

Grupo LATAM Airlines presenta requisitos técnicos de infraestructura aeroportuaria para el hub del Nordeste de Brasil con base en el estudio desarrollado por la consultoría Arup

- *Estudio encargado por el Grupo LATAM indica cuáles son las alternativas de desarrollo en infraestructura aeroportuaria en cada uno de los tres aeropuertos involucrados.*
- *Este estudio es uno de los factores que serán evaluados por el Grupo para definir la implementación del hub.*

São Paulo, 15 de octubre de 2015 – Grupo LATAM Airlines, el mayor grupo de aerolíneas de Latinoamérica, contrató a Arup, consultora global con más de 50 años de experiencia en proyectos de aviación, para desarrollar una evaluación técnica sobre la infraestructura de los aeropuertos de Fortaleza, Recife y Natal, involucrados en el proyecto de implementación del primer *hub* (centro de conexiones de vuelos) doméstico e internacional en el Nordeste de Brasil.

El análisis sobre infraestructura aeroportuaria se presentó hoy (15) a las Secretarías de Estado de los tres estados involucrados y también a las autoridades de la Secretaría de Aviación Civil (SAC) y de la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) del Gobierno Federal de Brasil.

Metodología

Arup realizó un análisis independiente de la infraestructura existente actualmente en los terminales aéreos de pasajeros y de carga de los tres aeropuertos, resaltando las mejoras e inversiones que serían necesarias para viabilizar el hub de Grupo LATAM Airlines, no sólo en una etapa inicial de desarrollo sino también a mediano y largo plazo.

Como principales premisas, Arup utilizó estimaciones de volumen de pasajeros, movimiento de aeronaves y pasajeros en hora punta (periodo de una hora con mayor flujo de pasajeros) para el periodo entre 2018 a 2038, basándose en datos

proporcionados por Grupo LATAM y también en estimaciones independientes de crecimiento de otras aerolíneas.

Además de los parámetros operativos típicos de un terminal, como el nivel del servicio, los tiempos de procesamiento por subsistema del aeropuerto (como equipos de rayos x, cintas de equipajes y otros), tiempos mínimos de conexión, capacidad adecuada del área de embarque para el volumen de pasajeros esperado en hora punta, entre otros, se utilizaron los siguientes requisitos de planificación para dimensionar el hub de Grupo LATAM:

- **Banco de conexión:** Capacidad para recibir múltiples llegadas seguidas de múltiples partidas que permitan la conectividad entre diferentes destinos, en un periodo de aproximadamente 6 horas.
- **Capacidad de patio:** Capacidad para tener un máximo de 36 aviones de Grupo LATAM, de diferentes tamaños (Narrow-Body y Wide-Body), estacionados simultáneamente, con capacidad para tener aproximadamente el 75% de ellos conectados con puentes de embarque.
- **Procesamiento de Pasajeros:** Capacidad para ser un hub con alto porcentaje de pasajeros en conexiones en hora punta (hasta un 80% del volumen estimado de pasajeros en ese horario de concentración).

En base a todas las premisas y criterios técnicos evaluados, la consultora estructuró las alternativas de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria necesaria para cada uno de los tres aeropuertos involucrados.

“El estudio de Arup ofrece soporte a uno de los tres criterios de decisión establecidos por Grupo LATAM Airlines para la implementación del hub. Este criterio es la calidad de la infraestructura aeroportuaria, el cual también está conectado con los otros dos criterios de decisión, que son la experiencia del cliente y la competitividad en costos. En base a los datos presentados por el estudio seguiremos evaluando el plan de desarrollo de cada uno de los aeropuertos”, comentó Claudia Sender, presidente de TAM S/A. “Seguimos confiados en el desarrollo de este proyecto, que ofrecerá beneficios para toda la región Nordeste”, finalizó.

“Cada uno de los aeropuertos participantes estarán bien posicionados y capacitados para lograr los objetivos del hub de Grupo LATAM, si las inversiones recomendadas son realizadas en instalaciones amplias y de fácil acceso y traslado.”, afirmó Susan Baer, líder de Aviación para las Américas de Arup.

Modelos diferentes para cada ciudad

En Fortaleza, Arup recomienda la **expansión orgánica** del terminal existente, teniendo en cuenta un aumento del área de terminal y la construcción de un muelle como continuidad al terminal actual.

En Recife, la opción destacada por Arup es la **construcción de un nuevo terminal** por el lado de la pista opuesta al terminal actual, el cual requerirá liberar el área actualmente ocupada por la base militar.

En Natal, la recomendación de Arup es continuar la ampliación ya prevista en el Plan Maestro (“Master Plan”) del aeropuerto, ejecutando la **expansión orgánica** del terminal existente, con aumento del área de terminal y la construcción de un muelle a continuación del terminal actual.

Una de las conclusiones iniciales del estudio de Arup indica que los terminales actuales de las tres ciudades involucradas fueron diseñados para operaciones punto a punto, sin características propias de un *hub* y, por lo tanto, necesitarían adaptaciones para recibir un centro de conexiones de vuelos con las características deseadas por Grupo LATAM.

De acuerdo con los datos del estudio, se estimó que el *hub* moverá 2 millones de pasajeros adicionales en 24 aviones operados simultáneamente todos los días, para 2018 (entre 2.500 y 3.000 pasajeros en hora punta).

Para 2038, se proyectan 3,2 millones de pasajeros en 36 aviones operados simultáneamente todos los días (más de 4.000 pasajeros en hora punta).

Teniendo en cuenta las estimaciones de demanda previstas y la capacidad declarada en las pistas actuales de los aeropuertos participantes, el estudio pudo definir que

éstas son capaces de atender la demanda prevista para el *hub* de Grupo LATAM hasta el 2038. Sin embargo, el estudio indica que si se realizaran mejoras de sistemas y procedimientos, todos los aeropuertos postulados podrían beneficiarse de un incremento de la pista basado en el criterio internacional de 40 movimientos por hora.

Teniendo en cuenta las adaptaciones e inversiones recomendadas por el estudio, Arup cree que los tres aeropuertos podrían acomodar los vuelos y los pasajeros estimados por la compañía, con un buen nivel de servicio y eficiencia, en un plazo de ejecución razonable y con un potencial de expansión de largo plazo.

Estudios externos concluidos

Grupo LATAM Airlines concluye el proceso de divulgación de los estudios encargados a consultoras internacionales para la evaluación de los impactos económicos, sociales y de infraestructura para la implantación del *hub* en el Nordeste de Brasil.

La evaluación de Arup es el segundo estudio de una consultora internacional encargado por Grupo LATAM divulgado por la compañía.

En septiembre, Oxford Economics presentó los resultados de la evaluación de impactos económicos y sociales del *hub* del Nordeste de Brasil.

Este estudio concluyó que cada dólar invertido por Grupo LATAM Airlines para la implementación del *hub* generaría entre 5,2 y 5,8 dólares en nuevas actividades económicas, considerando el promedio de los cinco primeros años de operaciones. Esta previsión incluye la generación de valor tanto en la ciudad elegida como en las demás ciudades que participaron del estudio.

La consultora estima también un crecimiento adicional del PBI de las tres ciudades involucradas en el *hub* del orden del 5% al 7%, considerando el promedio de cinco años de operación. En ese periodo, se estima que el *hub* generará entre 34 mil y 42 mil nuevos puestos de trabajo en el Nordeste de Brasil.

El *hub* está diseñado para soportar, durante la primera etapa del desarrollo de las operaciones (un periodo estimado de dos años), 1,1 millones de pasajeros en vuelos

de largo alcance, y entre 1 y 1,2 millones de pasajeros, dentro de Brasil, y entre Brasil y países vecinos de Sudamérica por año.

Sobre Arup

Arup es la fuerza creativa en la esencia de muchos de los proyectos más importantes del mundo dentro del entorno construido. Sus 13.000 empleados que van desde planificadores y diseñadores hasta ingenieros y consultores, realizan proyectos innovadores en 92 oficinas en 40 países, incluyendo Río de Janeiro y São Paulo, en Brasil.

La empresa fue fundada en 1946, con un conjunto permanente de valores que fomenta una cultura distintiva, la independencia intelectual, y un enfoque de colaboración. La gente de Arup se motiva en encontrar una mejor manera de realizar proyectos y proporcionar las mejores soluciones para nuestros clientes.

Para más información, visite la página web de Arup, www.arup.com, y la revista digital de Arup en Norte, Centro y Sur América, doggerel.arup.com.

Sobre el Grupo LATAM Airlines

LATAM Airlines Group S.A. es el nuevo nombre de LAN Airlines S.A., como resultado de su asociación con TAM S.A. LATAM Airlines Group S.A. ahora incluye a LAN Airlines y sus filiales en Perú, Argentina, Colombia y Ecuador, LAN CARGO y sus filiales; además de TAM S.A. y sus filiales TAM Linhas Aéreas S.A., incluyendo sus unidades de negocio TAM Transportes Aéreos Del Mercosur S.A. (TAM Airlines (Paraguay)) y Multiplus S.A. Esta asociación genera uno de los mayores grupos de aerolíneas del mundo en red de conexiones ofreciendo servicios de transporte de pasajeros hacia cerca de 140 destinos en 24 países y servicios de carga hacia alrededor de 144 destinos en 26 países, con una flota de 320 aviones. En total, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con más de 53 mil empleados y sus acciones se transan en la bolsa de Santiago, y en las bolsas de Nueva York en forma de ADRs, y de Sao Paulo en forma de BDRs.

Grupo LATAM Airlines ha anunciado que la nueva marca que adoptarán LAN, TAM y sus filiales será LATAM, y está trabajando para modificar su imagen corporativa de manera gradual. Los primeros cambios serán visibles a partir del primer semestre de 2016.

Cada aerolínea operará de manera paralela, manteniendo sus respectivas identidades y marcas. Ante cualquier consulta dirigirse a www.lan.com y www.tam.com.br respectivamente. Más información en www.latamairlinesgroup.net