementación debe ser basada en el compromiso de todos los stakeholders:
 - Aeropuerto
 - Aerolíneas y sus Ground Handlers
 - ATC
- No existe una solución única para la implementación A-CDM

¿Cuándo se debe considerar la implementación de A-CDM?

- Ineficiencia en el aeropuerto debido a un proceso no optimizado de turnaround y de performance de secuencia de despegue
- Puntualidad y performance deficientes
- Falta de transparencia en el plan operativo general del aeropuerto, o falta de una 'única versión de la verdad'
- Principio de "First Come, First Served" para accionamiento de los motores, que conduce a una secuencia de despegue ineficiente
- Recuperación inadecuada del aeropuerto después de una interrupción
- Interfaz deficiente con los ground handlers

Check List Pre-implementación (antes de la decisión de implementar ACDM)

- Establecimiento de un grupo de coordinación de partes interesadas que incluye un grupo directivo de las aerolíneas
- Hoja de ruta clara para especificar "cómo se ve el éxito", que sea clara y aceptada por todos los interesados
- Métricas de rendimiento claras y acordadas con líneas aéreas, aeropuerto, proveedor ATC y ground handlers
- Plan de comunicación integral para todos los interesados antes, durante y después de la implementación
- Consulta significativa con las aerolíneas sobre los costos de inversión y los beneficios acordados
- Los sistemas de tecnología de la información han demostrado ser robustos
- Mayoría del esfuerzo se concentra en **factores humanos y gestión del cambio**

Aeropuertos LATAM – Potencial A-CDM

- Mexico/Ciudad del Mexico – MEX
- Panamá/Panamá – PTY
- Colombia/Bogotá – BOG
- Peru/Lima – LIM
- Brasil/Guarulhos - GRU