

Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto de Santiago

RENOVACIÓN TOTAL

MÁS EFICIENCIA, SUSTENTABILIDAD, INNOVACIÓN TECNOLÓGICA E INTEGRACIÓN TERRITORIAL, SON LOS PRINCIPALES OBJETIVOS QUE RESPONDEN A LA SEGUNDA CONCESIÓN DE ESTA OBRA, QUE SE INICIA EN OCTUBRE DE 2015 Y CUYO ENFOQUE SERÁ SU CONSOLIDACIÓN COMO CENTRO LOGÍSTICO DE NEGOCIOS Y SERVICIOS PARA PASAJEROS Y LA COMUNIDAD.

Por María Aurora Aro _ Renders gentileza MOP _Foto Agencia UNO





El Plan Maestro considera 9.000 m² y una inversión de US\$720 millones de dólares para el desarrollo del área de movimiento de aeronaves, instalaciones aeronáuticas, instalaciones para el tráfico de carga, servicios de apoyo al aeropuerto, entre otras obras.

Un aumento sostenido en el tráfico total de pasajeros se ha venido experimentando en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago en los últimos 18 años. Cifras entregadas por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) así lo demuestran y confirman que 15.312.649 personas “transitaron” durante 2013 por esta estructura (ver tabla/ recuadro 1). Si bien los trabajos que se realizaron por el actual administrador del aeropuerto SCL, permitieron aumentar la infraestructura existente para recibir a cerca de 16 millones de pasajeros al año, se necesitaba dar un paso más.

Fue por ello que la Dirección Nacional de Aeropuertos del MOP desarrolló el “Anteproyecto Referencial Ampliación y Mejoramiento Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago”, en el que se definieron las obras necesarias para enfrentar un nuevo período de concesión, que se iniciará en octubre de 2015, por un plazo de 20 años. El MOP está próximo a llamar a licitación para la nueva concesión del aeropuerto.

El ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, señala que el Plan Maestro del Aeropuerto, tiene como principal objetivo “definir un proceso de planificación y zonificación adecuado y un ordenamiento geográfico que permita asegurar el correcto desarrollo y operación de la infraestructura asociada al sistema aeroportuario, hasta alcanzar el umbral de saturación del Aeropuerto, considerando en su definición la normativa aeronáutica vigente”.

Desde esta perspectiva, el Plan Maestro considera 9.000 m² y una inversión de US\$720 millones de dólares para el desarrollo del área de movimiento de aeronaves, instalaciones aeronáuticas, instalaciones para el tráfico de carga, servicios de apoyo al aeropuerto, urbanización de sectores de desarrollo inmobiliario, vialidad y estacionamientos vehiculares y la reserva de una faja que a futuro permitiría la llegada de un tren ligero con conexión a la red de metro de la ciudad.

Se proyecta la construcción de un nuevo Edificio Terminal de Pa-

sajeros, de carácter internacional, que se conecta con el actual terminal, que se destinará al tráfico doméstico. Con el objeto de lograr de manera efectiva la conexión entre edificios, se unirán mediante una plaza boulevard, que se transformará en un gran espacio urbano con oferta de servicios tanto para pasajeros como para la comunidad. Además, se incorporarán áreas verdes y paisajismo para plasmar la identidad regional y cultural del país. Asimismo, se contempla la construcción de edificios destinados a salas de embarque (espigones), que recogen a través de su diseño interior, las principales características geográficas de Chile.

La configuración de ambos terminales, junto con la plaza central que los conecta, facilita la orientación de los usuarios, tanto de los peatones como de los vehículos. En términos de calidad de servicio, el proyecto considera la implementación de tecnología de punta, que buscará automatizar procesos y facilitar el uso de las instalaciones.

AEROPUERTO SUSTENTABLE

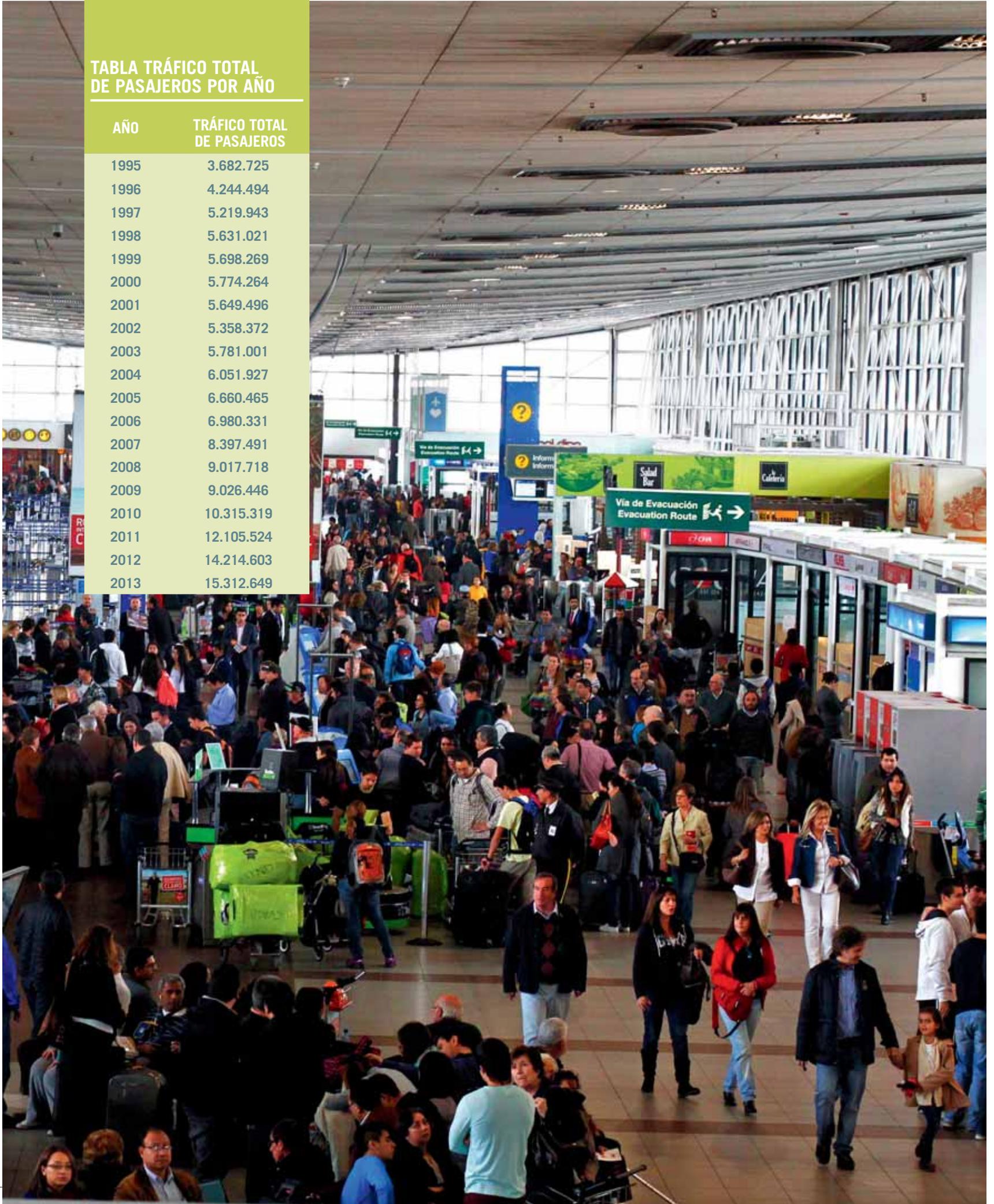
La autoridad ha definido que las obras deben desarrollarse con sustentabilidad, innovación tecnológica e integración territorial, dentro del predio actual del Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Para ello, comenta el ministro Alberto Undurraga, se estudiaron las mejores prácticas ambientales y de procesamiento de pasajeros y equipajes de aeropuertos premiados a nivel mundial, como el de Changi de Singapur e Incheon de Corea.

Las capacidades del proyecto para sostenerse ambiental y energéticamente, son un tema que se extiende a todos los aspectos del diseño, construcción y operación del aeropuerto. La obra, que tomará cuatro años en construirse, tendrá en cuenta diversas consideraciones en estas materias.

El consumo energético del nuevo edificio se ha optimizado para

TABLA TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS POR AÑO

AÑO	TRÁFICO TOTAL DE PASAJEROS
1995	3.682.725
1996	4.244.494
1997	5.219.943
1998	5.631.021
1999	5.698.269
2000	5.774.264
2001	5.649.496
2002	5.358.372
2003	5.781.001
2004	6.051.927
2005	6.660.465
2006	6.980.331
2007	8.397.491
2008	9.017.718
2009	9.026.446
2010	10.315.319
2011	12.105.524
2012	14.214.603
2013	15.312.649





Entre las principales obras a construir como parte de la segunda concesión del Aeropuerto AMB, es posible destacar las siguientes:

- Construcción Nuevo Edificio Terminal de Pasajeros Internacional (T2) de 175.000 m².
- Remodelación Edificio Terminal Existente para tráfico Doméstico (T1) de 110.000 m² y ampliación en 9.000m².
- Mejoramiento y urbanización sector carga internacional.
- Obras viales y construcción de nuevos estacionamientos vehiculares, incluyendo dos edificios de tres pisos cada uno.
- Obras en el área de movimiento de aeronaves como calles de rodaje y nuevas posiciones de estacionamientos de aeronaves.
- Instalaciones de apoyo, paisajismo, etc.

El nuevo aeropuerto considera la implementación de tecnología de punta para procesar en forma óptima tanto a los pasajeros como al equipaje.

ser al menos un 35% menor que el del actual terminal. Además, las especificaciones técnicas minimizan el uso de materiales y productos que se consideran dañinos para el medio ambiente y que afectan la calidad del aire interior como, por ejemplo, PVC, halógenos, cloro-fluorocarbonos (CFCs), madera no certificada y componentes orgánicos volátiles.

Por otra parte, se buscará recuperar el calor generado en los edificios a raíz del aire de retorno y aquél producido por los equipos de computación. Esto reducirá la dependencia de la central térmica y, por lo tanto, bajará el consumo energético y los costos operacionales. Junto con ello, el proyecto ha sido diseñado para utilizar ventilación por desplazamiento y así reducir el volumen de aire y cargas de refrigeración.

Entre otros aspectos, el edificio presentará grandes acristalamientos a lo largo de las paredes exteriores del nivel de salida, permitiendo el ingreso de luz natural y el ahorro en consumo de iluminación artificial. Pero, a su vez, incorporará aleros y dispositivos que darán sombra y reducirán los reflejos y el calor. Además, para minimizar el uso de agua, se emplearán baños de bajo flujo y sensores eléctricos en las descargas sanitarias.

AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS

El nuevo aeropuerto considera la implementación de tecnología de punta para procesar en forma óptima tanto a los pasajeros como el equipaje. El objetivo es lograr un sistema automático que dé respuesta a la creciente demanda de tráfico aéreo.

Para ello, implementarán setenta nuevos módulos de autocheck-in (actualmente existen 20). Éstos incluirán la impresión de bag tag (etiqueta de identificación de maletas), lo que permitirá que el proceso de check-in se reduzca sólo a la validación de los documentos por parte de personal de líneas aéreas, haciendo más rápido y simple este proceso. Además, se llevará a cabo un moderno sistema de manejo de equipaje que realizará su revisión de manera automática.

Estas tecnologías se complementarán con sistemas FIDS (pantallas de información de vuelos), PAS (sistema de audio) y CCTV (circuitos cerrados de televisión) de última generación. A su vez, se habilitarán nuevos recintos para control de seguridad y antinarcóticos (bodyscan).

Por otra parte, el proyecto contempla aumentar algunas capacidades. De esta manera, de las 32 posiciones de estacionamiento de aeronaves para pasajeros y carga, se pasará a 58 posiciones comerciales, 9 posiciones de pernocte y 7 estacionamientos exclusivos de carga.

El diseño arquitectónico recaerá en el consorcio chileno/canadiense conformado por Stantec Architecture Ltd. y Capitel S.A., quienes en 2011 se adjudicaron este proyecto. Sergio Amunátegui Undurraga, es el arquitecto jefe de proyecto y en quien recaerá la responsabilidad de dar vida a una obra que se inspira en la identidad regional y que rescata imágenes locales tales como la sinuosidad de las dunas y las olas del pacífico. Además, se utilizarán materiales de la zona, entre los que destacan la piedra, la madera y el cobre. El nuevo Aeropuerto Arturo Merino Benítez se transformará así en una de las mejores cartas de presentación del Chile del futuro.