

NOTICIAS A UN CLIC

Aún sigue sin definirse la capitalización de Friogan

En dos años, el Gobierno deberá sacar \$71 billones para pensiones

Por petróleo y madera, industria creció 8,4%



Facebook



Twitter



Google +



LinkedIn

Lunes, Junio 20, 2016

La ANI asegura que Eldorado 2 depende del tren de cercanías



Bogotá_ Casi todo está listo para iniciar los estudios de detalle de ingeniería para el aeropuerto Eldorado 2, uno de los proyectos de largo plazo que tiene el reloj corriendo en contra. El único punto que falta para iniciar la licitación de estos estudios por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) es el visto bueno del Ministerio de Hacienda para el desembolso de \$15.000 millones que cuesta.

Pero el recorrido aún para ver la primera piedra puesta de lo que será, según el Gobierno, el aeropuerto de vuelos nacionales de Bogotá, está lejos todavía. Al menos un año tardaría el inicio de la licitación para la concesión que construya la terminal alterna, que consiste en una pista de 3,8 kilómetros de longitud. Lo anterior en 600 hectáreas de terreno que también falta por comprar.

Tal vez el punto que definirá la hoja de ruta, a simple vista, no está en esta concesión que prepara la ANI, sino en un proyecto paralelo que ha tenido choques ideológicos entre la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía Mayor de Bogotá. Se trata del tren de cercanías. La razón del protagonismo de esta obra de 40 kilómetros y una inversión cercana a los \$5 billones es que es el eje fundamental para la conexión entre el nuevo aeropuerto y la actual terminal de Eldorado.

“El proyecto Eldorado 2 va de la mano con el tren de cercanías de Facatativá, que conecta con Bogotá. La razón es que un viajero que aterrice en el Dorado 2 pueda ir en 20 minutos y hacer la conexión en la terminal 1”, señaló Luis Fernando Andrade, presidente de la ANI.

La optimización de la capacidad del aeropuerto, que en la actualidad maneja 343.000 operaciones aéreas entre aterrizajes y despegues, es uno de los objetivos fundamentales de este proyecto. Según el Gobierno, cuando se alcancen las 400.000 operaciones (aproximadamente en siete años) Eldorado presentaría congestión. Esto, basado en los estudios de Benchmarking Internacional en el que fija los rangos y números de pistas que debería tener una terminal aérea (ver gráfico).

Con el nuevo aeropuerto esta capacidad aumenta a 600.000 operaciones y daría un lapso de espera de 25 años. En cuanto a la organización de las dos terminales, la idea de la ANI es que la actual infraestructura funcione como la terminal internacional y el segundo aeropuerto preste los servicios de vuelos nacionales con las aerolíneas regionales (Satena, EasyFly), de bajo costo (VivaColombia), la operación de charters y de las fuerzas militares. La cereza de este proyecto está en 2027, cuando el Gobierno buscará empaquetar los dos proyectos en una sola concesión.

“Queremos tener una sola concesión en Eldorado”

El presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, Luis Fernando Andrade, habló con LR sobre los avances de Eldorado 2 y la manera en que el Gobierno Nacional se está organizando para su ejecución.

¿Por qué otro aeropuerto para Bogotá y no una tercera pista?

La decisión del segundo aeropuerto para Bogotá es la más importante que hay que tomar para el futuro económico del país. Estamos ante un cuello de botella que va a dificultar el desarrollo económico de la región. Inclusive, esto es más grave que el cuello de botella que ya vemos en las entradas viales de la ciudad.

¿Qué tanta capacidad soporta el actual aeropuerto El Dorado?

Los estudios hechos por Aerocivil y la ANI nos llevan a la conclusión que el aeropuerto se satura con 400.000 operaciones por año. Hov. el aeropuerto maneja 343.000 operaciones si tenemos el corte a diciembre de 2015. Si uno hace la cuenta del crecimiento del número de operaciones, encuentra que ha sido 2,5% anual. Esto arroja que en 10 años tendremos 428.000 operaciones.

¿Cómo arranca la fase de construcción del Dorado 2?

Por ahora, solamente se necesita una pista para aumentar la capacidad a 600.000 operaciones. Es muy importante no dividir las operaciones de las aerolíneas. Nuestra intención, por ejemplo, con Avianca que expresó en un momento una preocupación por esta nueva terminal, es que esta aerolínea se quede en Eldorado existente junto con las grandes empresas que prestan servicios internacionales como Latam, Copa, American.

¿Cuáles aerolíneas ocuparían el Dorado 2?

Llevaríamos a la nueva terminal otras empresas de aviación general o mejor conocidas como charter privado. También las aerolíneas regionales, como Satena y EasyFly; las aerolíneas de bajo costo, como VivaColombia, y una parte de la aviación militar.

¿Qué área necesita el aeropuerto?

En la primera etapa, 600 hectáreas para hacer la pista y la terminal. Las 1.400 hectáreas restantes serían reservas para la construcción de dos pistas.

¿Cómo integrar ese tren de cercanías con la línea expresa?

Para el tren de cercanías se tiene previsto cuatro estaciones para conectar a Madrid, Mosquera, Funza y Bogotá. El tránsito de un aeropuerto a otro se haría sin estas escalas en las estaciones lo que haría que el trayecto se hiciera en 20 minutos. Y eso es importante porque nos permite ser más eficaces. Inclusive, yo preferiría no abrir la licitación del aeropuerto hasta que no esté adjudicado el tren ligero porque esa conectividad es vital.

¿Cuánto cuesta Eldorado 2?

Calculamos US\$1.000 millones más la tierra en los estudios de prefactibilidad.

Muchos ven este tiempo lejano para llegar a una congestión. ¿Qué pasa si no se hacen estas obras?

Si se llega a la saturación de operaciones vienen alzas en las tarifas para bajar la demanda y eso hará que viajar desde y hacia Bogotá sea más costoso.

Las opiniones

Juan Martín Caicedo

Presidente de la CCI

“Vemos necesario aumentar la capacidad del Aeropuerto de Bogotá debido a la demanda creciente de operaciones y pasajeros”.

Stalin Rojas

Dir. Observatorio movilidad de la Universidad Nacional

“Bogotá necesita un nuevo aeropuerto, que además preste unas mejores condiciones para el transporte de carga y de pasajeros”.