



## 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 13<sup>a</sup> sesión de la Comisión Nacional de Facilitación, agradeciendo a los asistentes por su participación.



ANALISIS DE CALIDAD  
DE SERVICIOS  
PUBLICOS -  
AEROPUERTO AMB  
Análisis de resultados - 2017

NUEVO PUDAHUEL

Presentación Comisión Nacional de Facilitación - 27-12-2017

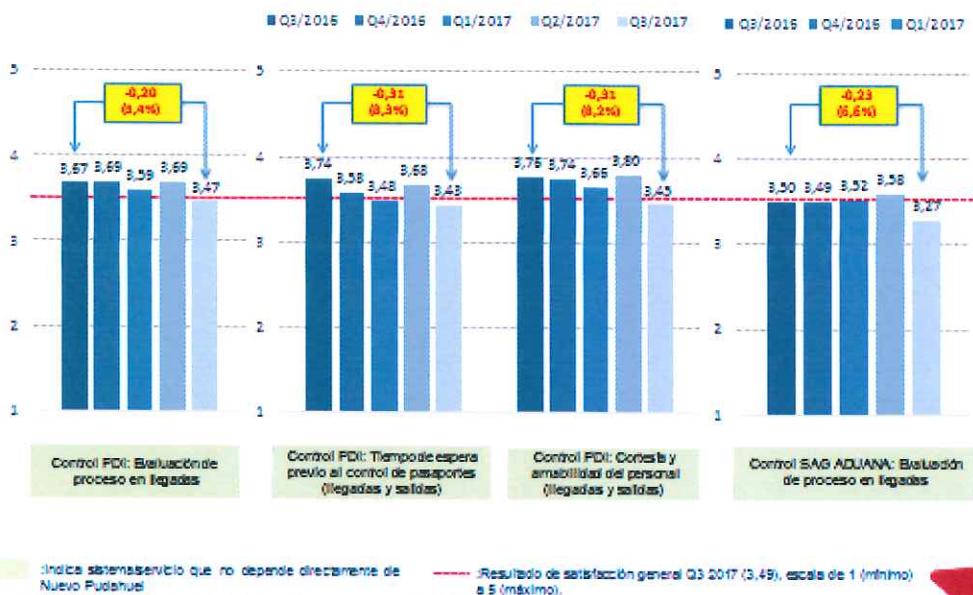
• • • Índice

|   |    |
|---|----|
| 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 |

2

## ● ● ● I. Encuesta ACI ASQ survey - Q3 2017

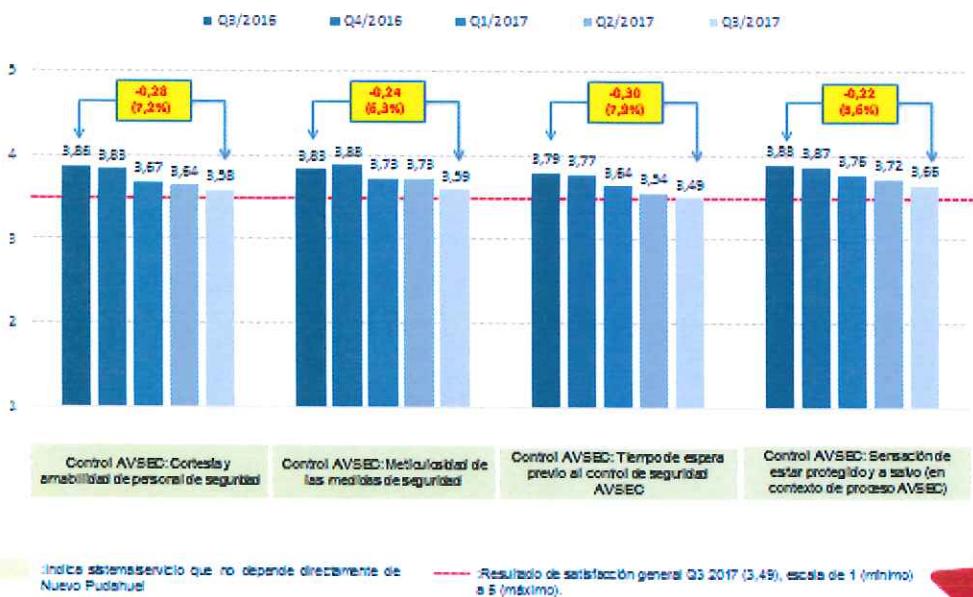
### CALIDAD DE SERVICIO - PROCESO INMIGRACIÓN/EMIGRACIÓN Y SAG ADUANA



3

## ● ● ● I. Encuesta ACI ASQ survey - Q3 2017

### CALIDAD DE SERVICIO - PROCESO AVSEC INTERNACIONAL/NACIONAL



4

## • • • 2. Tiempos de proceso y espera - 2017

### ANALISIS DE OBSERVACIONES NOV. 2016 - NOV. 2017

| PROCESO                     | Tiempo promedio de espera |         | comparación (porcentaje) | tiempo promedio de proceso |         | comparación (porcentaje) | Modulos operativos promedio |        | comparación (porcentaje) | Módulos disponibles (posible uso habilitado) |
|-----------------------------|---------------------------|---------|--------------------------|----------------------------|---------|--------------------------|-----------------------------|--------|--------------------------|--|
|                             | nov-16                    | nov-17  |                          | nov-16                     | nov-17  |                          | nov-16                      | nov-17 |                          |  |
| PDI EMIGRACIÓN              | 0:03:48                   | 0:07:32 | +48% ▲                   | 0:01:40                    | 0:01:19 | -21% ▼                   | 12                          | 9      | -25% ▼                   | 36   |
| PDI INMIGRACIÓN NACIONAL    | 0:03:34                   | 0:05:35 | +63% ▲                   | 0:01:15                    | 0:01:05 | -13% ▼                   | 15                          | 9      | -41% ▼                   | 19   |
| PDI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS | 0:05:56                   | 0:07:29 | +243% ▲                  | 0:01:16                    | 0:01:03 | -10% ▲                   | 10                          | 9      | -10% ▼                   | 16   |
| AVSEC INTERNACIONAL         | 0:01:37                   | 0:02:06 | +18% ▲                   | 0:00:17                    | 0:00:19 | +12% ▲                   | 2                           | 2      | 0%                       | 6  |
| AVSEC NACIONAL              | 0:02:27                   | 0:04:33 | +69% ▲                   | 0:00:16                    | 0:00:10 | -23% ▲                   | 4                           | 4      | 0%                       | 6  |
| AVSEC TRANSITO              | 0:01:21                   | 0:02:06 | +86% ▲                   | 0:00:15                    | 0:00:15 | 0%                       | 1                           | 1      | 0%                       | 2  |
| ADUANA SAG                  | 0:03:00                   | 0:05:29 | +16% ▲                   | 0:00:17                    | 0:00:40 | +133% ▲                  | 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

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

7

## ● ● ● 2. Tiempos de proceso y espera - 2017

### PROCESO: ADUANA SAG



9

## ● ● ● 2. Tiempos de proceso y espera - 2017

### ANALISIS DE OBSERVACIONES FUERA DE RANGO IATA - NOV. 2017

| PROCESO                     | Observaciones realizadas | 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 ENTRADAS                | 324                      | 00:00 - 10:00                    | 91  | 28%   | 00:18:35  | 10   | 28% → 36                                      |
| POI INMIGRACIÓN NACIONAL    | 227                      | 00:00 - 10:00                    | 34  | 15%   | 00:16:45  | 10   | 32% → 19                                      |
| POI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS | 175                      | 00:00 - 10:00                    | 100   | 57%   | 00:32:26  | 8  | 30% → 16                                      |
| AVSEC NACIONAL              | 232                      | 00:00 - 10:00                    | 2   | 1%  | 00:10:39  | 5  | 83% → 6                                       |
| 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% → 10                                      |

| 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 observación ex superior rango IATA | Porcentaje de observación ex superior rango IATA |
|-----------------------------|-----------------|-------------|-------------|-----------------|---------------|--|--|
| POI ENTRADAS                | 16%             | 14%         | 10%         | 20% → 60% → 40% | —             | 91   | 28%  |
| POI INMIGRACIÓN NACIONAL    | 9%              | 9%          | 10%         | 29% → 64% → 35% | —             | 24   | 13%  |
| POI INMIGRACIÓN EXTRANJEROS | 16%             | 16%         | 12%         | 23% → 83% → 38% | —             | 100  | 57%  |
| AVSEC NACIONAL              | —               | —           | —           | —               | 100%          | 2  | 1%   |
| AVSEC INTERNACIONAL         | —               | —           | —           | —               | —             | 0  | —  |
| AVSEC TRÁNSITO              | —               | —           | —           | —               | —             | 0  | —  |
| ADUANA - SAG                | 23% → 47% → 24% | —           | 7%          | 23% → 46% → 21% | —             | 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.



11

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

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



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

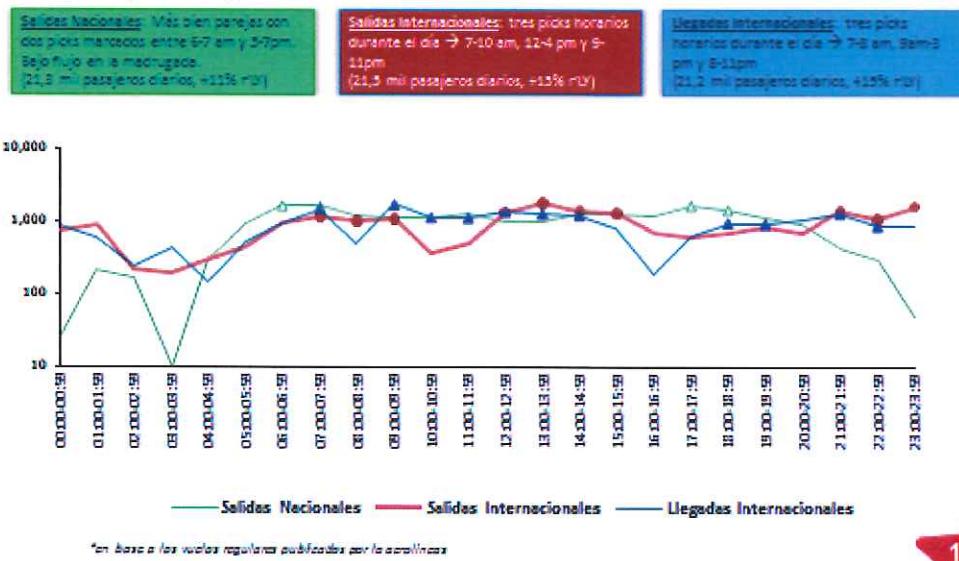
Registro salidas PDI 10:00 a 12:00 hr. (situación en día tipo)



14

## • • • 4. Requerimientos 2018 - 2020

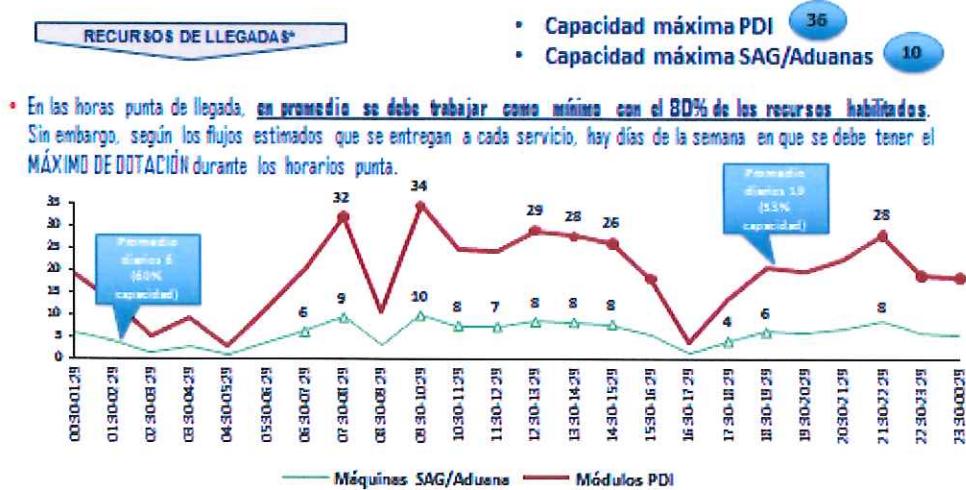
**Estimaciones de pasajeros/hora para temporada alta 2018 (Dic 17-Mar 18), identificando horas punta promedio por día\*:**



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:

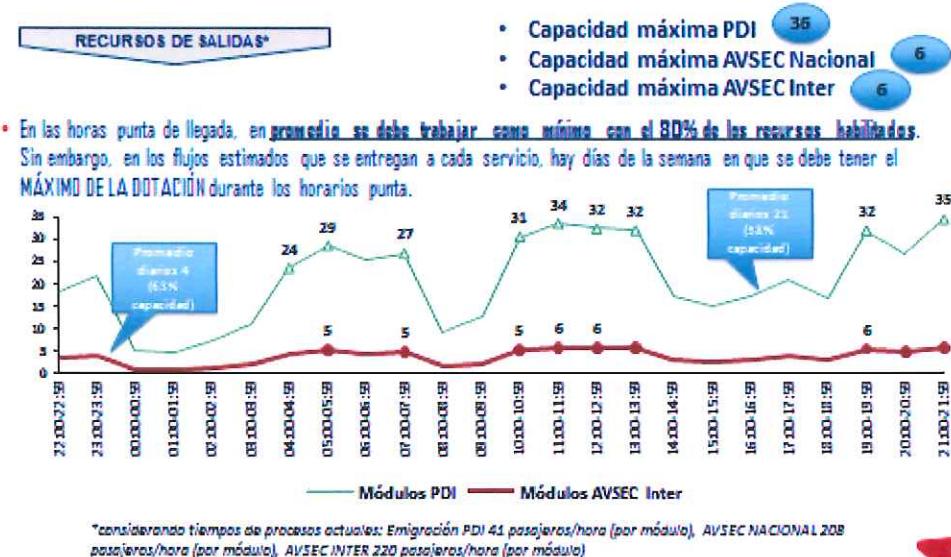


16

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

## • • • 4. Requerimientos 2018 - 2020

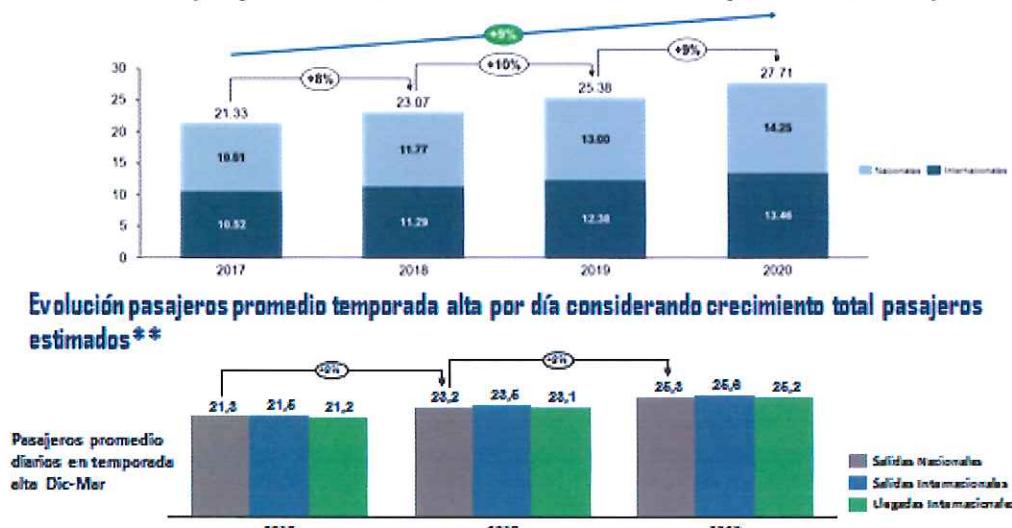
Considerando las estimaciones de pasajeros por hora, los recursos necesarios/hora PROMEDIO considerando tiempos actuales de proceso para la temporada alta son los siguientes:



17

## • • • 4. Requerimientos 2018 - 2020

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



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](http://nuevopudahuel.cl)

Av. Armando Cortínez Norte, Pudahuel, Santiago, Chile

Follow Us



## Anexo 2 - Presentación DGAC-AMB



**TEMPORADA ESTIVAL  
AEROPUERTO  
ARTURO MERINO BENÍTEZ**

**EL MERCURIO**  
**ECONOMÍA Y NEGOCIOS**

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 período estival

Sin embargo, los preocupados por lo que podría ocurrir de cara a la temporada alta, debido a que el aeropuerto heredó la infraestructura para recibir a tantos pasajeros, y menos durante el proceso de traslado que sigue en el terminal.

El gerente de la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achile), Rodrigo Plasencia, afirmó que "en pleno verano se han anticipado por la concesionaria para asegurar un normal funcionamiento del aeropuerto en esta temporada de verano un absolutamente insólito". Si bien admitió que ha habido tensiones para abar-

18,2 milis.  
de personas viajaron desde y hacia Chile hasta el mes de octubre de 2017

24  
horas se requieren por cada avión que debe embarcar en procesos normales.

Mil  
equipajes llegaron a perder este año durante fines de semana congelados.

por Gonzalo Tracce, gerente de tiempos de LATAM en Chile, para quien el sistema "hace más de dos años presenta problemas importantes que afectan fuertemente la operación de las compañías aéreas y el servicio", explica.

■ Las obras requieren con el diseño original".

Otro punto de preocupación es el cierre de las pista más cercanas al terminal que se realizará el 15 de diciembre y llevará los aviones a ubicaciones remoto de Santiago, lo que "disminuye la cantidad de tráfico normal —34 por ciento— para normal ya ha habido casi de errores de 25 minutos de los pasajeros a boda del avión".

Los letristas manifestaron que "Santiago está actualmente enfrentando muchos desafíos, por el aumento del tráfico aéreo, ya que es la principal puerta de conexión internacional, por lo que en los próximos años tendrá muchas retinas en el tecnología".

# EL MERCURIO NACIONAL

C

## 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.

ESTEBAN PIZARRO

Por los próximos cuatro años, Aeroporto Marítimo Brasileiro será un aeroporto complejo, según las IATA aerolíneas que operan en Chile. Las búsquedas de la concesionaria del terminal aéreo de Pudahuel indican que pronto desaparecerá la cifra correspondiente del número de aviones complicaciones para los 10 millones de pasajeros que al año se registran en el recinto.

A ellos se sumarán miles de vuelos de otras aerolíneas que llegarán con los próximos cuatro años a sostener 25 millones en el tráfico de la terminal del centro de Santiago. La llegada del nuevo terminal y la llegada de otras aerolíneas como British Airways, Norwegian Air Shuttle, Qatar y posiblemente Turkish

Aviation con aviones de la familia Boeing 787 Dreamliner, entre otros, generará una demanda de espacio y capacidad que superará las capacidades actuales del terminal aéreo de Pudahuel.

"Estos cambios generan desafíos de complejidad, sobre todo en tiempos pico. Exigen una revisión constante de las utilidades. Ademá-



NUEVO TERMINAL.— El proyecto por US\$ 1000 millones contempla un salón de 30 mil metros cuadrados y 10 puertas de embarque.

s tienen pronósticos de crecimiento, lo que impone una mayor demanda de espacio para llegar a una posición para el año y también hay tendencias para despegar porque solo hace una parte

del terminal". Los pasajes del sector concesionario en 2020, como fue comprendido. Al respecto, Nelson Claude, gerente general de la concesionaria Nuevo Pudahuel, dice que "no es posible manejar un año de pleno diseño".

Sobre todo, las concesionarias están convencidas de que las demandas caerán en el corto plazo, que las empresas de la terminal se expandirán y que las aerolíneas cumplirán con la estrategia de crecimiento de IATA. Estas aerolíneas ya han permitido que la cifra crezca 10.000 pasajeros por hora. Algo así se vivió el verano pasado, cuando se registró un récord histórico de 8.000 pasajeros.

Además, las concesionarias tienen la certeza de que el terminal, que no comienza a funcionar completamente, ya cumple con las demandas de las aerolíneas. Sin embargo, las autoridades no creen que la situación alterne en el corto plazo. "Es un terminal que da servicio a un número de pasajeros específicos dentro de su capacidad. Es importante que las aerolíneas tengan una estrategia de crecimiento constante para mantener la capacidad del sistema, su eficiencia y rentabilidad".

### CAMBIOS

No habrá terminal provisorio

PEL PLAN INTERNAS

describen un

retraso de hasta dos años en la entrega de las obras 2013 y 2015

que se mantendrá al año

siguiente. Se descarta que

se construya la solución alternativa que se planteó en el año

pasado.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

Algunas aerolíneas que

se oponen a la construcción

de la terminal provisoria

dicen que el terminal

es innecesario y costoso

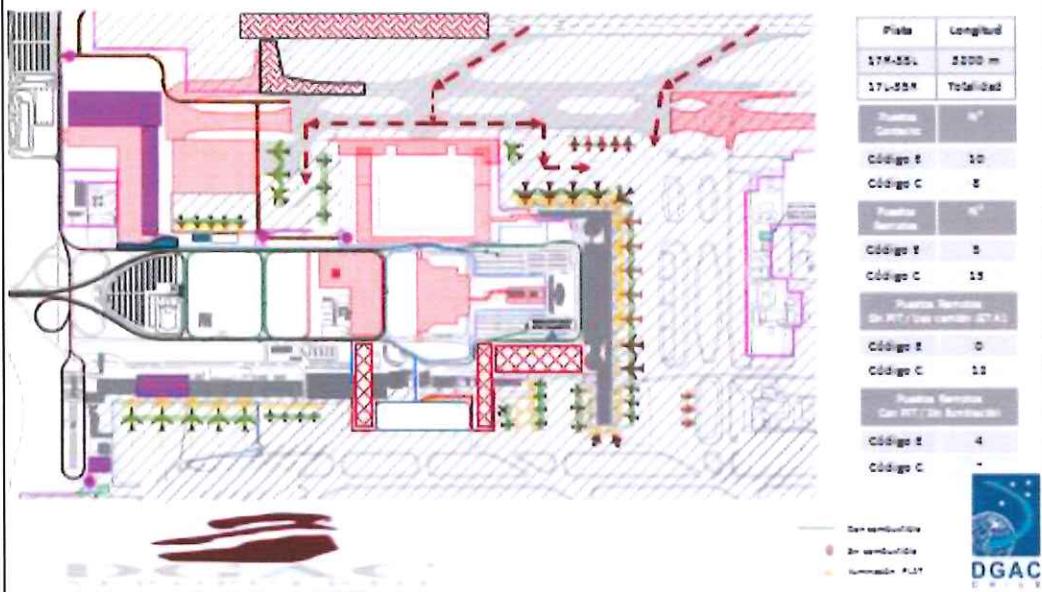
para el desarrollo de la terminal

actual. Esto es lo que dicen las

aerolíneas que se oponen

al terminal provisorio.

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



• • •



**EQUIPOS TRACTADO DE AERONAVES**  
**EMPRESAS HANDLING**

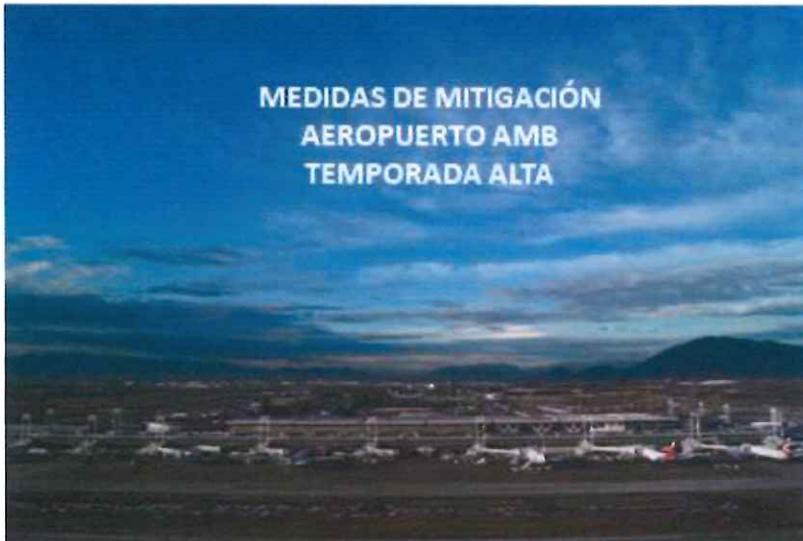
|                            |     |         |        |               |     |         |        |
|----------------------------|-----|---------|--------|---------------|-----|---------|--------|
| • ANDES AIRPORT SERVICES : | 23; | OP. 16; | F/S 07 | • SKY AIRLINE | 06; | OP. 05; | F/S 01 |
| • AEROSAN:                 | 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         |
| 0700         | 12         | 7          | 3          | 9          |
| 0800         | 11         | 7          | 12         | 17         |
| 0900         | 16         | 14         | 14         | 22         |
| 1000         | 24         | 18         | 19         | 28         |
| 1100         | 21         | 16         | 20         | 25         |
| 1200         | 29         | 20         | 16         | 33         |
| 1300         | 24         | 28         | 21         | 30         |
| 1400         | 27         | 18         | 20         | 31         |
| 1500         | 35         | 29         | 24         | 29         |
| 1600         | 27         | 25         | 24         | 31         |
| 1700         | 20         | 29         | 26         | 34         |
| 1800         | 28         | 22         | 23         | 27         |
| 1900         | 26         | 26         | 32         | 26         |
| 2000         | 31         | 18         | 24         | 26         |
| 2100         | 29         | 22         | 25         | 26         |
| 2200         | 19         | 13         | 26         | 19         |
| 2300         | 20         | 16         | 27         | 23         |
| <b>TOTAL</b> | <b>525</b> | <b>438</b> | <b>440</b> | <b>580</b> |

|     |             |            |    |
|-----|-------------|------------|----|
| 28  |             | 7          |    |
| 31  | 106         | 8          | 27 |
| 47  |             | 12         |    |
| 96  |             | 17         |    |
| 89  | 237         | 22         | 59 |
| 82  |             | 21         |    |
| 98  |             | 25         |    |
| 103 | 297         | 26         | 74 |
| 96  |             | 24         |    |
| 115 |             | 29         |    |
| 107 | 333         | 27         | 83 |
| 109 |             | 27         |    |
| 100 |             | 25         |    |
| 104 | 803         | 26         | 76 |
| 99  |             | 25         |    |
| 102 | 263         | 26         | 66 |
| 75  |             | 19         |    |
| 86  |             | 22         |    |
|     | <b>1963</b> | <b>403</b> |    |



**MEDIDAS DE MITIGACIÓN  
AEROPUERTO AMB  
TEMPORADA ALTA**

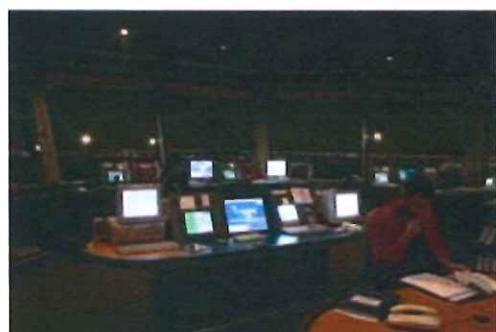




## INCREMENTO DOTACIÓN AVSEC



## OPTIMIZACIÓN TURNOS OPERACIONALES

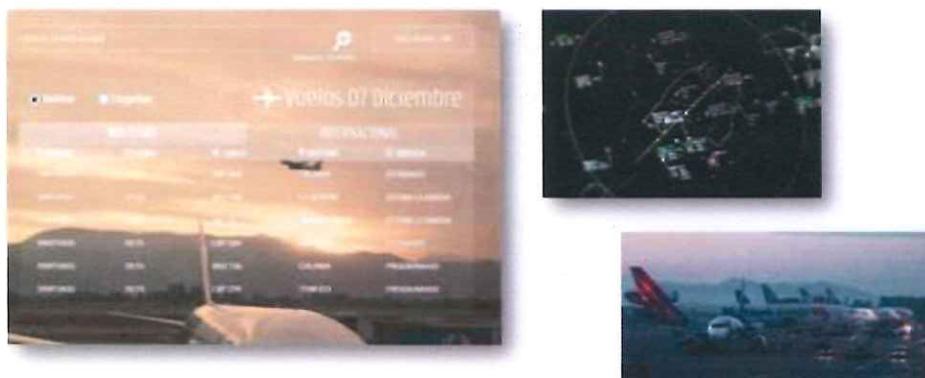


... REVISIÓN Y OPTIMIZACIÓN CHECK POINT



...

- 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.
- Peack 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.

