

MIA se convertirá en moderna ciudadela

Octubre 14, 2010

By Sergio Boffelli

Quizás no todos saben que el Aeropuerto Internacional de Miami (MIA, siglas en inglés) es el principal pulmón que oxigena la economía condal, y que experimenta desde hace años una radical transformación.

Cuando se maneja sobre las autopistas cercanas se aprecia el flujo regular de aeronaves, pero es imposible imaginar que en el 2009 sus 80 líneas aéreas sirvieron 347,240 aterrizajes o despegues desde y hacia 157 ciudades, transportando 33,9 millones de pasajeros, más 1,468.796 toneladas de carga internacional y 207,719 nacionales.

Esto logró un impacto de \$26,7 mil millones, más de \$1,000 millones en impuestos y 282 mil empleos directos e indirectos, 36,797 de estos en el MIA.

Fundado en 1928, y con 3,230 acres de terreno, las obras llegarán en el 2011 a los 7 millones de pies cuadrados. \$6 mil millones han sido necesarios. De estos, \$1 mil millones han sido otorgados por el gobierno federal y estatal, y \$5 mil millones son producto de bonos respaldados por las líneas aéreas, gozando de calificación “A” con ambiente “positivo”. Estos bonos no tienen relación con los bonos del condado (GOB).

El comisionado Carlos Giménez, miembro del comité que supervisa los puertos y aeropuertos, dijo en relación a decisiones de los noventa y comienzos de década, que “no se tenía que gastar tanto”, pero en esa época se tomaron decisiones como permitir que líneas aéreas se hicieran cargo de las obras, generando atrasos. Al final motivaron la llegada del director José Abreu.

Sin embargo para el comisionado el MIA “era muy viejo”, y por su importancia económica “se tiene que cuidar, se tiene que mantener, se tiene que modernizar.”

Abreu, ex Secretario de Transporte de la Florida con el gobernador Jeb Bush, dirige el MIA desde el 2005, y sobre sus hombros recayó la responsabilidad de supervisar la inversión y llevar a feliz término los planes concebidos desde 1996.

Ya en agosto del 2007, con un costo de \$1,1 mil millones, se completó la Terminal Sur, significando 27 nuevas salidas con capacidad para 8 millones de pasajeros al año. La Terminal Norte, con un costo cercano a \$2.85 mil millones finalizará en octubre del 2011, tendrá una milla de largo, 48 salidas y capacidad para servir a 70 millones de pasajeros al año, el doble de la actual.

Abreu dijo que entre 2009 y 2010 se han invertido \$40 millones cada mes, con aproximadamente 1,500 personas trabajando al mismo tiempo.

Las obras incluyen nuevas pistas, vías de acceso para vehículos, salidas hacia las autopistas, etc., que harán crecer el MIA de 3,5 millones de pies cuadrados a 7,4 millones, con 100 puertas de

salida internacional y 30 para vuelos domésticos, con 556 mesas de atención a pasajeros y 120 puntos de auto chequeo.

Los ingresos del MIA, entre octubre del 2008 y septiembre del 2009, alcanzaron los \$300,8 millones por concepto de pasajeros, y \$42,1 millones por carga.

El 70% de los ingresos proviene de las líneas aéreas, a quienes en el MIA cada pasajero los cuesta \$17. Estudios muestran que para el año 2015 el costo podría subir cerca de los \$29 aunque para Abreu, mientras no superen los \$30, el negocio es manejable.

Este es el reto que enfrenta el MIA: invertir la fuente de sus ingresos y buscar nuevas opciones. Para esto, el concepto de convertirse en una especie de ciudadela con atracciones, ha tomado fuerza. Abreu espera encontrar inversionistas privados para hacer una sociedad ocupando 37 acres de terreno, construir hoteles, centro de convenciones, edificios de oficinas y centros comerciales. Un plan ambicioso y necesario.

Giménez comentó que estas pudieran ser buenas ideas para reducir los costos del MIA, pues “es muy importante que este aeropuerto sea competitivo”, y consideró que “se está invirtiendo para el futuro y para el presente.”

Sobre Abreu dijo que “tengo fe en él, creo que es un buen administrador, las obras que ha supervisado..., lo ha hecho muy bien.” El comisionado consideró que al terminar las obras, el director “podrá enfocarse en la administración y aumentar los ingresos.”

El tren de la Terminal Norte, con cuatro estaciones y más de una milla de extensión, ha venido a ser un alivio para muchos pasajeros que antes debían hacer el recorrido a pié. En menos de un minuto el tren recorre todo el trayecto.

Otra novedad es el Centro de Renta de Vehículos (RCC, por sus siglas en inglés), de 3,4 millones de pies cuadrados e inaugurado en julio de este año. El RCC aloja a 16 empresas y 6,500 vehículos, y se proyecta que eventualmente atenderá 28 mil clientes por día.

Actualmente el nuevo sistema de transporte y chequeo de equipajes se encuentra a prueba. Automatizado y con un total de 10 millas de bandas, permitirá fluidez y ausencia de contactos físicos, exceptuando el equipaje que amerite chequeo manual.

El sistema, instalado por la empresa Siemens, luce sofisticado, utiliza scanners y códigos de barra para que las maletas transiten hasta la puerta del vuelo. De acuerdo a Abreu el sistema será de los mejores en el mundo. Su costo: \$205 millones.