LITORALPRESS

Fecha: 21-05-2023
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Viajeros critican extensas distancias de caminata en nuevo terminal del aeropuerto

Pág. : 5
Cm2: 677,0
VPE: $ 8.893.478

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Usuarios de Nuevo Pudahuel reclaman por la falta de servicios y comodidades:

Viajeros critican extensas distancias de caminata en nuevo terminal del aeropuerto

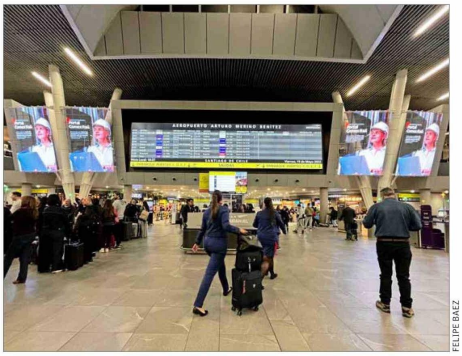
Arquitectos señalan que se debe mejorar la infraestructura e implementar más veredas rodantes, pues ya ven poco viable contar con trenes conectores como en otros recintos internacionales.

M. MATHIEU

Ha pasado más de un año desde que comenzó a operar el nuevo terminal internacional del aeropuerto de Santiago, cuyo diseño fue definido en un concurso de arquitectura y cuya implementación quedó a cargo de la concesionaria Nuevo Pudahuel.

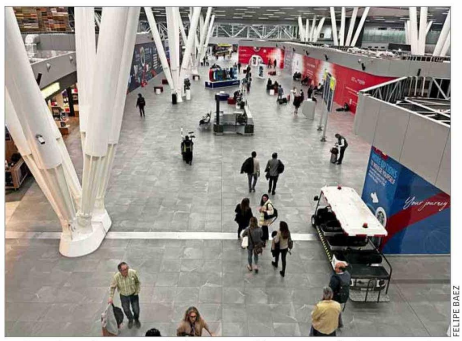
El complejo constituye un avance de infraestructura y podría llegar a recibir hasta 30 millones de pasajeros anuales. Como otros recintos internacionales, se caracteriza por un mayor número de puertas de embarque, lo que se traduce en que los pasajeros deben transitar mayores distancias. De hecho, se pasó de 18 a 45 salidas.

Esto último, sin embargo, ha generado una constante inquietud entre algunos usuarios, que tanto para abordar un vuelo o regresar de un viaje pueden tener que caminar por largos minutos, y por zonas que aún no proveen los servicios necesarios para una mejor experiencia de uso. Además, también afloran reclamos por la "escasa cantidad" de asientos públicos en el aeropuerto y es común ver a decenas de personas sentadas en escaleras o en el suelo, incluso en horarios de menor afluencia.



FELIPE BAEZ

CAPACIDAD.— El aeropuerto puede recibir hasta 30 millones de pasajeros en un año.



FELIPE BAEZ

RECINTO .—El nuevo terminal se inauguró hace poco más de un año y tiene implementado el 70% de las tiendas y servicios contemplados en su interior, según la concesionaria.

> *Acá decidieron concentrar todo en un megaterminal,* ***y el resultado son las caminatas eternas, pese a las aceras móviles".***
>
> **IVÁN PODUJE**
> ARQUITECTO

Testimonios

Para facilitar dichos recorridos hacia los aviones o tras descender de las aeronaves, Nuevo Pudahuel cuenta con cintas transportadoras denominadas "veredas rodantes". Su operación es bienvenida, pero también ha despertado reparos: no siempre están activadas todas las necesarias.

Para viajeros como Óscar Bravo (39), "si bien las cintas funcionan, aún es largo" lo que hay que caminar.

Lo mismo cuenta Linda MacCrimmon (67), quien viajó a Canadá en abril. Tiene artritis severa y cáncer al pulmón, por lo que pidió asistencia. Comenta que el camino hasta embarcar "es muy largo. Gracias a Dios estaba en silla de ruedas".

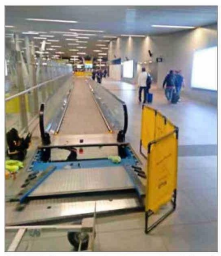
En su caso, la dificultad fue adicional: "Solo podía ir un corto camino al terminal (en silla de ruedas) y después todos los viajeros con movilidad reducida tuvimos que esperar en un lugar abierto donde estacionan los carros. Dijeron que uno vendría, pero después de 10 minutos esperando, nada, y alegué los próximos 20 o 30 minutos hasta que alguien llegó con un carro que nos llevara. Había otros carros, pero los conductores se iban sin llevarnos porque tenían otros trabajos". Y agrega que el proceso "fue frustrante".

Otros usuarios, en cambio, tienen una mirada positiva de lo vivido: Javiera Loyola (24) dice que "es largo, pero tiene esas típicas cintas como todos los aeropuertos grandes, está bien señalizado y es fácil orientarse".

Begoña Agüero (25) agrega que "tiene carteles que estiman el tiempo que te demoras en llegar, así que te puedes organizar".

Anuncian más carros

El aeropuerto de Santiago no figura en el "top 100" mundial, según el último *ranking* de Skytrax, la reconocida calificadora de transporte aéreo internacional. Sí lo están tres de Sudamérica: Bogotá (37º), Quito (40º) y Lima (89º).



CINTAS.— Según Nuevo Pudahuel, hay 66 aceras rodantes en el recinto.

Según el subgerente de comunicaciones de Nuevo Pudahuel, Manuel Valencia, "las distancias entre las zonas de *check-in* y las puertas de embarque más lejanas, promedian hasta 610 metros, y consideran el uso de alguna de las 66 veredas rodantes que se han instalado a lo largo de todos los espacios de caminata del edificio", lo cual asegura que es comparable con aeropuertos como el de Guarulhos, en Sao Paulo (650 metros) o el de Barajas, en Madrid (700 metros). En este último caso, hay trenes conectores.

Añade que cuentan con ocho carros eléctricos y que se sumarán 14 más "en los próximos días". Entre los desafíos que tienen, afirma que está incorporar "mejoras continuas en todos nuestros servicios, a partir de los requerimientos de nuestros usuarios, y la incorporación de nuevas tecnologías".

Además, Valencia destaca que en un año se puso en marcha "una infraestructura de alta complejidad", de manera ordenada y sin mayores sobresaltos.

Opciones de diseño

Con todo, arquitectos han ahondado sobre los retos que tiene por delante el recinto.

Iván Poduje, director ejecutivo de Atisba, señala que las largas distancias "se ven también en otros aeropuertos. Pero lo que hacen para evitarlas, es separar los terminales y conectarlos con metros o tranvías. Así caminas poco de la manga al embarque o salida (...). Acá decidieron concentrar todo en un megaterminal, y el resultado son las caminatas eternas, pese a las aceras móviles, y que se hacen pesadas para adultos mayores. Los problemas de accesibilidad universal pueden y deben resolverse. Lo otro es mucho más difícil", agrega.

Por su parte, Sebastián Gray, arquitecto de la U. Católica, observa que el problema de la distancia "daría la impresión que no se ha resuelto en esta etapa por cuestiones de financiamiento, de inversión, porque es muy nuevo el aeropuerto. Hay muchos aeropuertos en el mundo que son enormemente extensos y tienen veredas mecánicas, que es muy común, o medios mecánicos de transporte hechos específicamente para recintos cerrados, como pueden ser tranvías o túneles debajo del aeropuerto que tienen unos pequeños trenes que llevan a la gente de un lado a otro. Tal vez aquí haría falta instalarlos". Agrega que "eso seguramente tendría que haber estado diseñado desde un primer momento. Es difícil agregar eso después".

Eso sí, recalca que "era necesario tener un aeropuerto más grande" y propone que si "ya tenemos la infraestructura básica, ahora hay que seguir mejorándola".

Rodrigo Mora, académico de la U. de Chile, plantea que "las distancias me parecen acordes con cualquier aeropuerto internacional, solo que no hay buses ni nada de eso, pero las distancias en los grandes aeropuertos son aún más largas. Lo que sucede es que frecuentemente tienen sistemas de trenes conectores. Yo creo que es positivo, en general, que se haya inaugurado un aeropuerto". Y sobre los trenes conectores, dice que "no lo he visto en Latinoamérica".