

EL DELICADO TRASLADO DE LOS TANQUES DE EL DORADO

Opain, Cenit y la ANI afinan el plan para trasladar los depósitos de combustible del aeropuerto para ampliar la terminal. Invertirán \$100.000 millones.

Para ampliar la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá es necesario trasladar cuanto antes los tanques que surten de combustible jet A1 a miles de aviones cada año. Los responsables ya empezaron a planear esta obra de filigrana.

Con este nuevo desarrollo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) busca sacar adelante una solución rápida que permita incrementar las posiciones de parqueo en el corto plazo. Para ello tiene en cuenta que las ampliaciones más grandes están atadas a los nuevos contratos de concesión, que pueden tardar años en materializarse.

“La idea es construir nuevos tanques de combustible en un lote ubicado en Fontibón, que ya está disponible. Una vez trasladada esa infraestructura, la Aerocivil podrá ampliar el edificio actual del terminal de pasajeros con

8 nuevas posiciones de parqueo y 3 posiciones remotas”, explicó a Dinero Louis Kleyn, presidente de la ANI.

La obra permitirá disminuir los atrasos y traumatismos generados en las horas pico o en condiciones de mal clima.

La construcción de los nuevos tanques representa un desafío en la medida que requiere coordinar varias entidades con diferentes funciones e intereses.

Por un lado está Opain, como responsable de la operación en el principal aeropuerto de Colombia. También participan Cenit (subsidiaria de Ecopetrol) como propietaria

de las redes exteriores que transportan el combustible hacia la terminal; Allied, que funciona como distribuidor del combustible de El Dorado entre los tanques, la plataforma y los aviones; así como la ANI y Aerocivil, entidades que deben garantizar que todo fluya sin contratiempos.

“La idea es que el concesionario Opain construya los 4 primeros tanques, mientras el gobierno nacional haría los otros dos”, dijo la ANI. Cada tanque tendrá una capacidad para 24.000 barriles de carburante para aeronaves.

La Agencia explicó que dos o tres de los nuevos tanques servirán para decantar el combustible. Este proceso es fundamental para evitar que el Jet A1 llegue contaminado a los tanques de los

LA ANI Y OPAIN DEBEN DEFINIR DETALLES DE INVERSIÓN PARA EL TRASLADO DE LOS TANQUES

Esta es la ubicación de los tanques de combustible que surten a los aviones.



En este terreno construirán una ampliación del terminal actual con 8 posiciones de parqueo y 3 puntos remotos.



Puente Aéreo sería 'low cost'

El gobierno y el sector privado tienen planes para convertir el Puente Aéreo en un terminal para aerolíneas de bajo costo. Aunque aún no detallan qué compañías aéreas estarían allí, está claro que ahí está el futuro del negocio. En países como Brasil, México o España la operación comercial de aerolíneas *low cost* está entre 40% y 60% del total del tráfico, mientras que en Colombia apenas llega a 10%. Por eso, en el país este nicho debería crecer exponencialmente en el próximo lustro. Compañías como Viva han anunciado la compra de aviones para capturar y hacer crecer el mercado. Avianca creó Regional Express y otras firmas como Easyfly, en medio de un plan de expansión sin precedentes. En los próximos meses quedaría lista la hoja de ruta a seguir para revitalizar el Puente Aéreo, venido a menos luego de la salida de Avianca de ese terminal satélite.

aviones. “Ecopetrol se comprometió en 2010 a construir una red (exclusiva) dedicada a garantizar la pureza de ese combustible. Sin embargo, en 2014 reportó que no podía recuperar esa inversión vía tarifa, por lo que no hizo la red dedicada sino un poliducto. Al ser poliducto todo el combustible que llegue allá se debe decantar entre 24 y 48 horas”, explicó la Agencia.

La obra estaría lista en 3 años, siempre y cuando la ANI y Aerocivil logren poner a las partes en sintonía. El traslado de los tanques cuesta aproximadamente \$100.000 millones y no amplía el plazo de la concesión con Opain, que termina en enero de 2027.

Mejorar las calles de rodaje

Para mejorar la operación y capacidad del aeropuerto capitalino también hay que trabajar en las calles de rodaje y salidas de los aviones en las dos pistas. En 2017 y 2018 construyeron y mejoraron algunas de estas calles, pero faltó una crucial, conocida por los aviadores como Lima, que conecta las dos pistas.

Ante esa situación, Opain presentó a la ANI una iniciativa para mantener, operar, así como mejorar el sistema de luces y la seguridad de estas dos importantes infraestructuras. “La idea es descubrir parte del borde de las pistas, donde hoy hay pasto, para luego pavimentar y volver a cubrir pasto (pista falsa). Esto con el objeto de mejorar la seguridad en caso de que un avión se *salga*”, explicó Kley. **DI**



Louis Kley
Presidente de la ANI

La ANI y la Aerocivil buscan acuerdos presupuestales para adelantar las obras.

HAY QUE HACER TRASLADO DE LA MEJOR MANERA PARA EVITAR QUE SE CONTAMINE EL COMBUSTIBLE.

A este conjunto de obras se le denomina campo de vuelo, y según la ANI dichos trabajos están en una fase muy adelantada.

Con estas dos obras, el traslado de los tanques y el campo de vuelo, sería posible aumentar las operaciones de 70 a 90 por hora, tal y como sucede en otras terminales aéreas del mundo.

El campo de vuelo estaría listo en 5 años y por estos días se define la fuente de recursos para cada intervención.

Frente a las propuestas presentadas por Odinsa para ampliar el aeropuerto y construir una tercera pista, el

presidente de la ANI fue cauteloso. Dijo que una decisión de ese tipo requiere de un análisis minucioso de costo-beneficio. “Hemos escuchado el interés de otros jugadores de talla internacional que han preguntado por El Dorado y sus posibilidades de ampliación”, afirmó. Dejó entrever que escucharán ofertas o proposiciones distintas a la de Odinsa antes de tomar una decisión.

“El Dorado es muy atractivo como negocio para otros operadores del mundo, sobre todo con 32 millones de pasajeros al año”, puntualizó Kley. **DI**