



Boris Olguín

"LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA ES ESTRATÉGICA PARA EL PAÍS"

CONUNAUMENTOSOSTENIDOENLADEMANDA, TANTODEVUELOS DOMÉSTICOS COMO DE VIAJES AL EXTRANJERO, EL TRANSPORTE AÉREO ES UN RESPUESTA ESTRATÉGICA PARA LA CIUDAD, OTORGANDO UN VALOR AGREGADO AL PAÍS CON UN IMPACTO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL DIRECTO A TRAVÉS DE SUS SERVICIOS Y A TRAVÉS DE LOS SERVICIOS TURÍSTICOS.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez

Indicadores internacionales relacionados con aeropuertos y terminales aéreas, establecen que la superficie necesaria para que se pueda brindar un buen servicio al pasajero, es del orden de 17 metros cuadrados por persona. Dicha cifra, estimada por estadísticas que evalúan el crecimiento de los países y el número de potenciales visitantes, plantea una serie de desafíos. Al mismo tiempo, contar con infraestructura de calidad, servicios eficientes y una amplia oferta de vuelos y conexiones (especialmente internacionales), son aspectos claves para mantener la competitividad en el mapa mundial, y piezas fundamentales para el desarrollo económico, turístico y social del país.

En Chile, existen 16 aeropuertos en la red primaria, 13 en la red secundaria y poco más de 100 aeródromos operan bajo la Dirección de Aeropuertos, área perteneciente al Ministerio de Obras Públicas (MOP) encargada de dotar al país de infraestructura aeroportuaria. De acuerdo a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), las instalaciones destinadas para estas operaciones cuentan con la infraestructura suficiente para funcionar más allá de 2050. Sin embargo, algunas áreas presentan claros déficits, como ocurre en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, que supera los 5.000 pasajeros en horas punta, colapsando el terminal.

El director de Aeropuertos, Boris Olguín, comenta sobre la actualidad de los servicios

aeroportuarios, los proyectos a futuro y destaca el valor que tiene esta infraestructura para Chile. "La red aeroportuaria es sumamente importante para todos los actores, para la CChC, para los privados, los concesionarios y, por supuesto, para el MOP y particularmente para la Dirección de Aeropuertos. Es fundamental que se establezca que la infraestructura aeroportuaria es estratégica para el país, no sólo porque nos permite conectarnos con el resto del mundo, sino fundamentalmente porque ayuda a conectarnos de manera interna. Permite que cuando tenemos catástrofes o emergencias, sean precisamente los puentes aéreos los que nos conecten y los que nos den soluciones", comenta.

LA PUERTA DE ENTRADA AL PACÍFICO SUR

Con vuelos directos diarios desde Santiago a Australia y Nueva Zelanda, el aeropuerto Arturo Merino Benítez se presenta como la mejor alternativa de América Latina para llegar hacia el Pacífico Sur y conectar con una serie de destinos turísticos populares como Tailandia, Bali, Japón o Vietnam.

De acuerdo a Boris Olguín, todas las nuevas obras para dotar al principal terminal nacional de infraestructura de calidad y las estrategias comerciales del nuevo concesionario, Nuevo Pudahuel, forman parte importante de las políticas de Estado y de

cómo el Gobierno y los privados se preparan para apuntar hacia el Asia-Pacífico.

¿Cuál es la estrategia para que Arturo Merino Benítez sea el principal aeropuerto de la región y se consolide como una alternativa de conexión para el Pacífico Sur?

La competitividad va a estar dada, por una parte, a través de una infraestructura capaz de soportar toda la llegada de nuevas aerolíneas y nuevas rutas comerciales, donde los pasajeros cuenten con la superficie necesaria para que el tiempo que transcurre desde que llegan al terminal hasta que se embarcan en el avión, sea lo más placentero posible

¿A qué se debe el déficit en infraestructura aeroportuaria, particularmente en el principal terminal aéreo del país, el aeropuerto Arturo Merino Benítez?

En relación al déficit de servicios en el aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), básicamente lo primero que está claro es que el aeropuerto ha cumplido, en materia de infraestructura, un período en el que nos encontramos al límite de su capacidad, con más de dieciocho millones de pasajeros. Más que un déficit en los servicios, lo que tenemos hoy es una suerte de congestión en los horarios punta y eso genera más de alguna incomodidad.

Dado que estos servicios se ven merendados, debido a que la capacidad de la infraestructura es alcanzada por el número

“LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA es estratégica para el país no sólo por que nos permite conectarnos con el resto del mundo sino fundamentalmente por que nos ayuda de manera interna frente a las catástrofes”.

de pasajeros, el año pasado hemos licitado tal vez uno de los proyectos más importantes, no sólo para la Dirección de Aeropuertos, sino a nivel país, por un poco más de US\$ 700 millones con un nuevo concesionario con inversiones significativas en materia de infraestructura, que va no sólo a mejorar aún más los servicios sino que los va a poner en un sitio relevante a nivel de Sudamérica como infraestructura aeroportuaria y además, como el principal aeropuerto del país.

¿Cuáles serían los principales cambios que experimentará el terminal?

En primer lugar, para efectos de los pasajeros internacionales, vamos a aumentar la superficie de manera significativa, pasando a tener un terminal prácticamente nuevo por sobre los 157 mil metros cuadrados, y para el terminal nacional, realizaremos una ampliación y remodelación por cerca de 120 mil metros cuadrados. Lo que hoy es el terminal nacional-internacional quedaría sólo para vuelos domésticos, por lo tanto, se va a mejorar enormemente los espacios de los pasajeros y la calidad del servicio va a ser totalmente distinta.

También, habrá obras en el área de movimiento, vale decir en calles de rodaje y plataformas de estacionamientos. Pero sin duda, algo muy relevante en lo que a materia de servicios de pasajeros se trata, es que todos los puestos de embarque van a ser vía manga, pasando de las 18 que tenemos

hoy a 67 de embarque y desembarque para todo tipo de aviones.

Por último, respecto al wi-fi, hemos tomado la decisión, en coordinación con el nuevo concesionario del aeropuerto, de prestar ese servicio gratuito e ilimitado para los pasajeros y, en tal sentido, creemos que eso ya mejoró sustantivamente el servicio en cuanto a conectividad, ya que está prácticamente al alcance de todas las personas.

¿Existe algún plan a futuro de conectar el aeropuerto AMB con el centro de Santiago, con una línea de metro o tren?

En primer lugar, es importante destacar que los aeropuertos no crecen desordenadamente, sino que hay un análisis del espacio que ocupa y las proyecciones de crecimiento que éste tiene en el tiempo, en función del incremento de pasajeros. De esa manera, están planificados y ordenados los espacios para que un futuro crecimiento sea coherente con mejores servicios, tanto para el pasajero que va a viajar a nivel regional o internacional, como el visitante que nosotros recibimos.

En lo puntual, hoy la decisión de si va a haber o no una línea de metro o una línea de tren, no depende de nosotros como MOP y en particular como Dirección de Aeropuertos. Sin embargo, el proyecto que hemos elaborado y que está en pleno desarrollo para la nueva concesión del aeropuerto, ha considerado los espacios necesarios y la ubicación de los emplazamientos precisa-

mente para que, en el futuro, si se toma esa decisión y el flujo de pasajeros así lo permite, puedan generarse las conexiones con una red de transporte, que en este caso podría ser perfectamente una línea de metro.

Sin perjuicio de eso, creo que hay mejoras sustantivas para hacer, sobre todo en materia de servicios de transporte a los visitantes a los que recibimos, en donde hay una congestión evidente.

DESPEGUE REGIONAL

Quince aeropuertos, trece aeródromos de la red secundaria y otros más de 70 pequeños aeródromos corresponden a la red aeroportuaria de regiones, los cuales cumplen un rol esencial en la conectividad del país. Es por ello que el gobierno se ha empeñado en mejorar su infraestructura, como ya ha ocurrido con proyectos como el aeródromo de Chillán, inaugurado a fines de 2015.

¿Cuál es el plan de concesiones a nivel regional?

En primer lugar, cabe destacar que la red primaria de aeropuertos con las que cuenta el país, corresponde a 16 aeropuertos y aeródromos, de los cuales 11 son concesionados. De los cinco restantes, este año se tomó la decisión de incorporar próximamente al aeropuerto de Balmaceda, en la Región de Aysén, y ya estamos trabajando en lo que corresponde al anteproyecto de lo que va a ser ese futuro aeropuerto, con una infraestructu-

ra totalmente nueva, alcanzando aproximadamente 8.000 metros cuadrados.

Con respecto a la Isla de Pascua, el aeropuerto Mataverí ya alcanzó su capacidad máxima de pasajeros, y es por esa razón que vamos a pasar del orden de los 1.300 metros cuadrados que tiene actualmente a 3.600 metros cuadrados, a través de un proyecto que se va a materializar y va a iniciar su proceso de licitación este semestre, y esperamos tener materializado este proyecto a partir del año 2018, con una inversión cercana a los \$ 8 mil millones.

Adicionalmente, va a entrar un proceso de relicitación de concesión del aeropuerto El Tepual de Puerto Montt al que, como nueva política pública en materia de concesiones, se incorporaría al proyecto el aeródromo de Mocopulli en la isla de Chiloé, el cual se encuentra en pleno proceso de estudios de ingeniería para aumentar su superficie en términos de infraestructura.

¿Qué otros proyectos hay a futuro?

Hemos vivido catástrofes a lo largo de todo Chile, que han dado cuenta de la importancia de la red aeroportuaria. En este sentido, como Dirección de Aeropuertos nos hemos propuesto para los próximos seis años, fortalecer la inversión en materia de infraestructura para atender situaciones de conectividad, desarrollo económico y social en la Patagonia Austral y, en el Norte de Chile, todo lo que tiene que ver con una conexión e infraestructura para soporte de emergencias.

Entre los años 2014 y 2017 invertiremos y dejaremos comprometidas inversiones por más de US\$ 1.100 millones en infraestructura aeroportuaria y hacia el año 2030 visualizamos otros US\$ 2 mil millones en inversiones, si logramos tener la necesaria redundancia en las pistas de cada aeropuerto y aeródromo de la red primaria.

