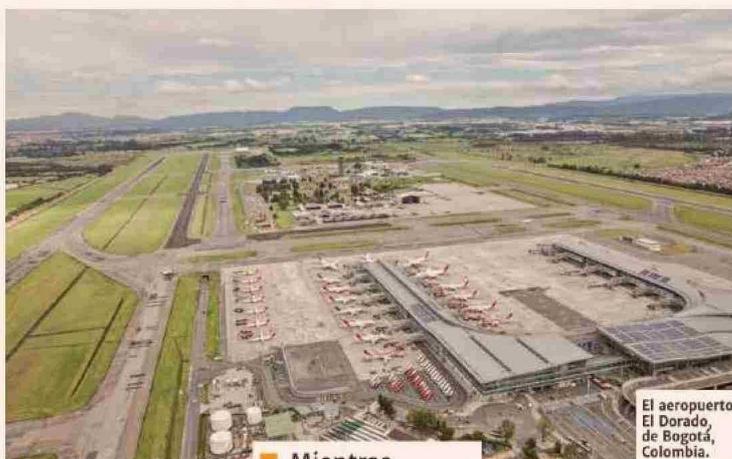


Ampliaciones, remodelaciones y retrasos: ¿Cómo está cambiando el mapa de los aeropuertos de la región?



El aeropuerto El Dorado, de Bogotá, Colombia.

Mientras Colombia presentó El Dorado Max, en Perú se anunció un nuevo retraso en la entrega del aeropuerto Jorge Chávez.

POR KAREN FLORES

Los aeropuertos representan una parte crítica de la infraestructura de los países, con implicancias estratégicas para su desarrollo y seguridad. Además, son la primera cara que ofrece una economía a los visitantes de negocios y turistas. De ahí que varios gobiernos de Latinoamérica

hayan anunciado millonarias inversiones en el último tiempo para mejorar sus terminales.

A inicios de este mes, las autoridades de Chile y Colombia anunciaron nuevos detalles de sus proyectos para ampliar y modernizar sus respectivos aeropuertos. La administración de Gustavo Petro anunció El Dorado Max, que busca aumentar en 58% el flujo de pasajeros del aeropuerto de Bogotá, el principal terminal del país, para llegar a 73 millones de personas anuales.

Con una inversión estimada de US\$ 3.130 millones, bajo un esquema de Asociación Público-Privada (APP), los puentes de abordaje pasarán de 39 a 75 para incrementar las posiciones de parqueo en 30% y permitir el crecimiento del terminal de carga en 14%.

La etapa de preconstrucción comenzaría en 2027 y las grandes intervenciones al terminal partirían recién a fines de 2028.

En el caso del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, de Santiago, el Ministerio de Obras Públicas (MOP), inició la semana pasada el proceso de licitación para un anteproyecto destinado a remodelar y ampliar el recinto.

En lugar de construir un nuevo aeropuerto, las autoridades decidieron centrarse en su ampliación, lo que permitiría pasar de 40 a

84 operaciones por hora.

El proyecto contempla una inversión de US\$ 11.958 millones, y para su desarrollo se estableció un plazo de 1.880 días corridos. También se espera la construcción de una tercera pista de aterrizaje y un tercer edificio. Pese a que no hay plazos definidos, se espera que su ejecución parta en 2035.

Perú y México

En Perú, en tanto, la esperada inauguración del Nuevo Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, contemplada inicialmente para diciembre de 2024, fue sorpresivamente aplazada por tercera vez.

El ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Raúl Pérez, informó que el proyecto no abriría sus puertas el 30 de marzo, la última fecha anunciada, sino que sería demorado por un plazo indefinido mientras se resolvían ciertas deficiencias en la construcción.

Con una inversión inicial de US\$ 1.500 millones, el terminal se ampliaría desde los actuales 90 mil m² a 270 mil m² y cinco niveles.

Según Lima Airport Partners (LAP), la iniciativa tiene un avance de 99,9% y la empresa a cargo del proyecto señaló que los detalles pendientes de la obra se resolverán en los próximos días.

En México, el AIFA ha ido consolidándose. A tres años de su inauguración, aún afronta críticas por problemas de conectividad, ya se emplaza lejos de las áreas urbanas de la capital, y ha trasladado hasta ahora a un poco menos de 10,5 millones de pasajeros, lejos de los 20 millones anuales proyectados por el Gobierno.

EL COMERCIO