



Tocumen: hub aéreo regional por excelencia

*Por: Roger Durán
Analista del CNC*

Este artículo trata sobre la trascendencia que tiene Panamá como el nódulo logístico aéreo por excelencia de la región, y en particular el rol que jugará el aeropuerto de Tocumen como eje central de dicho sistema.

En cuanto a proyecciones de crecimiento, de acuerdo con estimaciones de la firma fabricante de aeronaves Boeing, durante los próximos 20 años se espera que la actividad de transporte aeronáutico de Latinoamérica crezca un 7 %, superado solo por China y Asia Pacífico.

Por otra parte, el crecimiento histórico de la terminal de Tocumen, que se maneja como empresa privada de propiedad pública, ha sido de un 10 %, tasa que se ubica por encima del promedio de la región. Según proyecciones conservadoras, se estimaría que de 112, 000 pasajeros mensuales que transitaron en el 2014, esta cifra ascendería para el 2020 aproximadamente a 250,000. En el mismo periodo las operaciones de naves pasarían de 123 mil anuales a 204 mil. De paso, hoy por hoy dicha terminal aérea aporta al Producto Interno Bruto un 4 % y ocupa un 2.5 % de la fuerza laboral (generando aportes indirectos de 5.6 % y 5.3% respectivamente).

Por otro lado, actualmente la capacidad instalada de la terminal consiste de 34 puertas de abordaje y cinco puertas remotas. La expansión por su parte que conforma la fase I representaría una inversión de casi \$1 mil millones, suma que habría de ejecutarse durante los próximos 5 años, e incluye obras como la construcción de 20 puertas de abordajes y 10 remotas adicionales. Abarca además un boulevard de acceso de 2.6 kilómetros con carriles en ambas direcciones, una nueva terminal (Sur), mejoras al sistema de equipaje, pista de rodajes y equipamiento.

Más aun, se calcula que del 2020 en adelante continúe este incremento de tráfico de pasajeros y aeronaves, lo cual entrañaría el desarrollo de nuevos componentes como por ejemplo la construcción de una tercera pista.

Ello también comprendería el desarrollo de una nueva terminal de carga y una torre de control lo cual permitiría el aterrizaje y despegue simultaneo

de más aeronaves en una plataforma más amplia, segura y eficiente para el trasbordo de pasajeros y carga.

El componente de carga de paso también constituye un factor de potencial crecimiento. Hoy opera en el área la empresa DHL la cual se espera duplicaría sus actividades en un período relativamente corto. Inclusive, se abren oportunidades para que se desarrollen actividades combinadas de acopio de parte de ciertas empresas farmacéuticas que consideran atractivo operar cerca de la terminal para redistribuir sus productos en la región.

Igualmente, habría empresas como Logitech, fabricantes de accesorios informáticos, que podrían desarrollar actividades de semi-ensamblaje, igualmente con el propósito de reforzar sus capacidades logísticas y de redistribución.

Una ventaja de estas inversiones de la terminal es que se pueden autofinanciar mediante las tasas que se aplican a los usuarios por concepto de diversos servicios así como concesiones comerciales. A la vez, dicha inversión genera un “spill over” que beneficia a la economía en general.

Todo esto entraña desafíos que incluyen la posible instrumentación de una Ley de Zona Franca y la apertura de una escuela técnica de logística para generar capacidades muy específicas del personal que brindaría apoyo a las operaciones del aeropuerto. De hecho el Gobierno ha planteado desarrollar un Instituto “in situ” para tales efectos.

Igualmente, esta expansión demanda una efectiva planificación con el objetivo de reservar las aéreas de futura ampliación, así como detener la destrucción de los manglares ubicados en las adyacencias de la terminal; de lo contrario podrían producirse eventuales inundaciones del área, y por ende un deterioro total de todas las señaladas inversiones así como de las operaciones de la terminal.