

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

MOP inicia plan para fortalecer aeródromos en el sur para fomentar la llegada de las aerolíneas low cost

Dirección de Aeropuertos gestiona primer estudio de las brechas en la infraestructura aeroportuaria de las zonas sur y austral.

Por: Magdalena Arce L. | Publicado: Miércoles 12 de junio de 2019 a las 04:00 hrs.



Si hace poco fueron las autopistas, ahora es el turno de los aeródromos. El Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de la Dirección de Aeropuertos (DAP), está desarrollando un plan de inversiones para fortalecer siete terminales en la zona sur y austral de Chile con miras a fomentar la aviación comercial.

Desde 2015 que el modelo de negocios de la aviación ha vivido una transición producto de la irrupción de las aerolíneas low cost, que ha impactado a la operación de terminales aéreos en todas sus escalas.

Un ejemplo de ello es el aeródromo de Cochrane: mientras que el primer semestre de 2015 registró 188 operaciones de aterrizaje y despegue, en abril de este año la cifra ya se había más que triplicado a un total de 682.

“Se ha generado un escenario de competencia y captación de demanda. Por esta razón, tanto los operadores como diversas autoridades regionales han manifestado interés en que este tipo de líneas aéreas pueda operar a más destinos”, explica un documento elaborado por la DAP.

Por lo anterior, la entidad ya dispuso la contratación de los primeros estudios –de un total de cuatro etapas- para dos macrozonas: sur (con terminales en las regiones VIII y IX) y austral (regiones X y XI).

El objetivo es identificar las brechas existentes en las infraestructuras horizontal (pistas, rodajes, plataformas, entre otros) y vertical (como terminales, edificios aeronáuticos e instalaciones de apoyo) que se requiere para la futura operación de las low cost.

En el caso de la macrozona sur -que incluye los aeródromos de Chillán, Los Ángeles y Pucón-, el estudio se inició en abril con un costo de \$ 195 millones, y en un plazo de 210 días espera tener listos los indicadores de rentabilidad, por lo cual sus resultados finales están previstos para diciembre próximo.

En tanto, el estudio para los cuatro terminales de la zona austral -Chaitén, Futaleufú, Cochrane y Puerto Natales-, la licitación está programada para fines de agosto, con un costo de \$ 365 millones. En este caso, el plazo para la entrega de las conclusiones es de 251 días, y una vez que se obtengan los resultados de ambas zonas se definirá la forma de postular al Sistema Nacional de Inversiones para avanzar en las etapas siguientes.

Entre los contenidos de ambas propuestas destacan un plan de solución de las brechas identificadas; la creación de un plan concreto de inversiones, que incluya los costos preliminares de las obras y la programación de esos desembolsos. Asimismo, la etapa final del análisis incluye

ES IMPORTANTE PORQUE...

■ Las aerolíneas de bajo costo han insistido en que el atraso en infraestructura en regiones frena al avance de sus operaciones en el país.

■ EL OBJETIVO DE ESAS COMPAÑÍAS ES EL DESARROLLO DE TERMINALES DE UNA ESCALA MENOR PARA EXPANDIR SUS RUTAS. EN EL PAÍS

■ LAS LOW COST HAN TENIDO UN AUGE EN LOS ÚLTIMOS DOS AÑOS EN EL MERCADO LOCAL.

\$365 millones
INVERSIÓN DESTINADA A ZONA AUSTRAL.

la información consolidada de las etapas anteriores, el modelo de negocios, la evaluación social y financiera, tanto de los operadores como de la DGAC.

Además, dentro del alcance del estudio se incluye analizar requerimiento de infraestructura solicitados por la Corporación Nacional Forestal (Conaf), para enfrentar de mejor manera situaciones en emergencia como los incendios forestales.

OPERACIÓN DE AERONAVES A ABRIL DE 2019

AERÓDROMO	VUELOS NACIONALES	VUELOS INTERNACIONALES	TOTAL
Macrozona Sur:			
Chillán	4.281	1	4.282
Los Ángeles	2.539	0	2.539
Pucón	S/I	S/I	S/I
Macrozona austral:			
Chaitén	1.512	0	1.512
Futaleufú	314	0	314
Cochrane	682	0	682
Puerto Natales	323	29	352
Total			9.681
S/I= Sin Información.			

FUENTE: JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL (JAC)

El rol de las aerolíneas de bajo costo en definición de sistema de cintas en AMB

Un rol clave jugaron las aerolíneas low cost en la decisión del gobierno de no instalar un sistema de cintas automatizado en el Aeropuerto de Santiago.

Según información entregada por el MOP, se optó por el transporte de las maletas a

través de carros portaequipajes en atención a que el modelo de negocio de las compañías de bajo costo "implica que los pasajeros viajan cada vez con menos equipaje, siendo aún menor el tráfico esperado para su traslado de un terminal a otro, cuya distancia es perfectamente factible de realizar a través de carros".

Esto va en directa relación a la crítica que hizo la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), al advertir que de no realizarse mejoras que incluyan la integración de los sistemas de cintas de transportes entre el terminal 1 y el futuro terminal 2, AMB podría perder competitividad como Hub regional.

Al respecto, el MOP justificó su decisión señalando que "existe un bajo volumen de tránsito de maletas, dado que el aeropuerto no es el Hub de la región (como lo es Lima)".

Te Recomendamos



Bancos y la mayor filtración de tarjetas en la historia: "La investigación está centrada en algún proveedor de Redbanc"



En Perú inician sanción contra Latam y otras 6 aerolíneas por incumplir itinerarios programados



Extraen información de Redbanc y se filtran datos de 41.500 tarjetas de crédito y débito



Rechazo a JBA de Latam: "Vemos un retroceso en un país que siempre ha sido un ejemplo"



Falabella pone foco en mejora logística y lanzará aplicación de última milla



Javier Artigas: "AMLO debe enfocarse en lo interno: restablecer la inversión, y eso lleva tiempo y confianza"