

## **BRASIL - AEROPORTO DE GUARULHOS – GRU AIRPORT IMPLEMENTA PROJETO A-CDM NOS PRÓXIMOS 3 ANOS**

Iniciativa está sendo liderada pelo DECEA e a Concessionária Administradora do Aeroporto de Guarulhos - GRU Airport e tem como objetivo melhorar o desempenho da gestão do tráfego aéreo, bem como permitir a melhor previsibilidade de chegadas e partidas nos aeroportos, através de intercâmbio de informações operacionais oportunas e precisas. A quarta fase do Projeto A-CDM, sigla em inglês para "Aeroporto - Tomada de Decisão Colaborativa" começará a ser implantada no Aeroporto Internacional de São Paulo, Guarulhos, nos próximos 36 meses, de 2017 a 2020. O objetivo da ação é melhorar o desempenho da gestão da operacionalidade nos aeroportos, por intermédio da troca de informações precisas entre os parceiros participantes do projeto, permitindo uma tomada de decisão assertiva. A iniciativa envolve a administradora do aeroporto, GRU Airport, companhias aéreas e empresas auxiliares, entre outros. E conta como principal apoiante o DECEA (Departamento de Controle do Espaço Aéreo). A primeira etapa do processo de implantação do projeto começou em dezembro de 2016, com um amplo inventário e atribuição de responsabilidades para o fornecimento e processamento dos dados. Agora, começa a fase de implantação do projeto com a assinatura dos memorandos de intenção entre os parceiros participantes envolvidos. Os conceitos norteadores do Projeto de A-CDM foram construídos pela EUROCONTROL, European Organization for the Safety of Air Navigation e busca, como principal objetivo, melhorar o processo de turnaround das aeronaves (tempo de permanência no chão entre a aterragem até a nova decolagem), otimizando, assim, o uso da infraestrutura e dos recursos humanos e financeiros, que envolvem a operação tanto na fase terrestre quanto na aérea. Os benefícios do projeto visam reduzir os atrasos e melhorar a pontualidade, assim como levar ao aperfeiçoamento da aderência aos slots (alocação programada de hora e lugar para uma aeronave de colar ou aterrar, autorizado por uma autoridade do aeroporto ou de tráfego aéreo) e à identificação precoce de problemas. O programa traz vantagens ambientais, tais como a redução de CO2 e ruídos na área do terminal e, um dos mais importantes aspectos, a utilização otimizada da infraestrutura aeroportuária. Para Inri Grassi, Diretor Técnico-operacional da ABESATA (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo), trata-se de um momento histórico na aviação civil brasileira, com a adoção de um dos conceitos mais modernos e mais usados no mundo. O ganho para todos os envolvidos é muito significativo, não só em segurança operacional, mas também em vantagem competitiva. "Para as empresas auxiliares, por exemplo, ter informações antecipadas dos parceiros sobre voos em atraso, situações anormais, permitirá a manter uma operação muito mais eficiente em solo." Em todo Brasil, existem hoje 122 ESATAS (Empresas Auxiliares do Transporte Aéreo) e juntas geram 31.800 empregos diretos. Em todo mundo, 50% dos serviços auxiliares do transporte aéreo são realizados por empresas especializadas (ESATAS). No Brasil, ainda estamos em 30%.

Fonte: ABESATA