



Holger Paulmann, presidente ejecutivo de SKY Airlines

“La Antártica está con freno de manos puesto”

Lucas Ulloa Intveen
 lucas.ulloa@laprensaaustral.cl

Holger Paulmann comienza su carrera en la aerolínea creada por su padre, Jürgen Paulmann, el 2007, cuando por aquellos años el directorio estaba compuesto por familiares cercanos a Jürgen que fueron paulatinamente diversificándose. Siete años más tarde, luego de la muerte de su progenitor, toma el control de la aerolínea. En 2013, se hizo cargo de la dirección de operaciones y, un año más tarde, se convierte en Ceo (Chief Executive Officer, lo que se traduce como director ejecutivo). Luego de cinco años en este último puesto, asume como presidente ejecutivo de la firma, cargo que mantiene hasta el día de hoy.

En conversación con El Magallanes, el empresario abordó la relación de la aerolínea con la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, las pretensiones turísticas ligadas al continente blanco, así como su visión sobre la viabilidad del hidrógeno verde en la aviación comercial.

Una de las primeras medidas que tomaron como Sky Airlines, sostiene Paulmann, fue ser “los primeros en apostar por Puerto Natales y poner vuelos desde Puerto Montt a Natales. Y ahora fuimos los primeros en decidir mantener vuelos durante todo el año hacia Puerto Natales”.

Dicha medida tenía un trasfondo y, a la vez, tuvo sus efectos: “Eso permitió que los hoteles por fin pudieran abrir por todo el año también y entender que el turismo no solamente tiene que ser en verano, sino que el turismo en la Patagonia chilena podría ser el año completo y eso es lo que estamos tratando de contribuir para que cambie un poco la mentalidad y



Holger Paulmann comentó su paso por la aerolínea en el último evento de aviación realizado en Santiago, Wings of Change Americas.

“Para poder seguir desarrollando la Antártica como destino turístico sería interesante que se pudiera ampliar la capacidad para vuelos con (aviones) 320, porque hoy en día el 90% de la gente que va a visitar la Antártica lo hace por mar y se demoran 6 días ida y vuelta, cruzando los estrechos, con un oleaje brutal, mareados como pollos y pierden 6 días de poder estar en la Antártica básicamente”.

“Hay oportunidad de poder mejorar la infraestructura para permitir que otros vuelos comerciales y no solamente desde el sur de Chile, sino que también desde Argentina, puedan volar hacia la Antártica. Podríamos traer turistas de todas partes del mundo, de Europa, Norteamérica y de China, incluso, a que puedan venir a conocer la Antártica”.

se amplíe un poco más la temporada de turismo y que desarrollemos alternativas de turismo de invierno y no solamente el turismo de verano”.

Vuelos antárticos

Pese al interés internacional que genera la Antártica, hoy la infraestructura existente dificulta el poder aprovecharlo al máximo.

“Hoy en día yo diría que la Antártica está con freno de manos puesto por esto”, sostiene Paulmann y lo sustenta explicando que “la Antártica no tiene una pista que permite que entren los aviones más grandes como los nuestros. La Teniente Marsh es una pista muy corta que no permite que entren aviones comerciales, los 320. Como para poder seguir desarrollando la Antártica como destino turístico sería interesante que se pudiera ampliar la capacidad para vuelos con 320, porque hoy en día el 90% de la gente que va a visitar la Antártica lo hace por mar y se demoran 6 días ida y vuelta, cruzando los estrechos, con un oleaje brutal, mareados como pollos y pierden 6 días de poder estar en la Antártica básicamente. Entonces, esto cambiaría completamente”.

En ese sentido, avizora diferentes oportunidades para volver más atractiva y con mayores oportunidades comerciales la zona austral, señalando que, por lo demás, se proyecta que el tráfico hacia la Antártica siga creciendo en los próximos años. “Hay oportunidad de poder mejorar la infraestructura para permitir que otros vuelos comerciales y no solamente desde el sur de Chile, sino que también desde Argentina, puedan volar hacia la Antártica. Podríamos traer turistas

de todas partes del mundo, de Europa, Norteamérica y de China incluso a que puedan venir a conocer la Antártica”.

Frente a los altos costos del viaje, indica que “lo mejor es con avión llegar allá, que haya un puerto y que los barcos puedan zarpas directamente. No necesitan ni siquiera mucha capacidad hotelera, porque los mismos barcos son los hoteles. Lo que sí tienes que asegurar que las condiciones del aeropuerto permitan operar en las condiciones climáticas que suele haber en la zona antártica. Es decir, para temas de visibilidad reducida, condiciones de viento elevados y un montón de otras cosas, para que los vuelos puedan operar regularmente sin ninguna restricción”.

Hidrógeno en aviación comercial

En cuanto a la viabilidad del uso de hidrógeno verde, Paulmann indica que es tan comprometidos a esta alternativa. Sin embargo, actualmente la tecnología no lo permite. “Estamos súper comprometidos en desarrollar la alternativa del hidrógeno en la aviación, pero con los aviones que tenemos ahora es imposible. Entonces, tanto Airbus como Boeing están desarrollando aviones alternativos que en teoría el día de mañana podrían funcionar con hidrógeno, porque la dificultad principal que tiene el hidrógeno en condiciones actuales es que requiere entre 4 y 5 veces el volumen del Jet Fuel para la misma energía”.

Por tal motivo, menciona que, para volar la misma distancia, se requerirían aviones mucho más grandes para poder operarlos. “Cuando tienes que transportar más peso, es mayor el consumo. Entonces, te queda la duda si en algún momento el hidrógeno pueda ser una alternativa eficiente”, hace ver.

Sueña con la oportunidad de que “nosotros también podríamos ser de las primeras aerolíneas del mundo en usar aviones que sean propulsados por hidrógeno”. Sin embargo, es una alternativa que debe seguir su curso de desarrollo tecnológico, dado que, como menciona Paulmann, “hay que tener la conciencia de que requiere mucho volumen en las condiciones actuales”.