

LA NUEVA CARA QUE LOS AEROPUERTOS DE CHILE ESPERAN TENER HACIA EL 2030



Un plan presentado por el Gobierno en diciembre pasado busca reforzar la red aeroportuaria en todo el país, tanto en terminales como en equipamiento para los aviones. La meta, según los expertos, es ambiciosa, pero no imposible, y responde a las necesidades detectadas durante esta temporada estival.

POR ANDREA CAMPILAY

Largas filas en los controles y máquinas de autoatención con fallas son algunos de los principales problemas que han manifestado los pasajeros del aeropuerto de Santiago durante esta temporada de vacaciones. Un escenario que podría encontrar la solución en las mejoras contempladas en el Plan Aeropuertos para Chile 2025-2030.

La medida -que fue dada a conocer por el Ministerio de Obras Públicas en diciembre del año pasado- contempla una inversión de más de US\$ 3.300 millones y permitirá intervenir 19 aeropuertos a lo largo del país a través de la Dirección de Aeropuertos y del sistema de concesiones. Los diseños y obras "tienen como objetivo tanto mantener la capacidad operativa y la seguridad de los recintos aeroportuarios como también asegurar su crecimiento armónico en función de las proyecciones de crecimiento de la demanda que existen para cada terminal", afirma la titular de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, Claudia Silva, y detalla que las mejoras en relación con las pistas de aterrizaje, calles de rodaje y plataformas para el estacionamiento de aeronaves apuntan a superar brechas que existen en algunos recintos con respecto a la normativa internacional.

Según cifras de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la aviación en Chile genera US\$ 2.100 millones de producción económica. Además, el

turismo ligado a ella genera beneficios adicionales con una contribución de US\$ 7.900 millones, y en ese escenario, responder a las deficiencias de la industria se vuelve crucial.

Pero, ¿son estas mejoras suficientes en términos de infraestructura? El académico de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transportes de la PUCV y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura, Álvaro Peña, es optimista al respecto y destaca que la iniciativa no solo atiende el transporte de pasajeros, sino que también fortalece la respuesta a emergencias. Sin embargo, recalca que "es fundamental comprender que la infraestructura aeroportuaria no puede ser tratada de forma aislada", por lo que la sostenibilidad y proyección de estas mejoras requerirá una planificación y coordinación constante con actores locales.

Carrera contra el tiempo

Completar la ingeniería, eva-

luación y construcción de la infraestructura en un plazo de cinco años es "extremadamente ambicioso y, en el contexto del modelo actual de concesiones, poco realista", observa el country manager de Trebide, Erwin Zapata. No obstante, asegura que es factible que para 2030 los 19 aeropuertos considerados en el plan estén bajo el modelo de concesiones y con avances significativos en sus proyectos, y ya en el 2035 es cuando todo estará completamente operativa, proyecta el ejecutivo de esta compañía de servicios tecnológicos especializada en la aplicación de la tecnología para la operación de infraestructuras de transporte.

Para cumplir estos plazos será esencial "la coordinación entre actores públicos y privados (...) además de un seguimiento permanente de los compromisos por parte de la academia, la ciudadanía y los sectores productivos para garantizar que los proyectos avancen sin contratiempos significativos", complementa Peña.

Novedades y referentes

Dentro de las mejoras, Silva destaca la ampliación de la pista del aeródromo La Florida de La Serena, la construcción de una nueva plataforma para el estacionamiento de aviones entre 2026 y 2027 en el aeropuerto Mataverí de Rapa Nui, la construcción de una nueva pista de 3.200 metros en 2029 en el aeropuerto El Tepual de Puerto Montt, la remodela-

ción y ampliación del terminal de pasajeros del aeródromo Pichoy de Valdivia y el nuevo terminal de pasajeros y pista en el aeródromo Teniente Julio Gallardo de Puerto Natales, entre otros.

Silva también resalta el impacto económico que esto puede traer. "La ampliación de la pista de El Tepual posibilitará que puedan arribar aviones de mayor envergadura, como el Airbus A380, el Boeing 747-8i y cargueros del tipo B767-300ER", dice, lo cual puede ser bien mirado por aerolíneas de carga e incluso por la industria salmoneera para aumentar los envíos de salmón fresco a ciudades como Miami.

La ampliación de los terminales de la Red Aeroportuaria Norte también forma parte de este plan. En el caso del Aeropuerto Andrés Sabella, en Antofagasta, y el Aeropuerto Desierto de Atacama en Copiapó, explican desde Sacyr Concesiones -quienes se adjudicaron la licitación- que "se busca ampliar la superficie de ambos recintos, implementando nuevos puentes de embarque y estacionamientos, mejorando la calidad de servicio para los usuarios, atendiendo la creciente demanda de pasajeros en el norte del país". En ese sentido, los expertos coinciden en que aeropuertos como El Dorado en Colombia, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima, Changi en Singapur, Heathrow en Londres y Barajas en Madrid, podrían servir de referentes para estas mejoras, gracias a su diseño sostenible e integración multimodal y tecnológica.

US\$
949
MILLONES
SE INVERTIRÁN EN EL
MEJORAMIENTO DE
LA RED PRIMARIA DE
AEROPUERTOS.

US\$
60
MILLONES
SERÁN DESTINADOS A
PUNTOS DE POSADA
DE HELICÓPTEROS.