



El Plan Maestro - Un Documento Vivo

San Jose y Quito | Berta Fernandez

Introducción

- Aeropuertos internacionales de Juan Santamaría (SJO) – San Jose, Costa Rica y Sucre Mariscal (UIO) – Quito, Ecuador
- Operadores privados
- Contrato de concesión requiere la actualización del Plan Maestro cada 4 años
- Landrum & Brown desarrolló dos actualizaciones aprobadas por sus respectivos Gobiernos





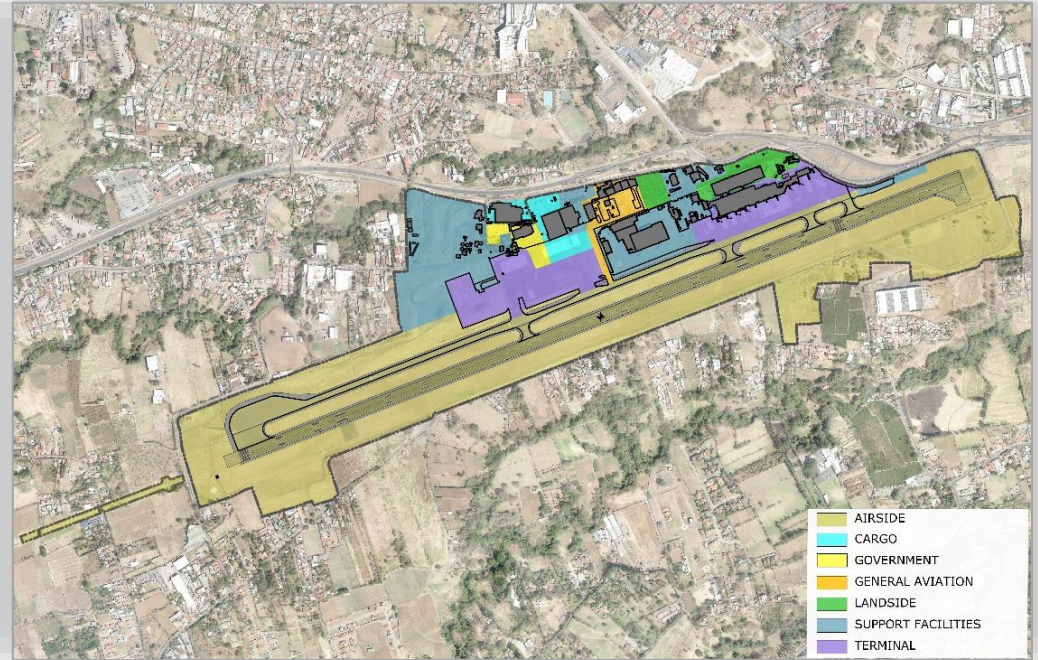
Actualización Plan Maestro SJO

SJO | Actualización Plan Maestro

- Primera Actualización aprobada por el Gobierno de Costa Rica en 2011
- Varios eventos resultaron en cambios una vez completada la primera Actualización
- Por contrato, no existía un proceso de enmiendas al Plan Maestro
- Se preparó un Addendum que no fue aceptado por razones contractuales
- Se requirió adelantar la siguiente Actualización, la cual se completó en 2014

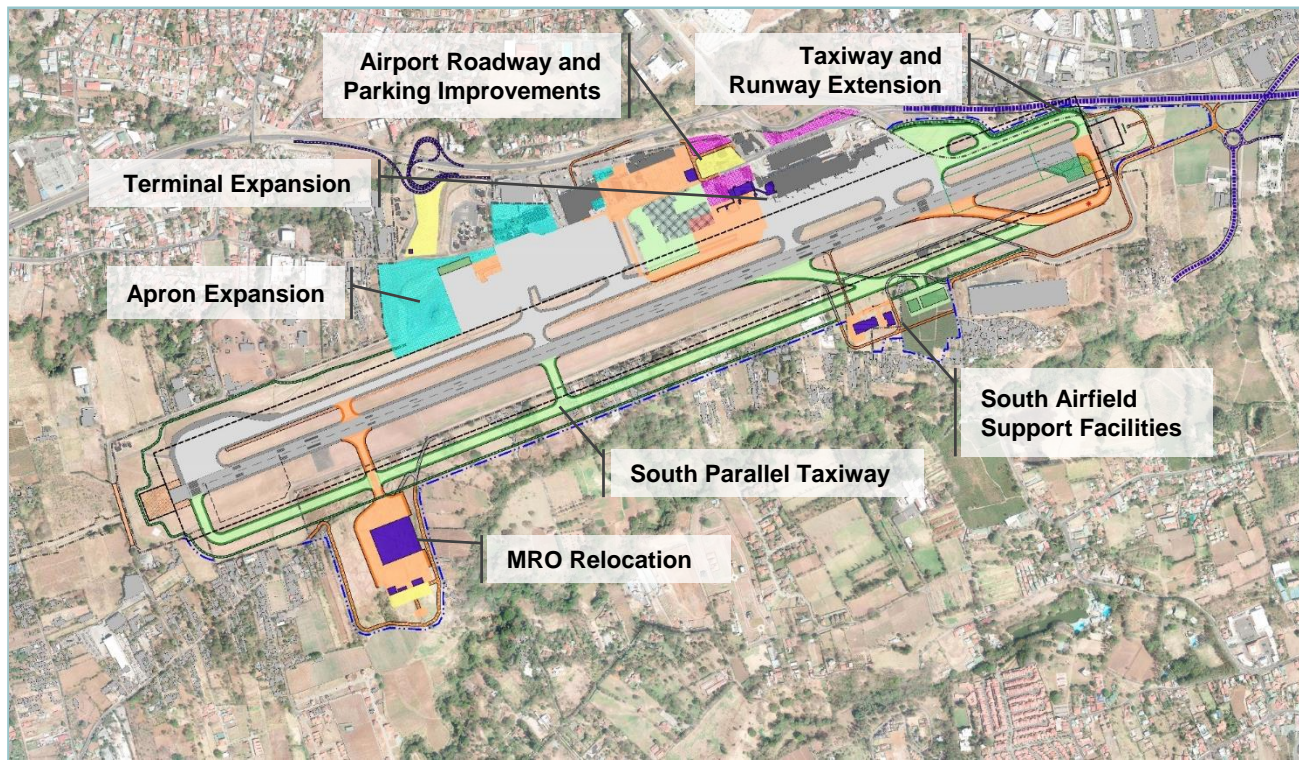


- Terrenos limitados para expansión
- Desarrollo urbano hasta los límites de propiedad
- Topografía adyacente con grandes cambios de nivel
- Condiciones non-estándar con respecto a Anexo 14
- Propuesta de Gobierno para construir un nuevo aeropuerto

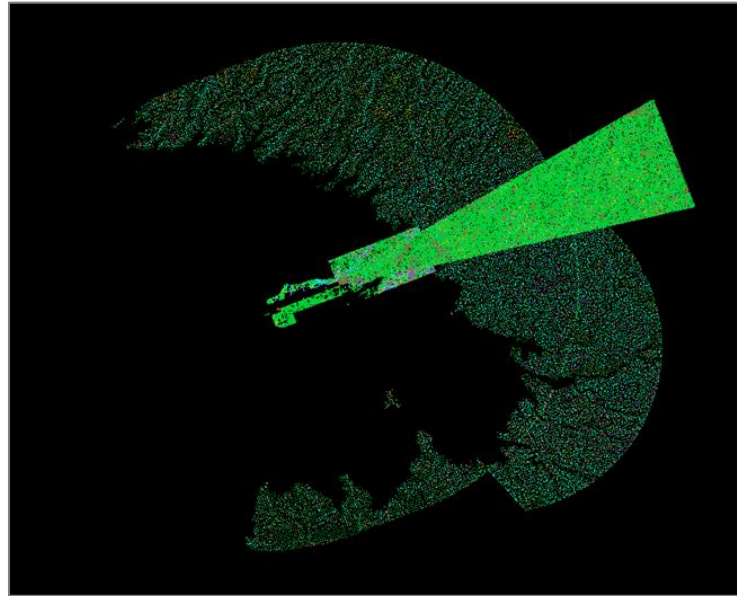


- Proceso con tareas de Plan Maestro estándar:
 - Condiciones actuales
 - Proyecciones
 - Requerimientos
 - Alternativas
 - Plan de Desarrollo
 - ALP (Airport Layout Plan)
- Se agregó:
 - Levantamiento de condiciones existentes utilizando Fotogrametría para desarrollar un archivo CAD del aeropuerto georreferenciado
- Se convocó:
 - Un Comité Interno de Plan Maestro
 - Reuniones con Grupos de Interés
- Tiempos de aproximadamente 1 año hasta su aprobación

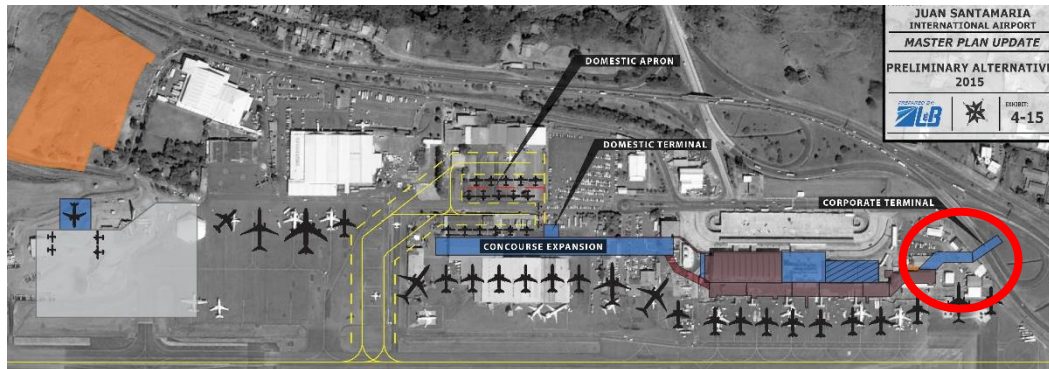
SJO | Recomendaciones - ALP



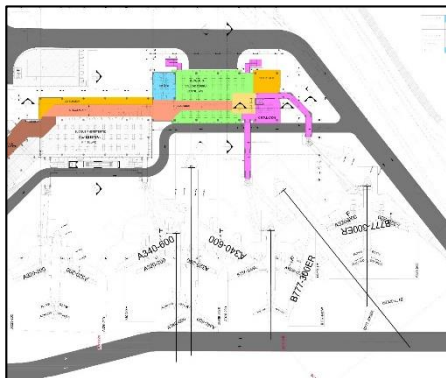
- Se realizó un análisis de obstáculos para confirmar la ubicación del umbral Pista 25. Se confirmó que no era necesario desplazar el umbral; incremento del uso de la Pista 25



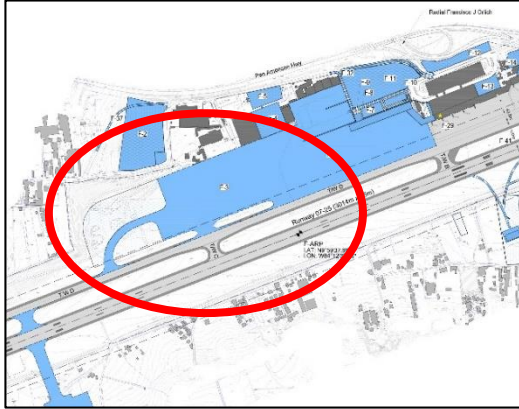
SJO | Eventos Subsecuentes – Diseño de Bloque G



- Plan Maestro recomendó el Bloque G para acomodar aeronaves Clave E
- El proyecto se modificó durante el diseño manteniendo consistencia con el Plan Maestro



SJO | Eventos Subsecuentes – Plataforma Remota

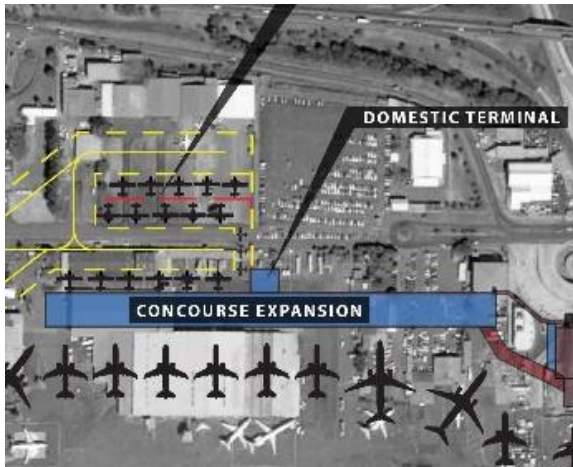


- Presiones de demanda en horas pico, retraso en la reubicación de proyectos facilitadores, y oportunidades identificadas en el diseño resultaron en una expansión de la plataforma remota mayor a la identificada en el Plan Maestro
- Los cambios son consistentes con las recomendaciones del Plan Maestro



SJO | Eventos Subsecuentes – Terminal Doméstica

- Reubicación de aerolínea doméstica a SJO requirió ajustes en el diseño de la plataforma y la terminal doméstica
- Cambios consistentes con el Plan Maestro



SJO | Eventos Subsecuentes – Proyectos Facilitadores

- Reubicación de instalaciones aeroportuarias, adquisición de terrenos, proceso de permisos ambientales, y otros temas continúan siendo retos para el cronograma de implementación
- La Actualización del Plan Maestro ofrece la oportunidad de recalibrar el programa y hacer ajustes al plan que reflejen la situación actual

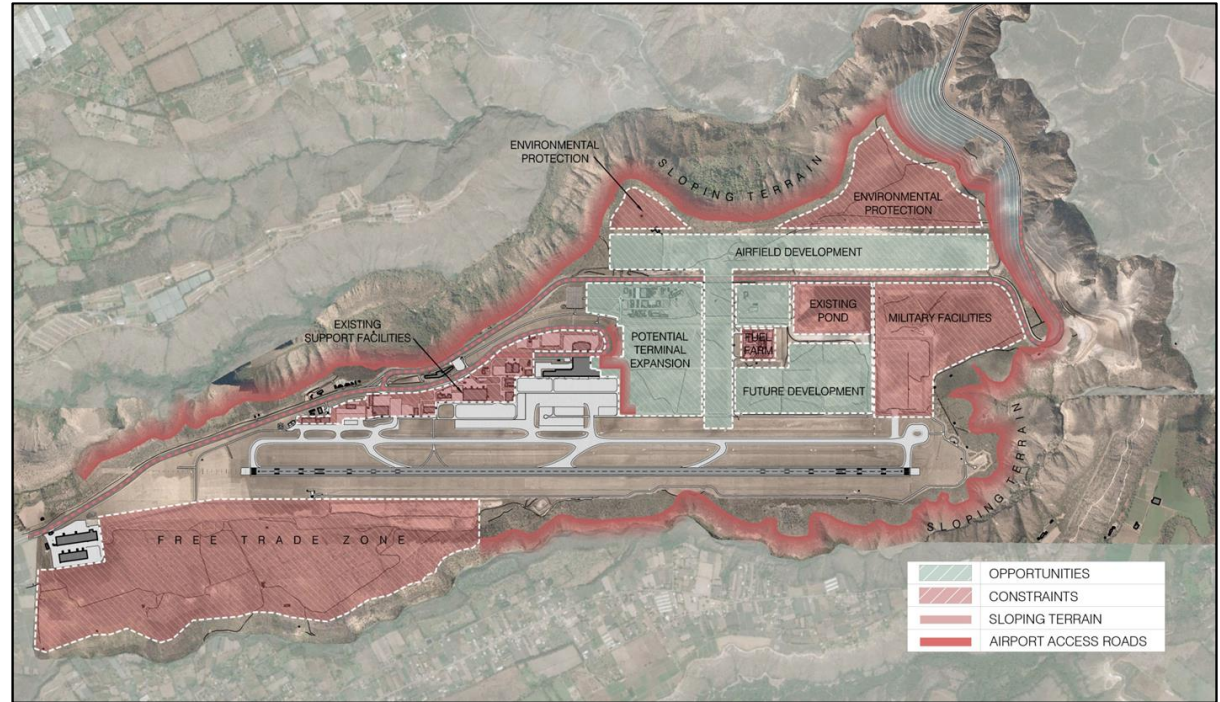




Actualización Plan Maestro UIO

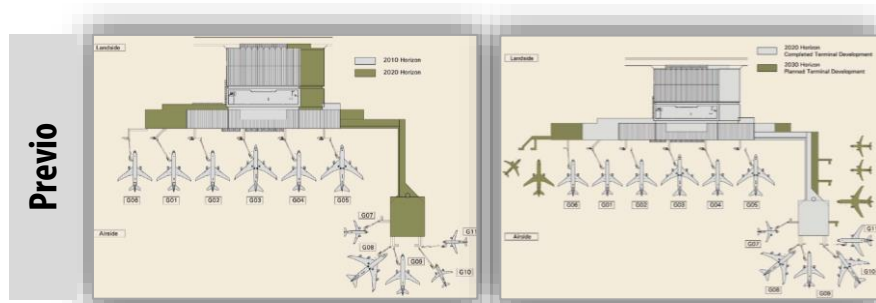


- Aeropuerto nuevo que reemplaza el original
- La Actualización del Plan Maestro siguió el proceso estándar de planeación
- Se realizaron levantamientos de fotogrametría para generar una base georreferenciada de la nueva instalación



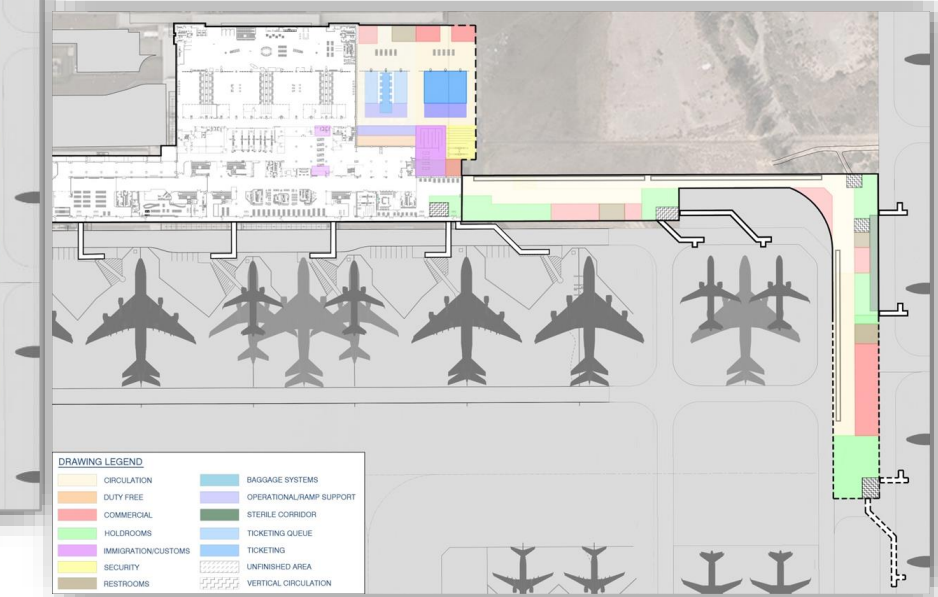
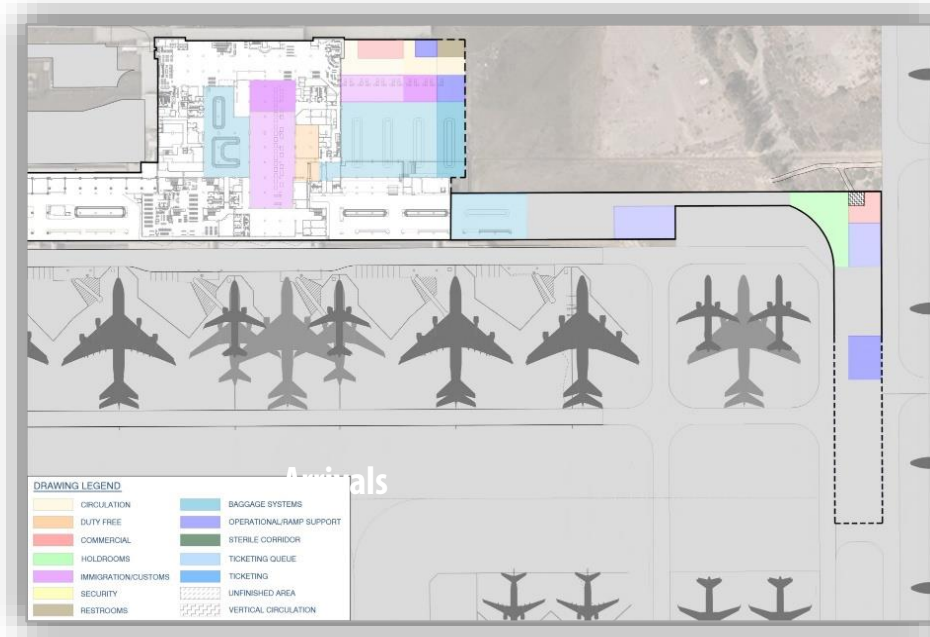
UIO | Facilitar la Aprobación de la Actualización

- Se facilitó el proceso de aprobación creando un documento comparativo con el original
- Mantenimiento de los Niveles de Servicio (NDS) de acuerdo con los estándares de la IATA eran prioritarios

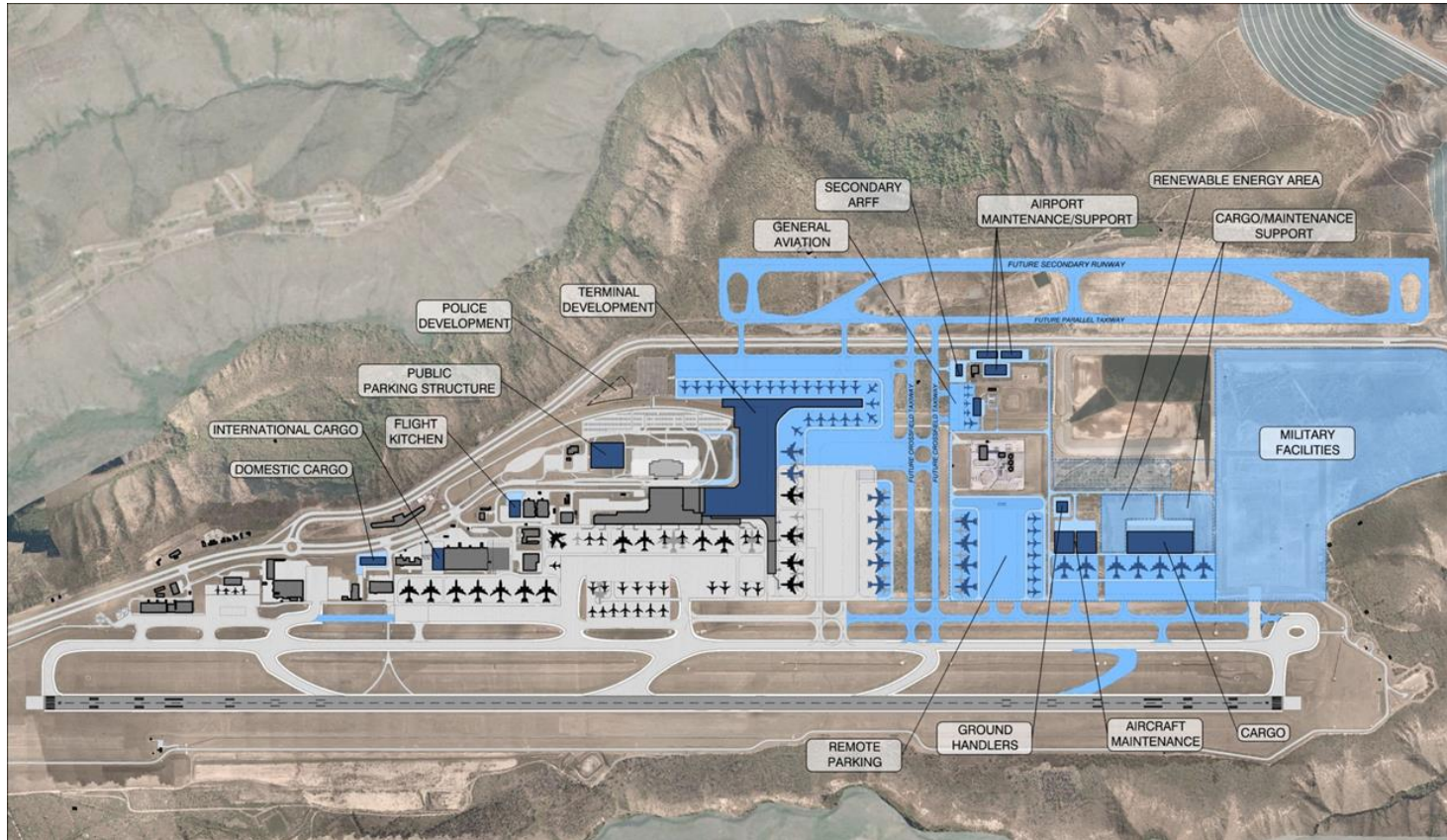


UIO | Enfoque NDS Edificio Terminal

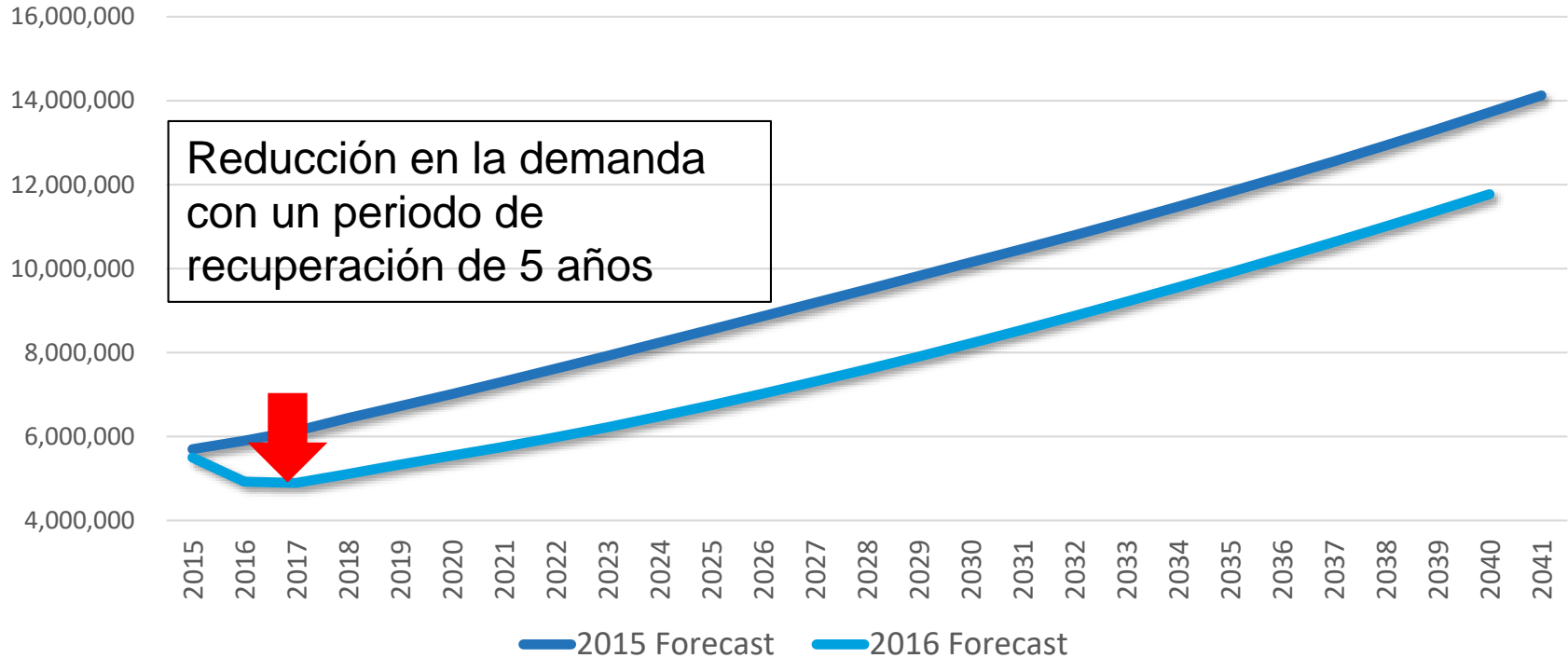
- Fue necesario desarrollar un programa de espacios para la terminal basado en NDS de acuerdo con los requerimientos del contrato de concesión



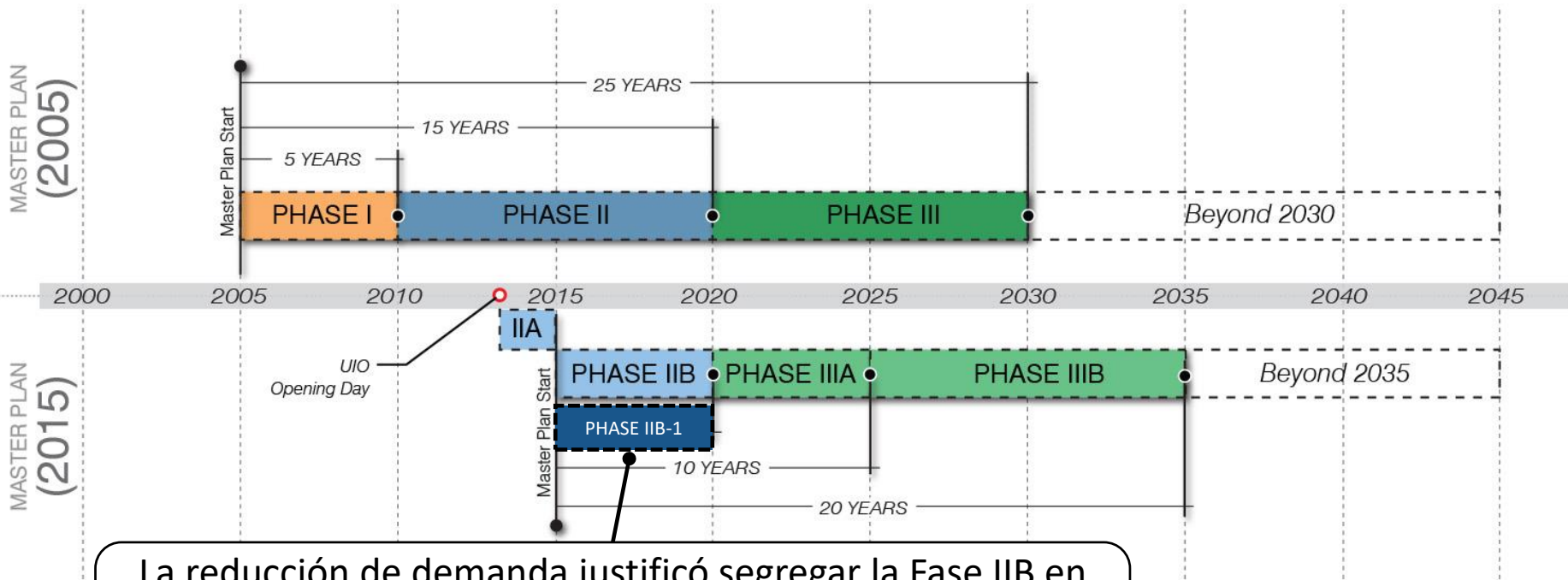
UIO | Guía de Protección a Largo Plazo - ALP



UIO | Cambios Subsecuentes a la Aprobación del Plan



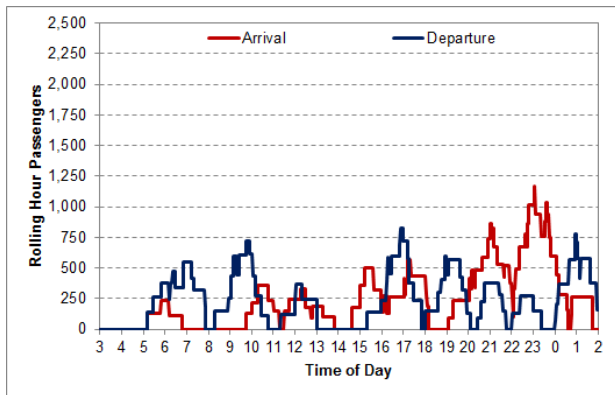
UIO | Cambios a las Fases de Desarrollo



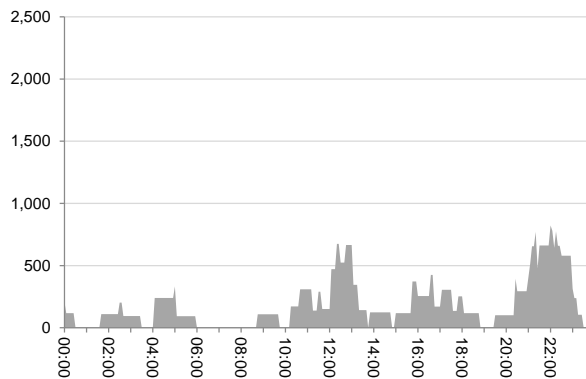
La reducción de demanda justificó segregar la Fase IIB en dos partes (IIB-1 y IIB-2) apoyado por la inclusión de un proceso para “enminedas” en el Plan Maestro aprobado

UIO | Nuevos Picos en la Demanda Internacional

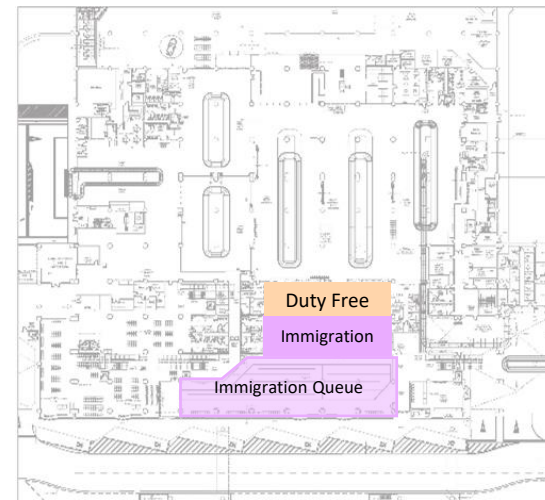
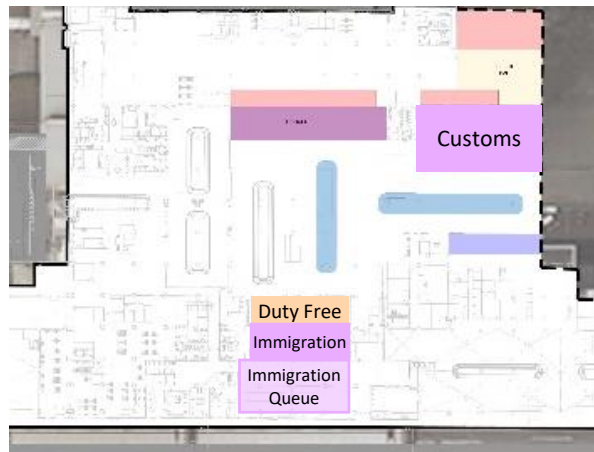
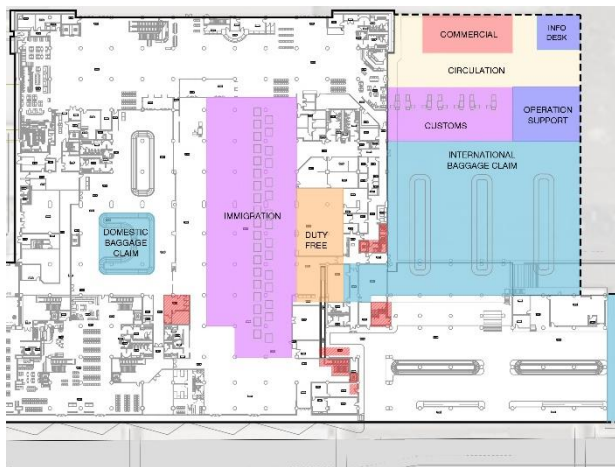
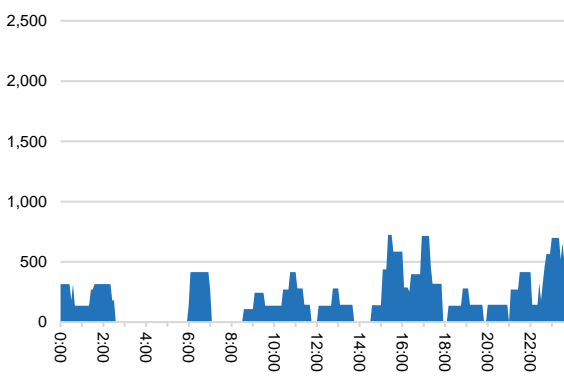
2020 International Passengers – 2016 Forecast



2020 International Arriving Passengers – 2017 Forecast

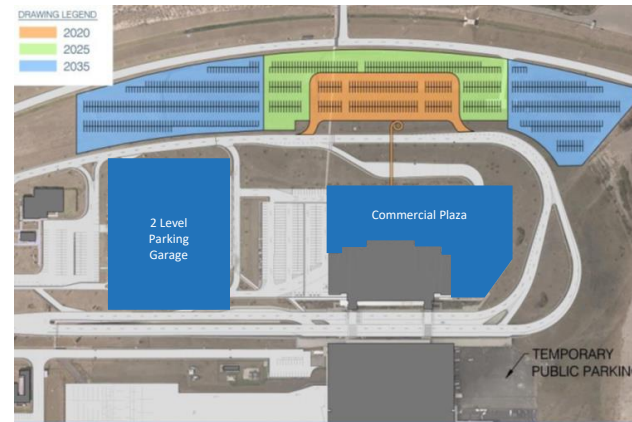
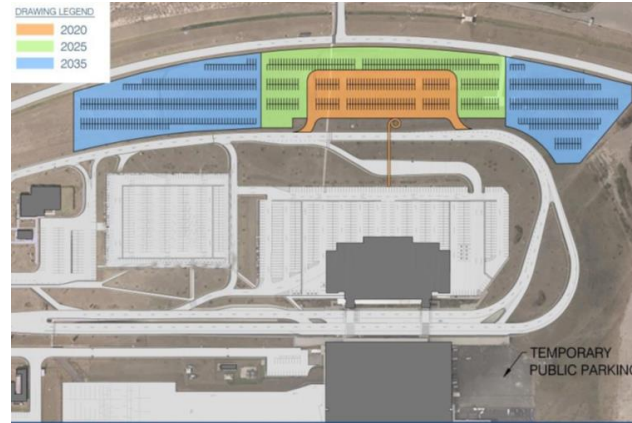


2020 International Arriving Passengers – 2018 Actual



UIO | Proyectos Comerciales

- Elementos comerciales han resultado en la consideración de adelantar el desarrollo de una estructura para estacionamiento
- El proyecto mejora el nivel de servicio a los pasajeros a la vez que se aprovechan oportunidades comerciales
- Se han desarrollado análisis de planeación para documentar que las modificaciones son consistentes con el Plan Maestro
- Modificaciones se integrarán en la próxima Actualización del Plan Maestro



SJO y UIO | Actualización Plan Maestro

- El Plan Maestro debe considerarse un documento vivo
- Se debe actualizar cada 5 años para integrar cambios inevitables en demanda y condiciones internas o externas
- Es importante que exista un proceso para integrar modificaciones entre actualizaciones, mientras que sean consistentes con el Plan Maestro
- La inclusión de grupos de interés en el proceso de planeación y diseño del aeropuerto es importante para generar un ambiente colaborativo



GRACIAS

Berta Fernandez
Landrum & Brown
bfernandez@landrum-brown.com

