

Ante capacidades al tope, buscan acelerar planes para ampliar aeropuertos claves

Según los registros recientes de la Aeronáutica Civil, entre enero y septiembre las terminales de Santa Marta y Medellín aumentaron los viajeros movilizados en 61 % y 42 %, frente a igual lapso del 2019.

REDACCIÓN DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS | redaccioneconomica@eltiempo.com

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO POR LOS PRINCIPALES AEROPUERTOS DEL PAÍS

Desde el 2019 hasta 2022. Entre enero y septiembre de cada año



Barranquilla, caso complejo

Con respecto a los retrasos en las obras del aeropuerto Ernesto Cortissoz, de Barranquilla, el proceso está en tribunal de arbitramento para dirimir lo que se dejó de percibir en la pandemia, porque nunca hubo un acuerdo para las obras del área de equipajes y otros temas con los que el concesionario se había comprometido. Si bien el diálogo se cerró, los contactos se retomaron buscando que, con la Aeronáutica Civil, se pueda llegar a un acuerdo en medio del trámite del tribunal de arbitramento, para continuar las obras. Actualmente, el avance general es del 70 por ciento, hay otras con mayor avance, pero lo crítico es el acuerdo para que la parte de equipajes se pueda reactivar y entregar.

Aunque la reactivación del tráfico aéreo del país, que según la Aeronáutica Civil llegó entre enero y septiembre al 16 por ciento frente al mismo período de 2019, es una noticia positiva porque incluso en viajeros internacionales el aumento ya es del 3,5 por ciento, también significa retos importantes para el Gobierno, que busca pisar el acelerador a fin de modernizar aeropuertos claves que, literalmente, ya se están quedando chicos porque se superó su capacidad de diseño.

Según el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, a la llegada al Ejecutivo, la administración actual vio que el tema es crítico porque "era como si se hubiera congelado", toda vez que se han encontrado problemas serios en la capacidad de terminales como las de Cartagena, Santa Marta, Rionegro, San Andrés y Barranquilla.

En todos estos, según estadísticas de la autoridad aeronáutica, los movimientos de pasajeros ya están por encima de los que tenían en sus primeros nueve meses de 2019. Incluso, en las terminales de Santa Marta y de Rionegro (Antioquia), en el 2022 el tráfico está disparado, con aumentos del 61,4 por ciento y del 41,9 por ciento con respecto a ese año (ver gráfico).

Por ejemplo, de acuerdo con el funcionario, en el aeropuerto Rafael Núñez, de Cartagena, que hace un buen tiempo superó la capacidad de pasajeros para la cual se hizo el terminal, se busca fir-

mar otros con el concesionario actual (la concesión vence el 31 de diciembre), mientras que se avanza en la adjudicación de una iniciativa privada (IP) que lleva más de 6 años, pero que se quedó quieta y se busca definir para junio del 2023.

Esta IP proyecta ampliar la terminal internacional, mejorar la pista, remodelar la plataforma, hacer una calle de rodaje y nuevos parqueaderos, entre otros, y el tiempo previsto es de 8 años hasta copar la nueva capacidad; daría la posibilidad, según el funcionario, de que el proyecto de aeropuerto entre Cartagena y Barranquilla, el de Bayunca, se pueda volver una realidad. Antes de la IP, la extensión de la concesión actual implicará el inicio de obras inmediatas, porque traería 9 posiciones de parqueo y el mejoramiento de las salas, que empezarían inmediatamente se firme el



"Se han encontrado problemas serios en la capacidad de terminales como las de Cartagena, Santa Marta, Rionegro y San Andrés".

Guillermo Reyes
 MINISTRO DE TRANSPORTE

otros del contrato.

Otras terminales

Con respecto al aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, el ministro Reyes explica que también ya se quedó pequeño, puesto que se concibió con una capacidad de pasajeros que no se esperaba que se alcanzara tan pronto, dado el alto flujo de turistas, lo cual hace necesario verificar las condiciones en que está para que preste un servicio óptimo.

Para este caso, ya hay una propuesta de segunda pista y de ampliación de la terminal, con el fin de que cumpla con los requerimientos que se tiene de pasajeros.

Además, el aeropuerto de Rionegro (Antioquia), que atiende la mayor parte de la operación de Medellín, es otro que ya superó con creces el volumen que tiene previsto, que es para 11 millones de pasajeros anuales, frente a un registro de 12,4 millones el año pasado, y sobre el que se prevé que para final de año llegue a los 13 millones.

"Los fines de semana es impresionante, y los lunes. Obviamente, ahí hay un tema que resolver", indica el funcionario, quien también explica que se han venido reuniendo con la Alcaldía de Medellín y con la Gobernación de Antioquia, que también tienen proyectadas obras tanto para esta terminal como para el Olaya Herrera, al que llegan aeronaves más pequeñas.

Para la de Rionegro está de por medio la compra de terrenos para una segunda pista, y la idea es que en la primera fase se amplíe la construcción de una nueva terminal complementaria.

Igualmente, el otro aeropuerto que está en un proceso de revisión de la concesión es el de San Andrés, que también requiere acciones, ya que de movilizar 1,7 millones de viajeros entre enero y septiembre del 2019 pasó a ver, en igual lapso del 2022, algo más de 2,34 millones de viajeros, según los registros de la Aeronáutica Civil.

Asimismo, para el aeropuerto Bonilla Aragón, que atiende a la ciudad de Cali y al Valle del Cauca, las autoridades del sector transporte avanzan en los pasos para firmar un otro con el concesionario actual, para pactar una prórroga del contrato de concesión que iría hasta el 31 de octubre de 2023, fecha para la cual deberá estar definida la situación del nuevo concesionario de esa terminal.

"Esa era la preocupación de los caleños. Ese es de los aeropuertos que mejor están, pero si hay cosas por hacer, como definir el modelo de concesión", concluye el ministro Reyes.