LITORALPRESS

Fecha: 06-07-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: CEO DE NUEVO PUDAHUEL ENFRENTA LAS CRÍTICAS "Hay tantos actores (...) pero ninguno tiene potestad para organizarlos a todos"

Pág. : 8
Cm2: 1.143,2
VPE: $ 15.016.517

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

Negocian con el MOP extender la concesión que vence en 2035

CEO DE NUEVO PUDAHUEL ENFRENTA LAS CRÍTICAS: "Hay tantos actores (...) pero ninguno tiene potestad para organizarlos a todos"

Invirtieron US$ 1.000 millones a 20 años plazo, en condiciones "más difíciles de lo que hubiéramos imaginado nunca", dice el ejecutivo francés. Y frente a los episodios de inseguridad, atochamiento en migraciones o trato para discapacitados, enfatiza en la necesidad de mejorar la coordinación. De hecho, entregarán propuestas a los candidatos presidenciales. • GUILLERMO V. ACEVEDO.

El CEO de Nuevo Pudahuel, Nicolas Claude, asumió por segunda vez en febrero de 2024.

HÉCTOR ARAVENA

A una década de haber tomado la concesión del Aeropuerto de Santiago, el consorcio Nuevo Pudahuel —integrado por Vinci y Groupe ADP, Aeropuertos de París que controla el Estado francés— podrá ver terminada en septiembre la expansión del terminal, que involucró una inversión de US$ 1.000 millones.

"En los próximos 10 años vamos a capitalizar al 100% de las inversiones realizadas", proyecta el CEO de Nuevo Pudahuel, Nicolas Claude, respecto a la segunda mitad de la concesión, adjudicada en 2015 por un plazo de 20 años. Hasta ahora, el período de concesión se habría desarrollado "en condiciones ciertamente más difíciles de lo que hubiéramos imaginado nunca", sostiene.

Y es que el foco del primer período fue la infraestructura, y hoy solo restan las obras de acceso hacia las puertas B del Terminal Nacional, y que reabrirán antes de Fiestas Patrias, asegura el ejecutivo que asumió en febrero de 2024. Antes, dirigió las operaciones en los aeropuertos de Monterrey (COO) en México, y de Amán (CEO), en Jordania.

Este último año, el aeropuerto de Santiago ha recibido críticas por episodios de congestión, eficiencia en sistemas como los tótems de migraciones, por seguridad o la asistencia para discapacitados.

—¿Hasta dónde hay responsabilidad de Nuevo Pudahuel?

"El aeropuerto es un ambiente complejo porque hay muchos actores, públicos y privados, y realmente es importante entender el rol de cada uno. Las huelgas suelen ocurrir y puede pasar otra vez, lo que es importante es mitigar los efectos para el pasajero.

Tenemos un servicio de vigilancia. Por las bases de nuestra concesión nuestro trabajo es vigilar y detectar riesgos, pero no son guardias que puedan intervenir".

Un tema difícil es el de la tecnología, que fue escogida e implementada por PDI. Ellos son responsables de los controles de migración del país. El objetivo final era dar más fluidez, pero la puesta en marcha a veces puede ser más difícil de lo esperado".

—¿Han tomado medidas en conjunto?

"Hemos tratado de contribuir para que la puesta en marcha de estos kioscos (PDI) sea lo mejor posible. También hemos estado disponibles para entregar consejos o experiencias que hemos visto en otros aeropuertos".

—¿Qué falta para evitar estos incidentes?

"Un tema que quizás hubiéramos podido empujar todavía más es la gobernanza en el aeropuerto, dado que hay tantos actores y es importante coordinar a todos. La DGAC tiene parte de ese rol, pero ninguna entidad tiene potestad para organizarlos a todos, poder definir lineamientos y mandatar que se implementen.

A través del Consejo para la Infraestructura (CPI) haremos entrega a los candidatos presidenciales de una serie de recomendaciones relativas a la gobernanza".

—Para los accionistas, ¿esta inversión en Chile ha respondido a sus expectativas?

"Fueron años difíciles por el golpe impredecible que fue el covid-19 y por la naturaleza de nuestra concesión, que es de plazo fijo, es un golpe que no se puede absorber como cualquier riesgo que normalmente asumen estas concesiones. Fue un desafío grande poner en servicio este nuevo terminal con todos los actores".

Negociación con el MOP para "absorber el impacto del covid-19"

Tras la pandemia que detuvo la operación del aeropuerto, y en consecuencia, los ingresos de la concesionaria, Nuevo Pudahuel inició acciones para extender la concesión más allá de 2035. En 2024 un fallo del Comité Arbitral definió que ambas partes debían negociar y establecer la conmutatividad, reconociendo que la pandemia había sido una condición excepcional. Este año fue refrendado por la Corte de Apelaciones.

Están a la espera de que el MOP presente una propuesta. En caso de que no los satisfaga, el conflicto podría escalar a una instancia internacional y mayor que, en vista de ejemplos anteriores, podría ser el CIADI.

—¿Por cuánto esperan extender la concesión?

"Es parte de los parámetros que se conversan, no podemos comentarlo de manera pública. La indicación arbitral es llegar a un balance para poder absorber el impacto del covid-19".

—¿Qué ocurrirá si no quedan satisfechos con la propuesta del MOP?

"Es temprano para definirlo, obviamente tendremos que posicionarnos si es el caso".

—Si se extiende, ¿harán inversiones?

"Hoy el aeropuerto tiene una capacidad importante. Seguramente se podrían hacer ajustes para hacer estas infraestructuras todavía más flexibles y siempre hay maneras para seguir optimizando la capacidad".

Tercer aeropuerto de América Latina en carga

—¿Cómo evalúan los nuevos proyectos que incluyen la llegada del metro y duplicar el tamaño del aeropuerto?

"Lo vemos de manera positiva, porque detrás hay un elemento que es la necesidad de desarrollar la infraestructura a largo plazo, y es porque hay un tráfico que crece.

El nuevo Plan Maestro empezará después de nuestra concesión, no hay realmente un impacto en esta concesión".

—¿Están interesados como consorcio en participar de la nueva licitación?

"Hoy es demasiado temprano para tener una opinión al respecto".

—¿La llegada del metro al aeropuerto será un aporte?

"Es una muy buena noticia, porque todo lo que permita facilitar la accesibilidad es positivo. Cada vez más aeropuertos en el mundo están conectados a las redes de metro, ojalá pueda llegar lo antes posible".

—La percepción de inseguridad ha aumentado en el país y en el aeropuerto, ¿cómo lo evalúa?

"Sí, hay un tema que nos interesa y hemos trabajado mucho que es el transporte ilegal, que puede dar una percepción de inseguridad. Un aeropuerto es una pequeña ciudad, es un ambiente complejo. Es obvio que pasan cosas que pueden afectar de manera temporal, pero lo importante es trabajar entre todos para estar más preparados para gestionar este tipo de situaciones y aprender para manejarlas de mejor forma en el futuro".

—No tienen personal de seguridad en los terminales, ¿lo han considerado?

"Tenemos un servicio de vigilancia. Por las bases de nuestra concesión nuestro trabajo es vigilar y detectar riesgos, pero no son guardias que puedan intervenir, no tenemos esa potestad. Podemos contener para que Carabineros o PDI puedan intervenir.

El Ministerio de Transporte tramita una ley que busca asegurar que haya herramientas para reducir el impacto del transporte ilegal y poder fiscalizar de manera más importante en el aeropuerto".

—¿Las cifras se han recuperado?

"El tráfico ha crecido. El año pasado llegamos al nivel de tráfico del 2019 y recuperamos el nivel precovid con 26.2 millones de pasajeros. Este año vamos a superar los 26,7 millones de pasajeros.

Santiago ya es el tercer aeropuerto de América Latina en términos de volumen de carga, con más de 400.000 toneladas al año, en gran medida por la contribución del salmón y el comercio electrónico".

—Frente al crecimiento de la demanda, existe un "gatillador" que podría activar el MOP para que la concesionaria construya dos espigones más, ¿cuán cerca estamos de eso?

"No estamos todavía a este nivel. Se mide por la demanda en hora punta, pero con el crecimiento del tráfico en el futuro quizás se dará. Pero no es una decisión nuestra, sino que del MOP. Nuestro perímetro de construcción ya se cumplió".

Proyecto de compensación a pasajeros: "Se ha hecho en muchos países"

Esta semana se conoció el proyecto de ley que busca modificar el Código Aeronáutico que impulsan parlamentarios de diferentes bancadas, que daría garantías a pasajeros para devoluciones, reembarques y que prohíbe la venta de sobrecupos. La iniciativa despierta fuerte oposición en las aerolíneas, las que incluso han advertido un alza de precios y el fin de la tarifa básica como consecuencia.

—¿Es una buena propuesta o podría tener un efecto negativo?

"Realmente está pensado para las aerolíneas, pero son cosas que se han hecho en muchos otros países. Conozco un poco mejor Europa y, efectivamente, allí se emitieron estos reglamentos para dar un esquema claro en términos de compensación, en qué situación debe compensarse y de qué manera.

Si todo esto contribuye a que la visión de los pasajeros y la experiencia sean más transparentes y más seguras, son pasos que pueden ser interesantes. Pero se tiene que hacer con todos los actores y es importante entender la posición del otro y que cada decisión puede impactar de alguna u otra manera".