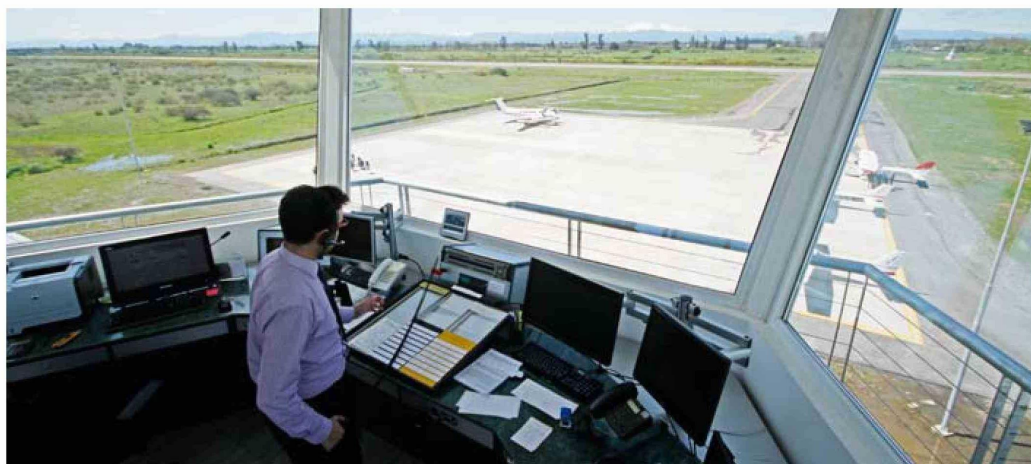


ALEJANDRO LAMA, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE CHILLÁN

“No se justifica un aeródromo en el límite regional”

Líder gremial recordó que se trata de una antigua idea que hoy no es viable.

Semanas atrás, el MOP incorporó la alternativa del aeropuerto birregional en el estudio de demanda aérea del aeródromo Bernardo O’Higgins.



ROBERTO FERNÁNDEZ RUIZ
robertofernandez@ladiscusion.cl
FOTOS: MAURICIO ULLOA GANZ

El presidente de la Cámara de Comercio de Chillán, Alejandro Lama, aseguró que “no se justifica construir un nuevo aeródromo en el límite regional”, en alusión a la incorporación de una alternativa birregional dentro del estudio de demanda aérea de Chillán, que recientemente adjudicó el MOP.

La alternativa fue consensuada con la Cámara Chilena de la Construcción Ñuble y CorÑuble, por lo que será parte del estudio de Análisis y Diagnóstico de la Demanda Aérea del Aeródromo General Bernardo O’Higgins de Chillán, una consultoría que se resolvió contratar en 2023, con el objetivo de determinar las obras a realizar y

El estudio de demanda aérea del MOP determinará las obras a realizar y la factibilidad recibir de vuelos comerciales en el aeródromo de Chillán.

evaluar la factibilidad de contar con vuelos comerciales en Ñuble.

Precisamente, la Cámara de Comercio de Chillán ha sido una de las principales promotoras de la reactivación de los vuelos comerciales a Santiago, como una forma de mejorar la conectividad de la capital regional, facilitar los negocios y potenciar el turismo.

Lama, quien, además, es instructor de vuelo y miembro del Club Aéreo Chillán, recordó que “esa idea fue planteada hace muchos años, cuando Carriel Sur no contaba con instrumental de apoyo para el aterrizaje cuando se reduce la visibilidad, entonces, muchos vuelos con destino a Concepción debían regresar, ya sea por niebla o mal tiempo, pero hoy, con el sistema ILS, los aviones aterrizan prácticamente solos con escasa visibilidad. En ese tiempo se planteaba un aeropuerto en Cabrero, que permitiría operar sin las restricciones que afectaban a Carriel Sur”.

En ese sentido, el dirigente afirmó que “pensar en una inversión nueva, teniendo lo que hoy tenemos, que es un aeródromo que puede transformarse en aeropuerto, que tiene la resistencia del pavimento que se requiere para operar los Airbus 320, tiene torre de control, tiene sala de espera, lo que falta son algunas instalaciones anexas, incluyendo el camión de control de incendios. Están levantando un tema

antiguo que hoy no se justifica”.

En esa línea, planteó que “el estudio seguramente revelará que, en vez de gastar millones en un nuevo aeropuerto, se puede destinar una mínima parte para dejar operativo el de Chillán y también el de Los Ángeles”.

Consultado por el interés detrás de promover un aeródromo birregional, Lama sostuvo que “si no existieran los aeródromos de Chillán y de Los Ángeles, apoyaría esa opción, pero hoy existen estos dos aeródromos que reúnen las características para operar el material de vuelo que tienen las líneas aéreas comerciales”.

Ubicación estratégica

Desde el MOP destacan que esta alternativa sería un aeropuerto interregional proyectado a 30 años, en la Ruta 5 Sur, cercano al límite Yungay-Cabrero, el que podría consolidarse como un polo industrial de interconexión en la región, en caso de que el aeródromo de Chillán no cumpla con los parámetros de rentabilidad necesarios.

Sebastián Godoy, presidente de la CChC Ñuble, respaldó la iniciativa. “Esta estrategia es muy beneficiosa, ya que nos asegura una infraestructura aeroportuaria en este anillo productivo que viene siendo la ruta Itata, Concepción-Cabrero y la Ruta 5”, aseguró.



En vez de gastar millones en un nuevo aeropuerto, se puede destinar una mínima parte para dejar operativo el de Chillán”

ALEJANDRO LAMA
PDTE. CÁMARA DE COMERCIO DE CHILLÁN