



Nuevo aeropuerto, por qué ahora sí



**POR ÁLVARO PEÑA
 FRITZ, ACADÉMICO
 ESCUELA INGENIERÍA DE
 CONSTRUCCIÓN Y
 TRANSPORTE PUCV,
 CONSEJERO DEL
 CONSEJO DE POLÍTICAS
 DE INFRAESTRUCTURA
 (CPI).**

Tras el anuncio de la autoridad de poner en marcha un nuevo aeropuerto en la Región de Valparaíso, viene la inevitable pregunta ¿Por qué ahora resultaría si en la década de los 90 hubo vuelos y, finalmente, los servicios no prosperaron en el tiempo?

Una de las respuestas viene de la mano del crecimiento que ha mostrado nuestra región. Se trata de un destino turístico destacado y con una actividad económica pujante, lo que impulsa la demanda de pasajeros -la que podría llegar a 900 mil personas anualmente-, quienes buscan conexiones aéreas eficientes. Las principales ciudades locales atraen a miles de visitantes cada año debido a sus playas, viñas y eventos, como el Festival de Viña del Mar. A esto se suma

la importancia política de Valparaíso por albergar al Congreso Nacional.

Otro elemento a destacar es que estos nuevos servicios pueden convertirse en un importante complemento de la movilización de carga hecha por el puerto, mejorando y dando opciones a la cadena logística.

Las principales urbes de la región merecen tener una terminal aérea de alto estándar, tal como sucede con las ciudades mineras en el norte. Hasta ahora, se conoce que el aeropuerto -situado en la actual base Torquemada, en Concón- contará con moderna infraestructura, una superficie de 4 mil metros cuadrados, seis posiciones para aviones y 195 estacionamientos, con lo que se puede manejar el volumen proyectado de pasajeros de

manera eficiente. La inclusión de áreas verdes también mejorará la experiencia de los usuarios.

Se espera que este proyecto también permita tener rutas nacionales e internacionales, incluyendo vuelos directos a ciudades importantes, como Iquique, Antofagasta, Calama, Concepción y Puerto Montt. Al mismo tiempo, puede haber conectividad desde y hacia Mendoza, Córdoba y Buenos Aires, en Argentina. A esto se suma un esquema de negocio *low cost*, que puede reducir los costos operativos y atraer tanto a aerolíneas de bajo costo como a viajeros que buscan opciones más económicas.

Debemos detenernos a abordar el modelo que se usará para implementar la iniciativa. Posiblemente se imple-

mente un esquema de asociación público-privada. En este modelo, una empresa privada se podría encargar de la construcción, mantenimiento y operación del aeropuerto a cambio de un periodo de explotación determinado, durante el cual recupera su inversión y obtiene ganancias a través de la explotación comercial de las obras.

De esta manera, la firma concesionaria obtiene ingresos a través de tarifas aeroportuarias, alquileres de locales comerciales, estacionamientos y otros servicios relacionados. Los ingresos generados permiten a la empresa recuperar su inversión inicial y obtener beneficios durante el periodo de concesión.

Como dijimos, se visualiza un futuro optimista, pero también surgen desafíos en la etapa de evaluación del

proyecto. Un reto es la permisología y no caer en la burocracia, pues los retrasos en la obtención de autorizaciones y aprobaciones ambientales y sectoriales pueden aplazar el inicio de operaciones, tal como ha sucedido con muchas obras. Afortunadamente, al aprovechar instalaciones existentes de Torquemada, se pueden reducir dichas tramitaciones.

Para llevar adelante grandes obras, resulta indispensable el apoyo del Estado y la coordinación interinstitucional durante las evaluaciones que harán ministerios, servicios, municipalidades y la Armada, importantes para garantizar la viabilidad y puesta en marcha del aeropuerto a tiempo. La idea es que pase de ser una promesa a convertirse en una realidad en el más breve plazo. 