

Fecha: 06/09/2015
 Fuente: EL MERCURIO - (STGO-CHILE)
 Pag: 4
 Art: 2
 Título: TARIFAS QUE APLICARÍA EL NUEVO CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO PUDAHUEL DESATAN CONTROVERSIAS CON LINEAS AEREAS

Tamaño: 29,9x37,8
 Cm2: 1131,1
 VPE: 15.797.322

Tiraje: 149.000
 Lectoría: 395.000
 Tono: No Definido

EL CONCESIONARIO NUEVO PUDAHUEL DEBUTA EL 1 DE OCTUBRE, REEMPLAZANDO A SCL, QUE POR CASI DOS DÉCADAS MANEJÓ EL TERMINAL:

Tarifas que aplicaría el nuevo concesionario del aeropuerto Pudahuel desatan controversia con líneas aéreas

A días de que se oficialicen las nuevas tarifas que se cobrarán a las empresas usuarias del terminal, las aerolíneas están disconformes. Señalan que tienen antecedentes de que hay servicios por los que el nuevo concesionario les cobrará los valores máximos que les permite el contrato de concesión. Mientras, Nuevo Pudahuel sostiene que las tarifas serán informadas "oportunamente a los involucrados". En el MOP destacan que valores sensibles para el público, como estacionamientos, no tendrán incrementos. ¿Las aerolíneas traspasarán los mayores valores? Depende de cada compañía aérea, dicen en el gremio aéreo. • A.G. y C.R.



Múltiples inversiones. El nuevo concesionario deberá hacer múltiples inversiones, como instalar 70 nuevos módulos de autochequeo. También nuevos puentes de embarque, que pasarán de 18 a 67.

"Un nuevo terminal aéreo que busca aumentar la capacidad del aeropuerto a 30 millones de pasajeros en cuatro años, trae enormes beneficios".

BRANKO KARLEZI.
 SUBGERENTE DE COMUNICACIONES
 DE NUEVO PUDAHUEL

"Uno espera que el concesionario tenga la inteligencia para hacer gestión tarifaria, de modo que mantenga la mejor relación posible con sus clientes y se cobren las tarifas acorde a esos servicios".

EDUARDO ABEDRAPO
 COORDINADOR DE CONCESIONES DEL MOP

"Se nos ha comunicado que el servicio de procesamiento de pasajeros y equipajes, tendrá un costo de 0,02 UF por pasajero embarcado. Un aumento que es entre el doble y el triple de lo que se paga hoy".

ITALO GUERINONI
 PRESIDENTE DE ASOCIACIÓN CHILENA DE LÍNEAS AEREAS

Fecha: 06/09/2015
 Fuente: EL MERCURIO - (STGO-CHILE)
 Pag: 4
 Art: 3
 Título: TARIFAS QUE APLICARIA EL NUEVO CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO PUDAHUEL DESATAN CONTROVERSA CON LINEAS AEREAS

Tamaño: 18,8x30,1
 Cm2: 564.5
 VPE: 7.883.631

Tiraje: 149.000
 Lectoría: 395.000
 Tono: No Definido

Inquietud, molestia y expectación. Así podrían resumirse las sensaciones que hoy embargan a varios operadores del aeropuerto de Santiago, Arturo Merino Benítez, cuando resta poco menos de un mes de que se produzca un cambio crucial en el funcionamiento de este terminal aéreo.

El 1 de octubre, justo a las cero horas un segundo, debutará Nuevo Pudahuel, el consorcio que integran las compañías Aéroports de Paris Management Sociéte Anonyme, Vinci Airports y Astaldi Concessioni, como nuevo concesionario del mayor terminal de Chile, y que estará a cargo de este terminal durante 20 años. Así quedarán atrás casi dos décadas —desde 1997—, en que el complejo fue operado por el consorcio SCL, que integran Agencias Universales, del grupo Urenda, junto a otros socios.

El motivo de la preocupación radica en que junto con la llegada del nuevo concesionario debutarán también nuevas tarifas que éste comenzará a cobrar a empresas usuarias del terminal, que a su vez son las que prestan diversos servicios a pasajeros y carga.

¿Cuál es el problema en ciernes? Si bien aún el debutante concesionario no ha oficializado valores, las señales que han recibido al menos las aerolíneas y operadores del área carga indican que el nuevo operador aplicará las tarifas "máximas" que quedaron estipuladas en las bases oficiales del proceso de licitación, en algunos servicios, de los múltiples que existen en el terminal (aeronáuticos, no aeronáuticos, comerciales, etc).

Consultado Nuevo Pudahuel por las tarifas, el subgerente de comunicaciones de la firma, Branko Karlezi, señaló: "Desde la adjudicación, Nuevo Pudahuel ha estado trabajando en cumplir todos los requerimientos que permitan asegurar la fluidez del traspaso. En relación al tema tarifario, los rangos están previamente fijados en las bases de licitación. Un nuevo terminal aéreo que busca aumentar la capacidad del aeropuerto a 30 millones de pasajeros en cuatro años, trae enormes beneficios para el país y para un sinnúmero de rubros asociados a la industria y esperamos compartírselos cuando Nuevo Pudahuel sea el operador oficial. Las tarifas asociadas a este importante proyecto, a su construcción y a sus altos estándares de servicio para beneficio directo del pasajero, deben ir relacionadas con el compromiso de toda la comunidad aeroportuaria y serán informadas oportunamente a los involucrados".

Desde el MOP, el coordinador de concesiones, Eduardo Abedrapo, señala: "No hemos recibido información oficial de la concesionaria de las tarifas que van a cobrar". El concesionario deberá informar al organismo estatal las tarifas, ya que es éste el que debe fiscalizar que se cumpla el contrato de concesión y que no se sobrepase los cobros máximos estipulados.

Alegan alzas por el servicio de pasajero embarcado y por el arriendo de oficinas y bodegaje

Si bien se estima que a partir de la próxima semana Nuevo Pudahuel iniciará el proceso de publicar las nuevas tarifas, entre los operadores aéreos ya

circula la versión de que, por ejemplo, en el servicio de procesamiento de pasajeros y equipaje —un servicio que estiman neurálgico para su negocio— se les aplicarán los máximos a las aerolíneas.

Una de las primeras luces de alerta, dicen cercanos al negocio aeronáutico, surgió el 14 de agosto, cuando Nuevo Pudahuel les hizo llegar una carta a 15 aerolíneas, entre las que están las principales operadoras del mercado chileno,

como LATAM, Sky, y varias internacionales, como American Airlines, Avianca, Delta, United Airlines, Aeroméxico, entre otras. En la misiva, a la que "El Mercurio" tuvo acceso, el gerente general de Nuevo Pudahuel, Nicolás Claude, les invita a una reunión, para el 20 de agosto, para consultarles sobre el nuevo mecanismo de distribución de cobros para este servicio.

Consultado, el presidente de la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila), Ítalo Guerinoni, accedió a detallar: "Se nos ha comunicado que el servicio de procesamiento de pasajeros y equipajes, que es un servicio computacional común y en línea requerido por todas las compañías aéreas, tendrá un costo de 0,02 UF por pasajero embarcado, que será distribuido en proporción al uso del servicio por cada empresa. Por exactamente el mismo servicio, esto im-

plificará un repentino aumento de este ítem que va entre el doble y el triple de lo que se paga hasta hoy", advierte.

Además, plantea que se pretende "eventualmente cobrar", 1,5 UF por cada metro cuadrado en el arrendamiento de oficinas administrativas dentro del terminal, lo que corresponde al máximo de la tarifa. "Al día de hoy, representa un alza extremadamente alta, convirtiendo al aeropuerto en el sitio con el metro cuadrado de más alto costo del país, doblando incluso al más alto que se cobra en las oficinas más exclusivas de Santiago. Esto significaría que, de la noche a la mañana, y por las mismas oficinas, se estaría pagando un poco más de 50% de lo que se ha pagado hasta ahora", recalca.

En el mundo de los operadores de carga también hay inquietud.

A condición de estricta reserva, un personero ligado a este rubro explica que bajo la nueva licitación el operador aplicará una nueva tarifa de 1,44 UF por metro cuadrado al mes en el ítem arriendo de áreas de terminales de carga. Es decir, en la práctica, el arriendo de espacios de bodegaje que usan firmas destinadas a la prestación de servicios de importación y en tránsito, exportación, carga nacional y servicios de *courier*, transporte expreso y correo, la tarifa saltará desde un valor actual de 0,15 UF a 1,44 UF, lo que implicaría un alza de 860%. O el equivalente a pagar poco más de nueve veces el actual valor.

Pero en el MOP destacan que en servicios neurálgicos para el usuario y pasajeros, como estacionamientos o puentes de embarque (mangas), no hay alzas de la tarifas máximas contempladas. "Si se miran las tarifas máximas que se han establecido para la nueva concesión, con las tarifas máximas de la actual concesión, la verdad es que hay un alza absolutamente marginal. Si se miran otros servicios tan esenciales al público y que siempre han estado en la óptica porque son sensibles, como estacionamientos, se mantienen exactamente las mismas tarifas que se están cobrando hoy día, las cuales solo se van a poder reajustar a futuro, una vez al año en relación con el IPC. Y se van a hacer inversiones que van a mejorar las condiciones de estacionamiento cuando esté funcionando el nuevo terminal", indica Abedrapo.

En el MOP detallan que lo mismo sucede con las mangas, que hoy tienen un costo de 1,5 UF la hora para vuelo internacional, y de 0,625 UF en vuelo nacional, tarifas que se mantienen, dicen. En el caso del servicio del transporte de pasajeros en losa, la tarifa máxima sube de 0,25 UF a 0,30 UF por servicio (en bus).

Achila cuestiona que se apliquen tarifas máximas sin inversiones de por medio

En Achila explican que una vez que se oficialicen las tarifas, cada operador deberá medir el impacto en sus costos y, por tanto, como gremio no se pronuncian respecto de si se traspasarán o no a usuarios finales: "la política tarifaria depende de cada compañía aérea en exclusiva", explican.

Quien sí profundiza es el CEO de Sky Airline, Holger Paulmann. "El nuevo concesionario está en sus facultades (de subir precios) y esas facultades se las dio la licitación, que subió el techo para que los oferentes ofrecieran una mayor tasa de comisión al Estado. Esto no es gratis. Si las empresas van a estar pagando más a la concesionaria, al final van a tener que subir los precios (al público) para recuperar parte de esos gastos adicionales", dice el alto ejecutivo.

Paulmann, de paso, alude al nuevo modelo de concesión que debuta con Nuevo Pudahuel, en que el Estado se



Fecha: 06/09/2015
Fuente: EL MERCURIO - (STGO-CHILE)
Pag: 5
Art: 2
Título: TARIFAS QUE APLICARIA EL NUEVO CONCESIONARIO DEL AEROPUERTO PUDAHUEL DESATAN CONTROVERSIAS CON LINEAS AEREAS

Tamaño: 24,9x22
Cm2: 547,3
VPE: 7.643.843

Tiraje: 149.000
Lectoría: 395.000
Tono: No Definido

lleva el 77,56% de los ingresos que se obtenga de la operación del terminal aéreo (ver recuadro).

"Lamentablemente, el modelo de concesión que se creó no apunta a democratizar el viaje en Chile, todo lo contrario. Busca la forma de poder recaudar más plata. En otros países, en ciudades del tamaño de Santiago, hay dos aeropuertos para que al menos haya competencia entre ellos. Acá estamos obligados a trabajar en un solo aeropuerto y las condiciones que ponen son incluso de subir los costos para poder obtener un mayor retorno como Gobierno, y al final, quien termina pagando por esto es el consumidor", enfatiza Holger Paulmann.

En el MOP descartan que las bases de licitación sean parte del problema. Si reconocen que puede haber traspasos de tarifas en los casos en que haya alzas. "Evidentemente que los cobros que vaya a hacer la concesionaria a sus clientes, esos clientes van a reflejarlos en las tarifas a los usuarios finales. De eso no hay ninguna duda, porque esa es la lógica de un negocio", dice Eduardo Abedrapo.

En el gremio aéreo destacan que si bien el contrato de concesión faculta el cobro de tarifas máximas, lo razonable sería —estiman— que se aplicaran con criterio de gradualidad, en función de las nuevas inversiones que se vayan ejecutando en el aeropuerto y, por tanto, en la medida que haya un cambio en el servicio.

"El espíritu del contrato de concesión, y más importante aún, la normativa sobre competencia que es aplicable y que es parte de las bases de licitación —dado que se trata de un monopolio natural—, exigen que los cobros sean razonables y estén justificados en función del servicio que se preste. La concesión empieza el 1 de octubre y durante un período inicial importante el servicio que se recibirá de Nuevo Pudahuel se-

rará el mismo que hasta ahora se recibe de la concesionaria saliente. Sin una mejora en la contraprestación, y sin inversiones de por medio, no nos parecería razonable que de entrada se apliquen las tarifas máximas, cuya naturaleza es la de un tope o techo, condicionada a los factores señalados, y no a un monto que el concesionario pueda libremente imponer desde el día uno, pues debe ceñir su comportamiento comercial a las normas que rigen la libre competencia en el país", dice Italo Guerinoni, de Achila.

En el MOP explican que, dentro de lo establecido en las bases, a ellos lo único que les compete es fiscalizar que efectivamente las tarifas no superen el máximo, en los casos en que hay máximos, pues también hay tarifas que están liberadas. "Es una decisión comercial del concesionario. Ahora, evidentemente uno espera que el concesionario tenga la inteligencia para hacer gestión tarifaria, de modo que efectivamente mantenga la mejor relación posible con sus clientes, y así generar una relación positiva, que se presten servicios de calidad y se cobren las tarifas acorde a esos servicios", dice el coordinador de concesiones del MOP, Eduardo Abedrapo.

El nuevo modelo de "ingresos compartidos" con el Estado

La llegada del nuevo concesionario no solo es un hito por el recambio de operador privado, sino también porque debuta un nuevo sistema de concesión que se denominó de "ingresos compartidos". En este, los consorcios interesados en quedarse con la concesión competían por quién ofrecía traspasar más ingresos al Estado del total de la torta de ingresos que generara la operación del terminal. Cuando en febrero ganó Nuevo Pudahuel, fue comentario obligado que ofreciera 77,56% al Estado, casi 10 puntos arriba de su más inmediato contendor.

¿Un error plantear una licitación bajo este diseño, por el eventual incentivo de aplicar tarifas máximas? En el MOP lo descartan. "El diseño de las bases busca potenciar el sistema aeroportuario nacional. Los ingresos que genere Arturo Merino Benítez van a permitir potenciar el sistema aeroportuario nacional, aeropuertos y aeródromos", destaca Eduardo Abedrapo. A partir de 2016, Nuevo Pudahuel debe comenzar a desarrollar inversiones por unos US\$ 700 millones al 2020, y que contemplan varios proyectos: construir un nuevo terminal internacional que sea el doble del actual terminal (que está funcionando como nacional e internacional). El actual terminal, que va a pasar a ser solo de vuelos domésticos, debe incrementar su tamaño en 20% y también habrá un edificio de estacionamientos. En pasajeros, el nuevo terminal pasará de transportar los 16 millones de personas con que se cerró 2014, a 30 millones.

