

EDITORIAL

Vuelos comerciales

Esto no se trata únicamente de movilizar recursos del estado para la llegada de turistas VIP desde Brasil a uno de los mejores centros de esquí del continente, sino que tiene una proyección mucho mayor dado el interés de aerolíneas “low cost” por abrir la ruta Chillán-Santiago de manera permanente. Contar con vuelos comerciales generará impactos relevantes para la actividad económica de Ñuble, por ejemplo, en el turismo, pero también para el desarrollo de negocios.

Nuevamente se escuchan las voces pidiendo habilitar el aeródromo Bernardo O'Higgins, de Chillán, para recibir vuelos comerciales, una aspiración de larga data, que, con la creación de la región, cobró más fuerza, sin embargo, hasta ahora las gestiones de los gremios y de las autoridades locales no han tenido el resultado esperado.

Esta vez, el tema lo puso en la agenda la Cámara de Comercio de Chillán, luego que, hace unos días, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) no acogiera -por segunda vez- la solicitud de la aerolínea ATC, de operar siete vuelos charter directos entre Sao Paulo y Chillán, durante la temporada invernal 2025, con turistas brasileños que tienen como destino las Termas de Chillán. La empresa brasileña había planteado la misma solicitud en febrero de 2024, con miras al invierno del año pasado, ocasión en que también obtuvo una negativa.

Según explicó la DGAC, tanto en febrero de 2024 como este año, las instalaciones no cumplen el mínimo requerido para la atención de un vuelo comercial y tampoco cuentan con los servicios SEI (Salvamento y extinción de incendios), Avsec (seguridad aeroportuaria) y Tránsito Aéreo. Son básicamente las mismas limitaciones que han encontrado otras aerolíneas que evaluaron abrir rutas regulares entre Santiago y Chillán, como Sky.

Asimismo, para operar vuelos internacionales se requiere también la presencia de servicios como SAG, Aduanas y Policía de Investigaciones.

En 2023, cuando Sky Airlines intentó abrir una ruta entre Chillán y Santiago, las autoridades locales comprometieron sus esfuerzos para dotar al aeródromo de las condiciones

requeridas para la operación de vuelos. Fruto de esa inquietud local es que el MOP resolvió el año pasado encargar un estudio de demanda aérea, cuya ejecución tomará 13 meses y que abordará la evaluación de la infraestructura, la estimación de la demanda potencial (2025-2055) y la proyección de beneficios sociales e inversión necesaria para futuras ampliaciones.

El gobernador regional, Óscar Crisóstomo calificó de “inaudita” la respuesta de la DGAC y anunció que insistirá con la solicitud ante los ministros de Defensa y Economía. Lamentablemente, las gestiones de la máxima autoridad regional ante la DGAC no han sido exitosas y, probablemente, cualquier decisión sobre inversiones en el aeródromo tendrá que esperar las conclusiones del estudio de demanda del MOP, así como la posterior evaluación de la rentabilidad social en el aparato público, lo que podría tomar unos dos años.

Si bien se trata de una decisión técnica-económica, es innegable que la voluntad política jugará un rol clave, atendiendo el argumento de la descentralización. Y es que esto no se trata únicamente de movilizar recursos del estado para la llegada de turistas VIP desde Brasil a uno de los mejores centros de esquí del continente, sino que tiene una proyección mucho mayor dado el interés de aerolíneas “low cost” por abrir la ruta Chillán-Santiago de manera permanente.

Contar con vuelos comerciales generará impactos relevantes para la actividad económica de Ñuble, por ejemplo, en el turismo, pero también para el desarrollo de negocios. La Municipalidad de Chillán y el Gobierno Regional tendrán que trabajar unidos, esta vez, tanto en la gestión política, como destinando los recursos necesarios para que la propuesta pueda despegar.