



EL DESPEGUE DE PUDAHUEL

UNAEROP UERTOMÁSGRANDEMÁSMODERNOYCONSERVICIOSMÁS EFICIENTESESLQ UEPROPONE NUEVO PUDAHUELËLCONCESIONARIO ACARGODEREALIZARMEJORASAMPLIARYOPERAREL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ DE SANTIAGO. TIENEAMPLIAEXPERIENCIA ENELLO:SUSSOCIOSMANEJANDIRECTAOINDIRECTAMENTE, UNOS60 AEROPUERTOSANIVELMUNDIAL. ELGERENTEGENERAL, NICOLÁS CLAUDE, ENTREGALOSDETALLESDECÓMOA BORDARÁNESTEDESAFÍO.

Por Jorge Velasco_Fotos Vivi Peláez

El Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago comenzó un proceso para lograr un salto en calidad. El 21 de abril de 2015, la concesión por 20 años de operación fue adjudicada a Nuevo Pudahuel, un grupo empresarial con amplia experiencia en la construcción y gestión de aeropuertos. Conformado por Aéroport de Paris (45%, que opera 34 terminales aéreas en todo el mundo), VINCI Airports (40%, gestor de 25 unidades) y Astaldi Concessioni (15%, líder en construcción aeroportuaria), tiene el objetivo de aumentar la capacidad de 16 millones de pasajeros que había en 2014 para el transporte aéreo en la capital, a 30 millones al 2020.

Chile, con un alza permanente en la cantidad anual de pasajeros transportados (sólo entre enero y febrero, el flujo subió 10,7%), se perfilaba como un lugar atractivo para ser la puerta de entrada de este grupo económico a América del Sur. "Había un interés geográfico en tener concesiones en todo el mundo. El país tiene un mercado con un fuerte potencial de desarrollo y el marco regulatorio en Chile es estable y da confianza, con un bajo nivel de riesgo para

invertir en un proyecto grande. Junto con ello, las perspectivas para el crecimiento de la economía son buenas a largo plazo", explica Nicolás Claude, gerente general de Nuevo Pudahuel, la empresa concesionaria.

Durante los próximos 5 años, el actual terminal será remodelado para operar sólo vuelos nacionales, entregando mayor comodidad y espacios de esparcimiento. Para 2020 se espera inaugurar un nuevo terminal internacional de 175.000 metros cuadrados, con capacidad para transportar 15 millones de pasajeros. De esta manera, todo el complejo alcanzará los 265.000 metros cuadrados y pasará de recibir los actuales 2.400 pasajeros por hora a 5.000, con altos estándares en los sectores de embarques, controles migratorios y servicios en general.

La implementación del Nuevo Pudahuel comprende diversas etapas. La primera ocurrió el 1 de octubre de 2015, cuando comenzó a operar la concesión. La segunda se implementó la semana del 11 de abril, con la incorporación de nuevos servicios para los pasajeros, como el de wi-fi gratuito. Además, desde la conformación de la empresa Nuevo Pudahuel en mayo del

año pasado, se elaboró el diseño del nuevo terminal y de las instalaciones que se van a realizar, en conjunto con las constructoras Astaldi y VINCI Construcción. Éste se entregó al MOP el 15 de febrero y se está a la espera de recibir la validación por parte de las autoridades. Se calcula comenzar las obras en agosto.

¿Por dónde empezará el levantamiento de la nueva infraestructura?

Al inicio no vamos a construir el nuevo terminal. Vamos a empezar con la construcción de las infraestructuras aeronáuticas, como las calles de rodaje, y a reubicar instalaciones existentes, porque éstas se encuentran en el sitio del nuevo terminal. Un ejemplo concreto: el cuerpo principal del nuevo aeropuerto internacional estará ubicado en el lugar del estacionamiento de custodia. Por eso, tenemos que construir un nuevo estacionamiento para reemplazar al actual. Entonces, las primeras obras nos van a permitir liberar el sitio de construcción y eso va a empezar este invierno. Después iniciaremos la construcción del terminal y vamos a poner en servicio algunas partes de manera escalonada. Primero serán las salas para

PARA 2020 SE
espera inaugurar un nuevo
terminal internacional
de 175 000 metros
cuadrados con capacidad
para transportar 15
millones de pasajeros.



abordar el avión, que estarán usándose en 2018 ó 2019... Se necesitará construir sin interrumpir los servicios aeroportuarios y ser lo más transparente posible para los usuarios. Existe una necesidad de planificación muy precisa, emplear procedimientos constructivos especiales y planes de mitigación.

¿Qué es lo que ustedes creen que pueden aportarle al Aeropuerto Arturo Merino Benítez con su gestión?

La contribución principal de la concesión será aportar con el aumento de capacidad del nuevo terminal. Éste tendrá muchas nuevas tecnologías y una amplia oferta comercial. Eso es un aspecto muy importante para nosotros, porque además de la parte de la operación, lo que estamos entregando es una experiencia en términos del desarrollo de la oferta comercial, con nuevos servicios que permiten sustentar la economía de la concesión. Además, está la gestión de aeropuertos -manejamos centros en París, Lisboa, México, África y otros lugares-, lo que nos da experiencia en calidad de servicio, operación y mantenimiento.

¿Estas mejoras implicarán un aumento en las tarifas de las tasas de embarque?

No lo habrá. Todo eso está muy regulado en las bases de licitación. No tenemos ninguna manera de influir sobre el nivel de las tasas que pagan los pasajeros directamente en los boletos. Recibimos una parte de este ingreso, pero no tenemos ninguna posibilidad de cambiarlas, porque son fijadas por las autoridades.

BENEFICIOS PARA TODOS

La nueva concesión otorgará mayores beneficios en el corto y mediano plazo, como mayores espacios y más comodidad para los pasajeros. En lo más inmediato, detalla Nicolás Claude, ya se habilitó el wifi gratuito en todo el terminal, más carros portaequipajes y servicios financieros, y próximamente se instalarán nuevos locales comerciales que se ajusten a los requerimientos de los pasajeros.

“En el nuevo terminal habrá varios beneficios. El principal será la capacidad. Entregar un edificio nuevo de 175 mil metros

cuadrados, nos permitirá tener una capacidad total de 30 millones de pasajeros. Habrá más espacio también para el tráfico aéreo y nuevos servicios de check-in para que sean más fluidos todos los procesos”, comenta el gerente general de Nuevo Pudahuel.

¿Habrá entonces menos tiempos de espera y retrasos?

Más capacidad implica más espacios, procesos más fluidos y menos tiempos de espera para las personas.

¿Qué significará para los operadores contar esta nueva infraestructura?

Con el nuevo terminal tenemos muchas más posiciones de contacto. Éstas corresponden a los estacionamientos para los aviones, que se conectan con las mangas. Hoy tenemos vuelos que se manejan con autobuses, porque en horas punta no tenemos suficientes posiciones de contacto. Con el nuevo terminal, estas posiciones se van a incrementar de manera enorme y habrá muy pocos vuelos con posiciones remotas con autobuses. Eso permite agilizar la operación y ofrecer un mejor nivel



de servicio. Además, se van a implementar nuevas tecnologías que facilitan la documentación. Por ejemplo, los pasajeros podrán imprimir la etiqueta para la maleta en su casa, de manera que sólo la dejen en una cinta de rodaje.

¿Qué mejoras habrá en la accesibilidad?

Habrán más estacionamientos. Entre el terminal existente y el nuevo terminal, tendremos torres de estacionamientos con cuatro niveles. Llegaremos a 6.400 estacionamientos, mientras que actualmente hay 3.600. Por otro lado, lo que determina mucho la accesibilidad es la oferta de transporte público. Eso se va a desarrollar. En el proyecto hay un centro de transporte para concentrar la oferta, que estará ubicado entre el terminal actual y el nuevo. Además, habrá más vialidad en frente del terminal para que los taxis puedan operar y los vehículos particulares pueden dejar a los pasajeros.

Y hay un tema que no depende de nosotros, pero me parece interesante evaluar a futuro el tener un doble acceso al aeropuerto. Hoy hay un solo acceso de muy buena

calidad por Costanera Norte y Américo Vespucio. En caso de que pase cualquier cosa, el acceso se dificulta. Con el aumento de los pasajeros, creo que es bueno considerar desarrollar más la accesibilidad.

¿Qué va a hacer la concesión para ajustarse a los cambios en la demanda y la aparición de nuevos sistemas?

Un aspecto importante para nosotros es que el manejo de la concesión con el MOP sea flexible, para reconocer que se necesitarán introducir nuevas tecnologías o que en algunos años no se necesitarán algunos elementos que se habían diseñado originalmente. De manera más concreta, y es una diferencia con la concesión anterior, nuestra regulación prevé de manera muy clara que si se llega a un cierto nivel de tráfico –que se mide con pasajeros en hora punta– se gatillará el inicio de un proyecto de incremento de capacidad. El propósito de todo esto es no quedar corto y que se pueda iniciar un proyecto de ampliación de capacidad a tiempo. Es algo específico de esta concesión que no había antes.

NUEVAS OPORTUNIDADES

Uno de los proyectos de Nuevo Pudahuel consiste en aumentar el flujo de vuelos que lleguen al aeropuerto. Y es que el tráfico aéreo en Chile ofrece un atractivo potencial. Crece a tasas de dos dígitos, cuando en Europa apenas llega a un 2% anual. Los chilenos apenas realizan un viaje en avión por cápita al año, que si bien es el promedio más alto de América del Sur, está lejos de los 3 o 4 viajes que se hacen en Europa y Estados Unidos. Por otra parte, un 47% viaja frecuentemente en bus, lo que ofrece una brecha para generar más demanda para realizar viajes en avión.

“Hay varios factores, entonces, que hacen posible aumentar el tráfico aéreo. ¿Cómo pensamos realizarlo? Ayudando a las aerolíneas a crecer con nuevas rutas y aumentar el tráfico en rutas existentes. También estamos trabajando con líneas aéreas que no están presentes en Chile para que viajen al país y evaluando el fomento de empresas operadoras de bajo costo. Tenemos reuniones frecuentes en una alianza público-privada para ver cómo podemos promover el desarrollo del país y el tráfico aéreo”, comenta Nicolás Claude.