



COMISIÓN NACIONAL DE FACILITACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

Acta sesión nº 13

En Santiago, el día miércoles 27 de diciembre, siendo las 09.00 horas, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se reúne la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, en adelante "Comisión Nacional", presidida por la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, y con la asistencia de los siguientes integrantes: Coronel Germán Olave, en representación del Director General de Aeronáutica Civil; Frank Tressler, en representación del Subsecretario de Relaciones Exteriores; Rodrigo Aguirre, Director de Aeropuertos (S) del Ministerio de Obras Públicas; Verónica Kunze, en representación de la Subsecretaría de Turismo; Rodrigo Díaz, en representación del Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas; Verónica Echavarri, en representación del Director Nacional del Servicio Agrícola y Ganadero; Alejandro Klenner, en representación del Director Nacional del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura; Julio Vega, en representación del Director General de Policía de Investigaciones; Gabriela Cabellos, Jefa (S) del Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; Alexis Michea, representante designado por S.E. la Presidenta de la República; y señor Jaime Binder, Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil.

Asisten también Juan Luis Rodríguez, César Macnamara y Maximiliano Cortés de la Dirección General de Aeronáutica Civil; Claudio Contreras de la Dirección de Seguridad Internacional y Humana de la Subsecretaría de Relaciones Exteriores; Walter Kaempfe de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas; Juan Pablo Escobar del Servicio Agrícola y Ganadero; Iván Vega de la Dirección Regional de Pesca, Región Metropolitana; Osvaldo Flores de la Policía de Investigaciones de Chile; David Dueñas, Eduardo Alvarado, Pamela Barros, Diego Silva, Sebastián Flores y Romina Altamirano de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, abre la sesión agradeciendo la participación de los presentes. Indica que se convoca la reunión con el objetivo de coordinar a actores relevantes del aeropuerto de Santiago en la toma de medidas necesarias para proveer niveles de servicios adecuados, considerando especialmente el aumento sostenido del flujo de pasajeros transportados. Para esto se analizarán los niveles de servicio del aeropuerto de Santiago, especialmente aquellos de los servicios públicos que realizan controles de frontera, para luego coordinar medidas de corto plazo, así como planificar esfuerzos en el mediano y largo plazo. En consecuencia, se invitó a representantes de la empresa concesionaria del aeropuerto de Santiago, Nuevo Pudahuel S.A., para exponer sobre los niveles de servicio medidos regularmente en el aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB).

John Rathkamp, Gerente de Relaciones Interinstitucionales y Calidad de Nuevo Pudahuel, expone sobre los resultados de las mediciones de calidad de servicio percibida por los pasajeros en los controles de frontera realizados en el aeropuerto de Santiago, esto es, los controles de inmigración y fitozoosanitario/aduanero, en las llegadas de pasajeros con origen internacional, así como los controles de emigración y de seguridad, en la salida de pasajeros con destino internacional; también presenta antecedentes sobre tiempos promedio de espera en fila y de procesamiento de dichos controles y porcentaje de módulos de control habilitados; termina su presentación, mostrando y analizando situaciones de congestión que ocurren con cierta regularidad. Se menciona, para un correcto análisis de los datos presentados, que las mediciones de tiempos de espera en fila, de procesamiento y de los módulos de control habilitados, se realizan en un rango horario que incluya tanto horarios punta y como otros de menor demanda. Las diapositivas presentadas por Nuevo Pudahuel durante la sesión de la Comisión Nacional, se incluyen en el *Anexo 1 - Presentación Nuevo Pudahuel* de esta acta.

Sofía Herrera, Subgerente de Desarrollo de Tráfico de Nuevo Pudahuel, continúa con la exposición de las diapositivas incluidas en el *Anexo 1* de esta acta. Considerando el flujo de pasajeros esperado y tiempos de procesamiento medidos, muestra el porcentaje de módulos de atención que los servicios públicos de control de frontera tendrían que mantener operativos para que cuenten durante cada hora del día una capacidad de procesamiento de pasajeros equivalente a los pasajeros esperados. Destaca que la herramienta utilizada para hacer éstas estimaciones queda a disposición de los servicios públicos para su uso. También presenta las estimaciones de demanda consensuada entre distintos actores, la que crecería en torno a un 9% anual hasta el año 2020.

Posterior a la exposición de NP, los presentes analizan la situación, medidas tomadas, problemas o restricciones al funcionamiento del aeropuerto. Toma la palabra Juan Luis Rodríguez, Jefe del Aeropuerto AMB (DGAC) y Presidente del Comité de Facilitación del aeropuerto, comité encargado de coordinar la solución de los problemas que se detecten en la esfera de la facilitación. El Jefe del Aeropuerto comparte el diagnóstico expresado por Nuevo Pudahuel, destacando la necesidad de contar con dotación completa en ciertos horarios y días de mayor demanda, luego especifica otros temas que requieren mejoras para optimizar el uso de las instalaciones aeroportuarias. El Jefe del Aeropuerto apoya su exposición en las diapositivas incluidas en el *Anexo 2 - Presentación DGAC-AMB*. Entre los temas que destaca, indica la necesidad de disminuir tiempos de espera de pasajeros para lograr embarcar o desembarcar del avión mediante el aumento de la cantidad de buses de plataforma por parte de Nuevo Pudahuel, dada la insuficiencia actual de aquellos. Además, se requiere que las empresas de apoyo terrestre cuenten con personal e infraestructura suficiente para atender los requerimientos de las empresas aéreas durante horarios punta. A continuación, destaca el funcionamiento de control AVSEC luego de la implementación de un nuevo sistema de control, mejorando instalaciones y aumentando uso de tecnología. Por su parte, representantes de la PDI indican que han reforzado recientemente dotación en horario que forma parte de las horas punta, así como su diagnóstico de la situación actual. Representantes del control conjunto Fitozoosanitario/Aduanero, informan sobre gestiones realizadas que han permitido mejorar tiempo de atención y en fila; y medidas que contribuirían a mejorar los niveles de servicio. Adicionalmente, señala que en su calidad de Presidente del Comité FAL es quien gestiona a nivel aeroportuario las coordinaciones, hace seguimiento y remite las actas del Comité FAL a la Secretaría General de la JAC, a través de la cual se gestionan los apoyos que se requieran con otros ministerios.

Luego de varias intervenciones, la Comisión Nacional acuerda priorizar, en lo posible, el contar en el corto plazo con dotación completa en horarios de mayor demanda y, en una segunda etapa, ante el aumento

exponencial de transporte de pasajeros aéreos, gestionar las coordinaciones para definir e planificar la siguientes medidas a implementar con el objetivo de lograr los niveles de servicio deseados.

ACUERDOS

Por unanimidad, los miembros presentes de la Comisión Nacional de Facilitación acuerdan:

1. Que el Presidente del Comité FAL de AMB propicie reuniones de coordinación con el objetivo de implementar medidas que permitan mejorar la experiencia de los pasajeros en el corto plazo. En términos generales se analizarán medidas relacionadas a necesidades de recursos humanos, medidas de gestión y uso de tecnología, analizando prioritariamente la necesidad de habilitar una mayor cantidad de módulos de control.
2. Para la implementación de medidas de corto plazo, en caso de ser necesario, se gestionará la realización de reuniones entre, al menos, el jefe del servicio público que busca implementar una medida de facilitación aeroportuaria, la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministro de Hacienda, con el objeto de analizar y promover la implementación de dichas medidas.
3. Las reuniones de coordinación se mantendrán más allá de la contingencia, para avanzar en la implementación de medidas de facilitación de manera planificada y coordinada entre los distintos actores, con el objetivo de implementar oportunamente las medidas y mantener los niveles de servicio que se definan.
4. Dar por aprobada el acta de la sesión N° 13 de la Comisión Nacional de Facilitación, previa revisión de sus miembros, con la sola firma de la Presidenta de la Comisión Nacional y del Secretario General de la JAC.

El Secretario General de la JAC cierra la 13ª sesión de la Comisión Nacional de Facilitación, agradeciendo a los asistentes por su participación.

  Paola Tapia Salas Ministra de Transportes y Telecomunicaciones	  Jaime Binder Rosas Secretario General Junta de Aeronáutica Civil
---	--

ANEXO 1 - Presentación Nuevo Pudahuel

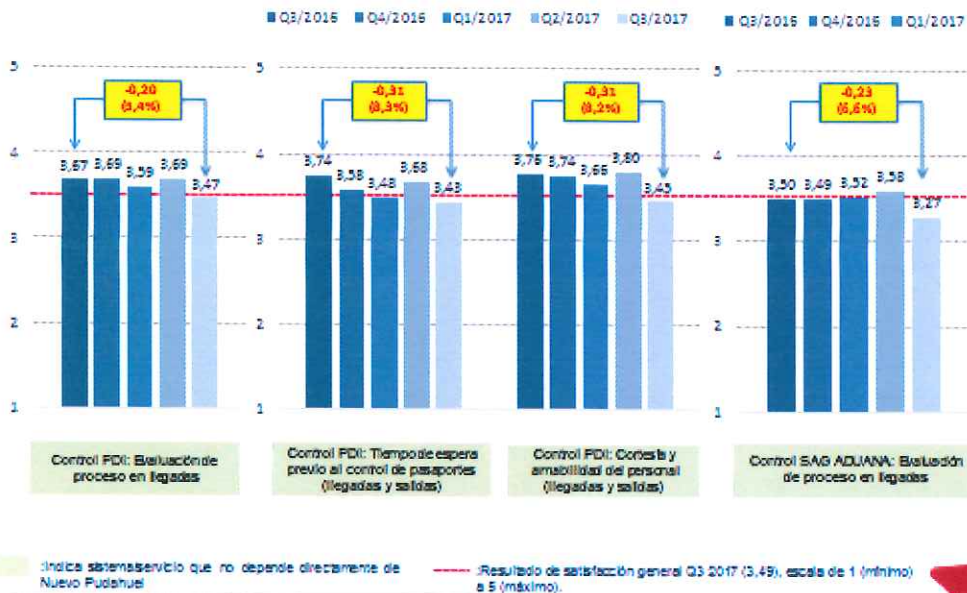


• • • Índice

1. Encuesta ACI ASQ survey - 2017	3
2. Tiempos de proceso y espera - 2017	5
3. Situación actual de proceso en Edificio Terminal	11
4. Requerimientos 2018 - 2020	15

• • • 1. Encuesta ACI ASQ survey - Q3 2017

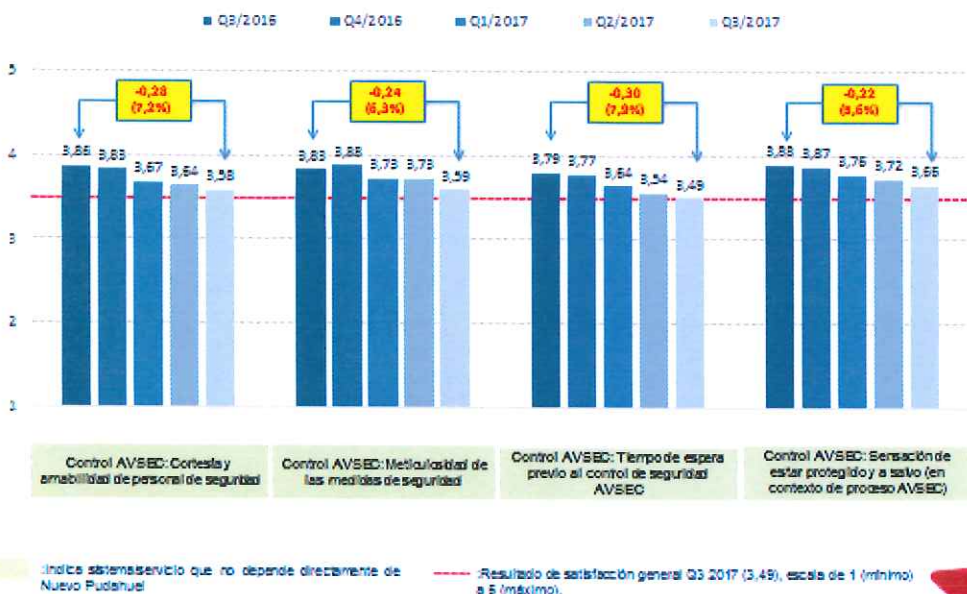
CALIDAD DE SERVICIO - PROCESO INMIGRACIÓN/EMIGRACIÓN Y SAG ADUANA



3

• • • 1. Encuesta ACI ASQ survey - Q3 2017

CALIDAD DE SERVICIO - PROCESO AVSEC INTERNACIONAL/NACIONAL



4

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

ANÁLISIS DE OBSERVACIONES NOV. 2016 - NOV. 2017

PROCESO	tiempo promedio de espera		comparación (porcentaje)	tiempo promedio de proceso		comparación (porcentaje)	Módulos operativos promedio		comparación (porcentaje)	Módulos disponibles (posibles de habilitar)
	nov-16	nov-17		nov-16	nov-17		nov-16	nov-17		
PDI EMIGRACIÓN	0:03:43	0:07:32	+98% ▲	0:01:40	0:01:19	-21% ▼	12	9	-25% ▼	36
PDI INMIGRACIÓN NACIONAL	0:03:34	0:05:53	+69% ▲	0:01:13	0:01:05	-13% ▼	13	9	-31% ▼	19
PDI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS	0:05:56	0:10:19	+74% ▲	0:01:16	0:01:33	+19% ▲	10	9	-10% ▼	16
AVSEC INTERNACIONAL	0:01:57	0:02:06	+8% ▲	0:00:17	0:00:19	+12% ▲	2	2	0% ▼	6
AVSEC NACIONAL	0:02:27	0:04:53	+109% ▲	0:00:16	0:00:10	-42% ▲	4	4	0% ▼	6
AVSEC TRANSITO	0:01:21	0:02:06	+66% ▲	0:00:13	0:00:15	+15% ▲	1	1	0% ▼	2
ADUANA SAG	0:03:00	0:03:19	+16% ▲	0:00:17	0:00:40	+139% ▲	2	3	+50% ▲	10

En general todos los procesos (PDI, AVSEC, SAG y ADUANA) han experimentado aumento en sus tiempos promedio, coincidiendo con una disminución en uso de recursos disponibles (nov. 2016/nov.2017):

- PDI emigración 25% de utilización promedio.
- PDI inmigración nacional/extranjeros 51% de utilización promedio.
- SAG ADUANA 50% de utilización promedio.

5

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

PROCESO: PDI EMIGRACIÓN



6

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

PROCESO: PDI INMIGRACIÓN NACIONAL



7

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

PROCESO: PDI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS



8

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

PROCESO: ADUANA SAG



9

2. Tiempos de proceso y espera - 2017

ANÁLISIS DE OBSERVACIONES FUERA DE RANGO IATA - NOV. 2017

PROCESO	Observación realizada	Tiempo promedio de espera - IATA	Número de observaciones superior a rango IATA	Porcentaje de observaciones superior a rango IATA	Tiempo promedio de espera superior a rango IATA	Módulos operativos promedio (de observaciones superior a rango IATA)	Módulos disponibles (posibles de habilitar) *
POI ENVIACIÓN	324	00:00 - 10:00	91	28%	00:12:13	10	28%
POI INMIGRACIÓN NACIONAL	227	00:00 - 10:00	34	15%	00:16:43	10	32%
POI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS	175	00:00 - 10:00	100	57%	00:32:26	5	30%
AVSec NACIONAL	252	00:00 - 10:00	2	1%	00:10:19	5	33%
AVSec INTERNACIONAL	376	00:00 - 10:00	0	0	0	—	6
AVSec TRÁNSITO	147	00:00 - 10:00	0	0	0	—	2
ADUANA - SAG	328	01:00 - 05:00	71	22%	00:06:49	5	30%

PROCESO	7:00 a 7:59	8:00 a 8:59	9:00 a 9:59	10:00 a 10:59	11:00 a 12:00	Número de observaciones superior a rango IATA	Porcentaje de observaciones superior a rango IATA
POI ENVIACIÓN	16%	14%	10%	20% → 60% → 40%	—	91	28%
POI INMIGRACIÓN NACIONAL	9%	9%	15%	29% → 64% → 39%	—	34	15%
POI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS	16%	16%	15%	23% → 33% → 30%	100%	100	57%
AVSec NACIONAL	—	—	—	—	100%	2	1%
AVSec INTERNACIONAL	—	—	—	—	—	0	—
AVSec TRÁNSITO	—	—	—	—	—	0	—
ADUANA - SAG	23% → 47% → 24%	—	7%	23% → 46% → 23%	—	71	22%

10

• • • 3. Situación de proceso en edificio terminal - 2017

Registro proceso DAG y ADUANA: Martes 01 de agosto de 2017, 08:00 a 09:16 hr.



Cam. 78 - 08:13
• Se completa utilización de fila en acceso a control



Cam. 80 - 08:14
• Pasajero inicia proceso de control SAG/ADUANA (puerta verde), espera avanzando en fila fue de aprox. 13 min.



Cam. 84 - 08:16
• Congestión general de la zona en acceso a control SAG/ADUANA.



Cam. 78 - 08:58
• Se genera paso ordenado de las filas (desde sector pista N1 5 y pista N1 1), con apoyo de personal NP. Registro revela alejados y molestia de pasajeros.
• Sala Chica silenciosa (CCTV no permite determinar hora en que fue silenciosa).



Cam. 78 - 09:04
• Continúa paso ordenado de las filas (desde sector pista N1 5 y pista N1 1), con apoyo de personal NP. Registro revela alejados y molestia de pasajeros. Tiempo completo de espera y proceso de pasajeros es de 11 min (desde 09:01 a 09:11 hr. por

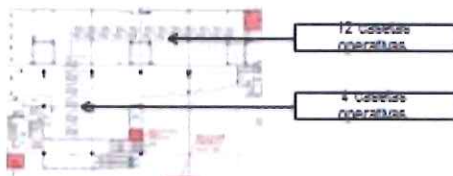


Cam. 78 - 09:16
• Finaliza periodo de congestión.
• Sala Chica permanece silenciosa.

11

• • • 3. Situación de proceso en edificio terminal - 2017

Registro proceso PDI: Jueves 30 de noviembre 2017, 11:00 a 12:00 hr.



44% de la capacidad en horario punta de salidas internacionales

12

• • • 3. Situación de proceso en edificio terminal - 2017

Registro llegadas PDI 08:00 a 10:00 hr. (situación en día tipo)



13

• • • 3. Situación de proceso en edificio terminal - 2017

Registro salidas PDI 10:00 a 12:00 hr. (situación en día tipo)



14

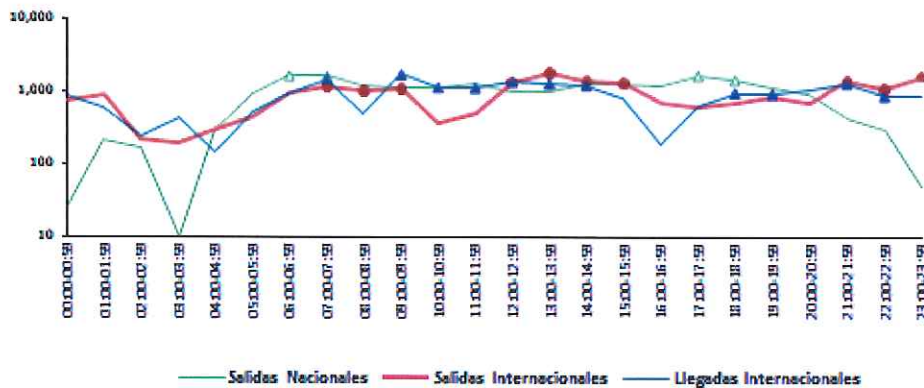
4. Requerimientos 2018 - 2020

Estimaciones de pasajeros/hora para temporada alta 2018 (Dic 17-Mar 18), identificando horas punta promedio por día*:

Salidas Nacionales: Más bien parejas con dos picos marcados entre 6-7 am y 3-7pm. Bajo flujo en la madrugada.
(21.5 mil pasajeros diarios, +11% r18)

Salidas Internacionales: tres picos horarios durante el día → 7-10 am, 12-4 pm y 8-11pm
(21.3 mil pasajeros diarios, +13% r18)

Llegadas Internacionales: tres picos horarios durante el día → 7-8 am, 8am-3 pm y 8-11pm
(21.2 mil pasajeros diarios, +13% r18)



*en base a los vuelos regulares publicados por la aerolíneas

15

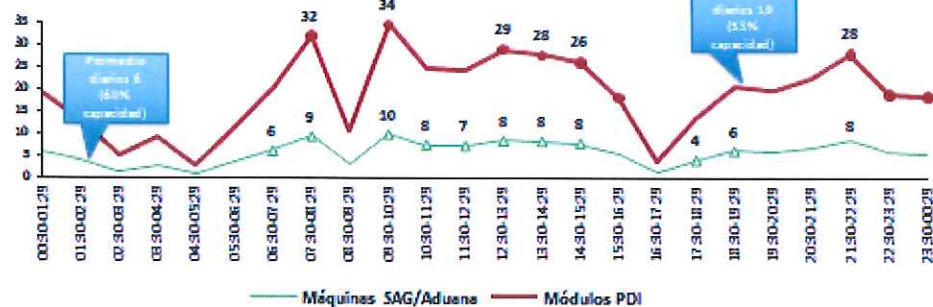
4. Requerimientos 2018 - 2020

Tomando en cuenta las estimaciones de pasajeros por hora, los recursos necesarios/hora **PROMEDIO** considerando tiempos actuales de proceso para la temporada alta son los siguientes:

RECURSOS DE LLEGADA*

- Capacidad máxima PDI 36
- Capacidad máxima SAG/Aduanas 10

- En las horas punta de llegada, en promedio se debe trabajar como mínimo con el 80% de los recursos habilitados. Sin embargo, según los flujos estimados que se entregan a cada servicio, hay días de la semana en que se debe tener el **MÁXIMO DE DOTACIÓN** durante los horarios punta.



*considerando tiempos de procesos actuales: Inmigración PDI 46 pasajeros/hora (por módulo), SAG/Aduanas 150 pasajeros/hora (por máquina)

16

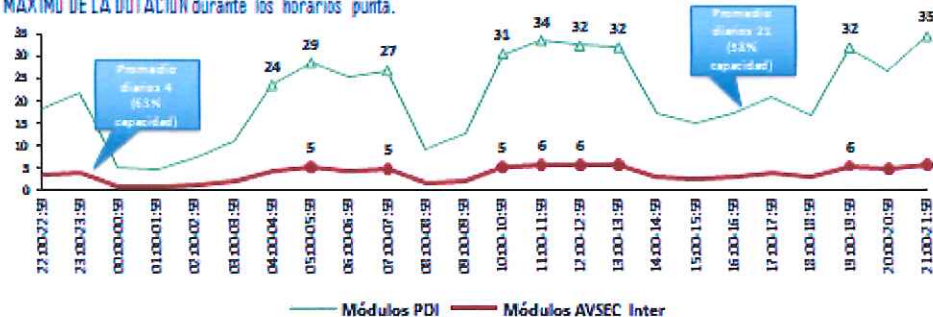
4. Requerimientos 2018 - 2020

Considerando las estimaciones de pasajeros por hora, los recursos necesarios/hora **PROMEDIO** considerando tiempos actuales de proceso para la temporada alta son los siguientes:

RECURSOS DE SALIDAS*

- Capacidad máxima PDI 36
- Capacidad máxima AVSEC Nacional 6
- Capacidad máxima AVSEC Inter 6

- En las horas punta de llegada, en promedio se debe trabajar como mínimo con el 80% de los recursos habilitados. Sin embargo, en los flujos estimados que se entregan a cada servicio, hay días de la semana en que se debe tener el MÁXIMO DE LA DOTACIÓN durante los horarios punta.



*considerando tiempos de procesos actuales: Emigración PDI 41 pasajeros/hora (por módulo), AVSEC NACIONAL 208 pasajeros/hora (por módulo), AVSEC INTER 220 pasajeros/hora (por módulo)

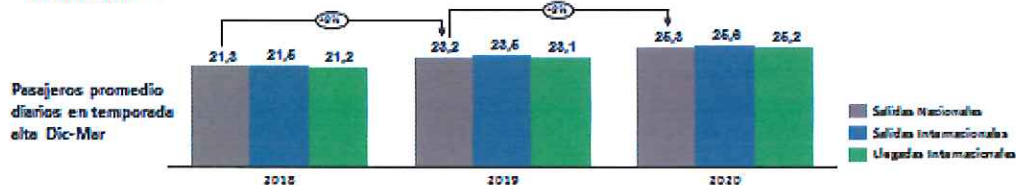
17

4. Requerimientos 2018 - 2020

Estimaciones de pasajeros totales año AMB 2017-2020 consensuadas por JAC, DGAC, DAP y NP*



Evolución pasajeros promedio temporada alta por día considerando crecimiento total pasajeros estimados**



* en millones de pasajeros

** en miles de pasajeros

***fuente: estimaciones indicativas elaboradas en conjunto por JAC, DGAC, DAP y Nueva Pudahuel

18

• • • 4. Requerimientos 2018 - 2020

Principales conclusiones

- Los problemas que venimos arrastrando desde el 2017 pueden agravarse dadas las estimaciones de pasajeros entre 2018-2020. En promedio los pasajeros esperados por día crecerán +9% anual.
- En la práctica vemos que recursos habilitados no se correlacionan con los necesarios dado los flujos de pasajeros estimados por hora, lo que genera largas filas y colapsos generalizados tanto en salidas como en llegadas.
- Es necesario que todos unamos fuerza para tomar decisiones en conjunto en pro de soluciones concretas para los pasajeros.
- Es necesario abordar el problema considerando diferentes horizontes de tiempo:
 - Alta 2018 → máxima capacidad en horarios punta
 - Resto 2018 → mantener dotación dado aumentos consistentes en el flujo de pasajeros
 - 2018-2020 → máxima capacidad y disminución de los tiempos de proceso
- Además de asegurar máxima capacidad operativa y foco en disminuir los tiempos de proceso, es necesario establecer cumplimiento de niveles de servicios consensuados.



nuevopudahuel.cl

Av. Armando Cortínez Norte, Pudahuel, Santiago, Chile

Follow Us







TEMPORADA ESTIVAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

• EL MERCURIO •

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

EL PERIÓDICO DE ECONOMÍA, NEGOCIOS Y SOCIEDAD

Acusan que infraestructura del terminal aéreo se está viendo sobrepasada:

Aerolíneas anticipan serias dificultades en el aeropuerto por proximidad de temporada alta

Nuevo Pudahuel aseguró que los problemas derivan del sistema de maletas heredado de la antigua firma que administraba el aeropuerto internacional y del proceso de construcción de las nuevas instalaciones.

Un probable colapso en el periodo estival

Sin embargo, las preocupaciones por lo que podría ocurrir de cara a la temporada alta, debido a que el aeropuerto no tendrá la infraestructura para recibir a tantos pasajeros, y menos durante el proceso de modificaciones que se está haciendo en el terminal.

El gerente de la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (AChLA), Rodrigo Pizarro, afirmó que, en paralelo a estas obras, se debe garantizar un normal funcionamiento del aeropuerto en esta temporada de verano sin afectar a los usuarios. Si bien admitió que ha habido reuniones para abordar la situación, sostuvo que no existen planes.

Por su parte, el jefe del aeropuerto de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), dijo que, "considerando la infraestructura actual que tenemos, que, como todos saben, no es suficiente, nos hemos preparado con medidas de mitigación para enfrentar este momento". Además, ha iniciado los trabajos para tener las medidas correspondientes de prevención y llegar con el tiempo adecuado de anticipación a los vuelos nacionales e internacionales.

Factores críticos

Uno de ellos es el sistema de maletas heredado de la antigua firma que administraba el aeropuerto, que en Chile se denomina BHS (Baggage Handling System).

Las obras requieren

con el diseño original.

Otro punto de preocupación es el cierre de las pasarelas más cercanas al terminal que se realizará el 15 de diciembre y llevará los pasajeros a ubicaciones remotas. Muchos usuarios que han viajado con el aeropuerto aseguran que el sistema de maletas heredado de la antigua firma que administraba el aeropuerto, que en Chile se denomina BHS (Baggage Handling System).

18,2 milis.

de personas internacionales y locales Chile, hasta el mes de octubre de 2017

24

horas se requieren por cada avión que debe embarcar en pasarelas remotas.

Mil

equipajes llegan a perderse entre año durante fines de semana congestionados.

Según el director de operaciones de Sky Airline, Germán Maldonado, "el sistema no está cumpliendo con el volumen de procesamiento necesario para el aeropuerto, generando una gran cantidad de equipajes que no llegan a tiempo a los vuelos correspondientes". Han sido, en tanto, otros que podrían llegar a afectarse más de dos mil equipajes en la temporada alta.

El diagnóstico es compartido por Gonzalo Trucco, gerente de operaciones de LATAM en Chile, para quien el sistema "hace más de diez años presenta problemas importantes que afectan fuertemente la operación de las compañías aéreas y el servicio".

Sin embargo, Antonio Mondes, gerente de operaciones de Nueva Pudahuel, argumenta que el sistema para equipaje BHS le ha permitido por la antigua aeronavegación y que "efectivamente, ocupando de acuerdo al diseño original y que en funcionamiento diario nunca se movió el número de maletas que se estableció en los planes iniciales. Es por eso que hemos acordado con el MOP contra-atacar una auditoría externa para diagnosticar y analizar las diferencias con el diseño original".

Después de la cantidad de vuelos, el sistema -M por avión- para el aeropuerto de Nueva Pudahuel normal ya ha habido casos de espera de 25 minutos de los pasajeros a bordo del avión.

En Jettair manifestaron que "Santiago está actualmente enfrentando muchos desafíos, por el aumento del tráfico aéreo, ya que es la principal puerta de acceso internacional, por lo que en los próximos años tendrá muchos retos en el tecnológico".

Compañías estiman que el nuevo recinto no logrará ser entregado en 2020, pero concesionaria mantiene el plazo: Aerolíneas anticipan congestión y más demoras este verano por retraso de obras en el aeropuerto

Desperfectos en cinta de equipaje, falta de posiciones para aviones y la llegada de más aerolíneas configuran un escenario complejo para Pudahuel, según las empresas.

Por los próximos cuatro años, Arturo Moreno Benítez será un hombre complejo, según los 19 aerolíneas que operan en Chile.

Las bases de construcción del nuevo Terminal Internacional, que promete duplicar la actual capacidad anual del recinto, se agotan en los próximos cuatro años. Se estima que el nuevo terminal, que se estima que costará 25 millones de dólares, se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.

De acuerdo con cifras de las compañías aéreas, en este año se estima un alza de 9,4% en el flujo de pasajeros, para 2016 la cifra será de 14,6%.

Según la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (ACHLA), las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

"Las compañías aéreas están en un momento de congestión, pero las compañías aéreas están en un momento de congestión, pero las compañías aéreas están en un momento de congestión", afirma Rodrigo Pizarro, gerente de ACHLA.



NUOVO TERMINAL — El proyecto que costará 25 millones de dólares y se estima que se entregará en 2020.

Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

CAMBIO

No habrá terminal provisorio

EL PLAN ORIGINAL — El recinto original se entregó en 2010, pero se estima que se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

VIERNES 11 DE DICIEMBRE DE 2015

Pese a obstáculos regulatorios y de infraestructura, según estimaciones de la IATA:

Aerolíneas latinoamericanas podrían generar ganancias por US\$ 900 millones en 2018

Entidad internacional destacó a Chile como uno de los países mejor posicionados para enfrentar el año.

Por los próximos cuatro años, Arturo Moreno Benítez será un hombre complejo, según los 19 aerolíneas que operan en Chile.

Las bases de construcción del nuevo Terminal Internacional, que promete duplicar la actual capacidad anual del recinto, se agotan en los próximos cuatro años. Se estima que el nuevo terminal, que se estima que costará 25 millones de dólares, se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.

CIEN EN VENTURA — El recinto original se entregó en 2010, pero se estima que se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.



El crecimiento regional — El recinto original se entregó en 2010, pero se estima que se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.

El aeropuerto está en un proceso de renovación que será positivo, pero IATA se opone a que las aerolíneas paguen por infraestructura que no están utilizando.

El crecimiento regional — El recinto original se entregó en 2010, pero se estima que se entregará en 2020. La falta de espacio para aviones y la llegada de nuevas aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y, posiblemente, Lufthansa.

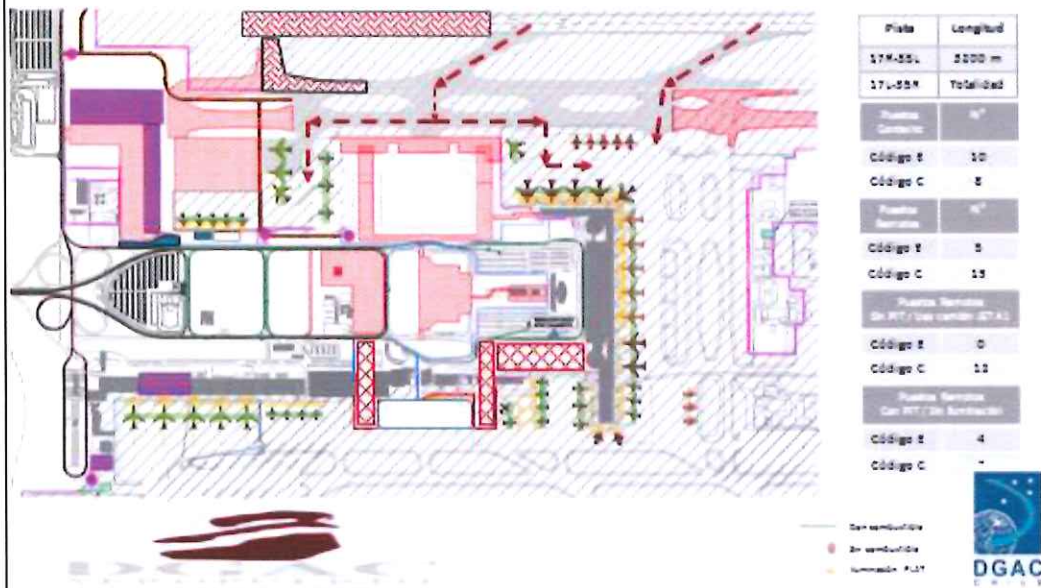
Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.

Según las compañías aéreas, las compañías aéreas están por un momento de capacidad para seguir a ritmo pasajero. Añaden que el tráfico se actualiza en una temporada alta (Navidad y verano) con aglomeraciones y demoras en Arturo Moreno Benítez, debido al retraso que, según dicen, sufre la construcción de la pista paralela, que según se estima la posición de construcción para aviones.



● ● ● Fase 3b – Feb a Mar-18 (Uniform, plataforma Oriente y espigón F)



**EQUIPOS TRACTADO DE AERONAVES
EMPRESAS HANDLING**

• ANDES AIRPORT SERVICES :	23;	OP. 16;	F/S 07	• SKY AIRLINE	06;	OP. 05;	F/S 01
• AEROSAN:	06;	OP. 03;	F/S 03	• LAW:	03;	OP. 01;	F/S 02
• SWISSPORT :	04;	OP. 04;	F/S 00				

0600	7	7	4	10	28		7	
0700	12	7	3	9	31	106	8	27
0800	11	7	12	17	47		12	
0900	16	14	14	22	66		17	
1000	24	18	19	28	89	237	22	59
1100	21	16	20	25	82		21	
1200	29	20	16	33	98		25	
1300	24	28	21	30	103	297	26	74
1400	27	18	20	31	96		24	
1500	33	29	24	29	113	333	29	83
1600	27	25	24	31	107		27	
1700	20	29	26	34	109		27	
1800	28	22	23	27	100		25	
1900	26	20	32	26	104	303	26	76
2000	31	18	24	26	99		25	
2100	29	22	25	26	102		26	
2200	19	13	26	19	75	263	19	66
2300	20	16	27	23	88		22	
TOTAL	525	438	440	560	1963		401	



**MEDIDAS DE MITIGACIÓN
AEROPUERTO AMB
TEMPORADA ALTA**



... **INCREMENTO DOTACIÓN AVSEC**



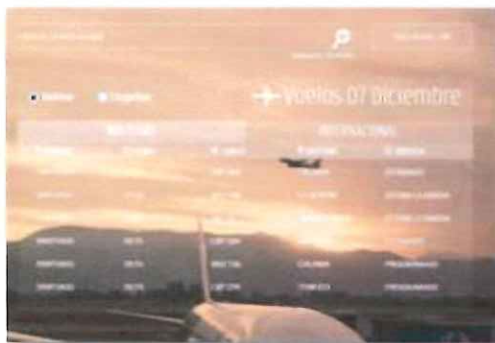
... **OPTIMIZACIÓN TURNOS OPERACIONALES**



... REVISIÓN Y OPTIMIZACIÓN CHECK POINT



- REVISIÓN ITINERARIOS
- CONTROL DE AFLUENCIA
- DISEÑO NUEVOS ESTACIONAMIENTOS AERONAVES





Coordinación Permanente

REUNIÓN DE RIESGO INTERNA

IF-DGAC-DAP-NPU: ABORDAR Y ANALIZAR PROBLEMAS OPERACIONALES DEL AEROPUERTO, PRODUCTO DE OBRAS.

REUNIÓN DE RIESGO AMPLIADA

IF-DGAC-DAP-NPU-ADUANA-SAG-CARABINEROS-LINEAS AEREAS-AOC-PDI: INFORMAR Y RECOGER OBSERVACIONES DE PROBLEMAS OPERACIONALES DEL AEROPUERTO, PRODUCTO DE OBRAS.

COMITÉ FAL

REUNIÓN GENERAL DONDE SE TRATAN TEMAS DE FACILITACIÓN (ANEXO 9) CON TODOS LOS ACTORES DEL AEROPUERTO.

COMITÉ DE GESTIÓN

COORDINAR LAS ACTIVIDADES QUE SE REALICEN CON MOTIVO DE LA CONCESIÓN, PARTICIPA INSPECTOR FISCAL, GERENTE GENERAL NPU Y JEFE AEROPUERTO.



BUSES EMBARQUE Y DESEMBARQUE

- 12 BUSES PARA PLATAFORMA(TIPO COBUS)
- 8 BUSES TIPO TURISMO TEMPORADA ALTA
- 5 NUEVOS BUSES (COBUS) PARA FINES FEBRERO





Conclusiones

- Movimiento de pasajeros 2017: 21 millones.
- Peak verano 33.000 pax diarios, versus 25.000 habitual.
- Capacidad operacional AMB 40 op/hr, Terminal 40 op./hr.
- Operaciones subirán de 350 a 550 diarias.
- La DGAC a través de Comité FAL y Reuniones Semanales ha coordinado con actores públicos y privados, la prestación de los respectivos servicios.

