



Esquivo aeropuerto de Concón enfrenta el desafío de una segunda oportunidad

Anuncio presidencial de habilitación del terminal, que estaría funcionando hacia 2027 en su primera etapa, hizo recordar su operación como tal durante casi un lustro en los años 90.



Rosa Zamora Cabrera

rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

Cuando el jueves 18 de abril, en la Base Aeronaval de Concón, el Presidente Gabriel Boric anunció la habilitación del aeropuerto local para vuelos comerciales desde y hacia distintas ciudades de Chile y Argentina, más de alguien debe haber recordado la vez que despegó desde ese lugar rumbo a Mendoza a bordo de un avión de la desaparecida Línea Aérea del Cobre, Ladeco, en los años 90.

Francisco Bravo, quien fue reportero gráfico de este diario, estuvo en el viaje inaugural de esa ruta. "Me acuerdo como si fuera hoy porque a la llegada a Mendoza nos pescó algo así como un viento de cola y el avión empezó a moverse violentamente como si fuera a caer. Yo me las di de valiente y me dije 'que sea lo que Dios quiera'. Pasamos bastante susto", relata.

No sin razón, la ministra de Obras Públicas, Jessica López, presente en el anuncio presidencial, dijo que "este aeropuerto es un proyecto que tiene historia y que hoy día estamos empezando a concretar", a propósito de la iniciativa que implica una inversión de \$76 mil millones y que permitiría en su primera fase, a contar de 2027, la operación de vuelos de corta distancia, como La Serena, Concepción o Mendoza, para luego acoger rutas más extensas, como Antofagasta o Buenos Aires.

La historia de la operación comercial del aeropuerto se remonta prácticamente a hace tres décadas. Publicaciones de la época indican que entre 1994 y 1995, Ladeco realizó 2.350 operaciones en Concón, en un comienzo también a Argentina. Y el 29 de octubre de 1995 este diario reporta que la línea Asociados Latinoamericanos de Transporte Aéreo (ALTA) ofrecía cinco vuelos diarios a distintas ciudades del país.

Posteriormente informaría que los aviones Beechcraft 1900C de la segunda empresa, con capacidad para 19 pasaje-

ros, realizaron más de 9.800 viajes entre 1996 y agosto de 1998, cuando ALTA "la línea aérea que hacía falta" cesó sus operaciones al no lograr las metas fijadas. Ese mismo año terminó Ladeco.

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

"Este nuevo aeropuerto es una tremenda oportunidad para seguir con el impulso y el crecimiento de Valparaíso", señaló el Jefe de Estado en relación al proyecto, que de acuerdo a las estimaciones del Gobierno permitirá transportar 900 mil pasajeros al año, potenciando el turismo y la generación de empleo en la región.

Las obras incluyen la habilitación de un nuevo terminal de pasajeros de más de 4 mil metros cuadrados -cuyo inicio la ministra López fijó para 2025-; áreas verdes, estacionamientos, alargue y ensanche de pistas, así como instalaciones de apoyo a la operación como torre de control, subestación eléctrica, bodegas, entre otros.

"Estamos conscientes de la importancia estratégica de este aeródromo para la región, y por eso es una gran alegría poder anunciar el plan de modernización de la red de aeropuertos que lidera el MOP (...) Hoy estamos dando el vamos al inicio del diseño, apertura de licitación, y le tocará a otro gobierno inaugurarlo. Así se construye Chile, con visión de largo plazo", añadió el Presidente Boric.

Asimismo, la ministra de Defensa, Maya Fernández, recordó que "la Armada ha puesto toda la voluntad para sacar adelante este proyecto. Ellos cumplen una labor fundamental y sus funciones, tanto militares como de apoyo a la ciudadanía se van a mantener, porque queremos sumar cada vez más acciones en beneficio de las personas".

PORFIADO REGRESO

La historia del aeropuerto regresa una y otra vez, desde que tras el término de las operacio-



REPRESENTACIÓN GRÁFICA DEL ACCESO AL TERMINAL AÉREO, LLEGADA Y RECOGIDA DE PASAJEROS Y SECTOR DE ESTACIONAMIENTOS.



LOS AVIONES DE LADECO EN LA LOSA DE CONCÓN. LA LÍNEA AÉREA OPERÓ ALLÍ ENTRE 1994 Y 1998.

nes de Ladeco y ALTA no llegaron más aviones comerciales o civiles que algunos privados -entre ellos los de Luis Miguel, Elton John o Ricky Martin que venían al Festival-, así como vuelos regulares que no podían operar en Santiago por malas condiciones de visibilidad.

Es posible que la cantidad de tinta utilizada para describir los intentos de reactivación del terminal conconino sólo sea superada por el tren rápido Santiago-Valparaíso. Partiendo por la inclusión de la reapertura en la campaña presidencial del entonces candidato Ricardo Lagos,

en octubre de 1999. La idea era transformarlo en un terminal internacional para potenciar el turismo en la zona.

Posteriormente, el 16 de diciembre de 2001, este diario consigna que el entonces intendente regional, Raúl Allard, solicitó al director general de Ae-

ronáutica Civil que se considerara al terminal en reemplazo de Cerrillos, una vez que éste cerrara, en 2004.

Al año siguiente, 27 de junio, tanto Allard como el exintendente y luego diputado, Marco Antonio Núñez, calificaron la reapertura como un imperativo urgente, esta vez con el apoyo de agencias de turismo locales cuyos ejecutivos recalcaron las ventajas de acortar de dos a media hora -en esos años- el tiempo de viaje entre el centro de Viña y el terminal aéreo.

VUELOS DESVIADOS

Un mes más tarde, y luego del aterrizaje de cinco vuelos de LanChile que debieron desviar su trayecto por la espesa niebla que afectó a Merino Benítez, el tema volvió al tapete. El 2 de julio de 2002, el diario informa: "Autoridades se comprometen con aeropuerto de Viña".

Esa vez, el alcalde de Concón, Oscar Sumonte; los diputados Laura Soto y Rodrigo González; el senador Jorge Arancibia

ESTIMACIÓN ES RECIBIR 165 MIL PASAJEROS AL AÑO EN LA PRIMERA FASE, Y SUBIR A 900 MIL LUEGO DE LA EXTENSIÓN DE LA PISTA

Con estudios de factibilidad o anteproyecto ya desarrollados, sobre la base de los cuales se generaron los presupuestos estimativos, las etapas y definiciones de plazos preliminares, parten los preparativos para la habilitación del aeropuerto de Concón en su primera etapa.

Esa fase, que tiene un costo de alrededor de 30 mil millones de pesos, "considera primero el diseño de ingeniería y después la construcción del terminal de pasajeros, hay que ver las pertinencias ambientales, si es necesario entrar al Sistema de Evaluación Ambiental y algunos otros permisos que sean necesarios, pero a fines del segundo semestre de este año entramos al diseño y después, a fines del 2025, a la ejecución", detalla el secretario regional ministerial de Obras Públicas, Yanino Riquelme.

Ya se está trabajando para la primera parte, "que es la apertura inicial con algunos vuelos de menor alcance, estamos hablando principalmente de viajes a La Serena, a Mendoza en el caso internacional, hasta Concepción por el lado sur".

De acuerdo a los plazos expuestos, hacia fines de 2026 "podríamos estar haciendo una primera habilitación, que consiste básicamente en construir infraestructura de edificios, principalmente el terminal de pasajeros y estacionamientos -porque hoy no existe infraestructura como para atender a los usuarios-, pero manteniendo en general la pista de aterrizaje en las condiciones actuales".

La segunda etapa corresponde a la extensión de la pista, oficinas de

operación e infraestructura mayor, "de tal forma de tener vuelos de más largo alcance, incluso rutas a Buenos Aires en el caso internacional, mientras que a nivel nacional poder llegar hasta Iquique por el norte y Puerto Montt por el sur. Estimativamente, eso podría concretarse hacia el año 2030", lo cual totaliza la inversión de más de 76 mil millones de pesos mencionada por el Presidente.

INVERSIÓN DEL ESTADO

- ¿La operación para vuelos de corto y mediano alcance entonces está prevista para 2027?

- Finales del 2026, año 2027. Con el terminal de pasajeros listo, áreas verdes, estacionamientos, infraestructura sanitaria, y con la pista como está, con algún mejoramiento menor, pero sin alargue.

- Y la segunda parte, con vuelos de mayor alcance, como a Buenos Aires, y a ciudades más lejanas del país, hacia 2030.

- Efectivamente, estamos pensando que eso podría estar funcionando o habilitado para el año 2030 aproximadamente.

- ¿Cómo será el modelo de negocios? ¿Los privados construyen el terminal a cambio de concesión o el Estado se hace cargo?

- En este momento el modelo es a través de inversión propia del Ministerio de Obras Públicas. Probablemente se podrá volver a estudiar para ver si en la segunda etapa o a posterior exista alguna necesidad. En este momento lo que se hace es una inversión directa

- Entre 1994 y 1998 operaron las líneas Ladeco y ALTA. Cerraron el mismo año. ¿De qué depende que ahora resulte?

- Aquí se hizo un análisis con un par de líneas aéreas, hay una eva-



Yanino Riquelme
 Secretario Regional
 Ministerial de Obras Públicas

luación de costos y de ingresos. En la primera fase, sin alargue de pista, estamos hablando de aproximadamente 165 mil pasajeros al año, y con la pista extendida podríamos subir a 900 mil pasajeros/año. El salto es realmente cualitativo y por lo tanto lo que veo es el mantenimiento de la operación en el tiempo.

- ¿Qué espera de este proyecto, cuáles son sus expectativas?

- Para mí es uno de los grandes proyectos del cual se viene escuchando hace muchos años. En algún tiempo hubo vuelos regionales y por lo tanto nosotros esperamos que esto se mantenga en el tiempo, independientemente de quienes estén en la administración del Estado. Se trata de un proyecto región que nos acerca con Argentina, con el norte, y también hay un importante movimiento turístico desde Argentina hacia Concón y Viña del Mar. Y la inversión que hay que hacer y que ya decidió el Gobierno, nos permite mantener el aeropuerto en el tiempo y pensar en algo a más largo plazo, considerando además que generalmente nos ha influido estar cerca de Santiago. Eso muchas veces nos complica en ciertos casos y por lo tanto es, creo yo, una excelente noticia para la región. ➔

y la directora regional de Sernatur, Katrina Sanguinetti, entre otras autoridades, visitaron el aeropuerto y fueron recibidos por el jefe de la Aviación Naval.

La entonces jefa de Sernatur mencionó la importancia de reactivar comercialmente el terminal aéreo, "en especial si se combina con la próxima construcción de un terminal de cruceros, el desarrollo del Plan Maestro de Turismo y los viajes de la tercera edad que se desarrollan en temporada baja".

USO ESTIVAL

Otras iniciativas se plantearon a contar de 2017. El 18 de julio de ese año, La Tercera consigna declaraciones del exseremi de Transportes, Mauricio Candia, quien indicó que algunas aerolíneas de bajo costo "manifestaron la intención de operar en el aeródromo", agregando que "aquí se establecen dos gestiones: una de corto plazo, que sería una marcha blanca sólo en época estival, y la de largo plazo, que es generar la condición para su uso todo el año".

El 7 de agosto de 2018, El Mercurio titula: "Constituyen mesa técnica para el uso mixto de instalaciones de la Aviación Naval: Aeródromo de Torquemada podría ser utilizado para vuelos comerciales a partir de 2022". Y comercialmente: "Sector público y privado de la región concuerdan en la necesidad de contar con servicios de transporte aéreo de pasajeros en una de las zonas de mayor interés turístico del país".

"En la reunión, junto con



"ESTAMOS CONSCIENTES DE LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE ESTE AERÓDROMO", SEÑALÓ EL PRESIDENTE..

darse a conocer el estado del proyecto, se esbozó un cronograma inicial, según el cual se requerirían cuatro años para su concreción. No obstante, mediante la anticipación de tareas, como el cambio de uso de suelo, demolición del antiguo terminal de pasajeros y construcción de uno nuevo, se podrían acortar algunas fases del proceso y anticipar los plazos".

La iniciativa -agrega la publicación- estaba en fase de estudios para determinar su rentabilidad social y ser incorporada eventualmente al Sistema Nacional de Inversión.

OPERACIÓN EN 2025

El 19 de junio de 2019, el Presidente Sebastián Piñera anunció

el Plan de Modernización de Aeropuertos, con inversiones por US\$ 1.442 millones, que incluía la licitación de cinco terminales aéreas administrados por la Dirección General de Aeronáutica Civil y uno por la Armada, en este caso Concón.

El sitio SoyValparaíso detalló: "Desde Presidencia informaron que se espera que el aeropuerto de Concón comience a funcionar para vuelos comerciales el 2025", tras un estudio de diseño en 2021 y el inicio de las obras en 2023.

FUNCIONES Y GESTIÓN

¿De qué va a depender que esta vez el proyecto aeropuerto se concrete y opere en forma permanente? El dos veces inten-

res", desde y hacia la Región de Valparaíso, observa.

"Una tercera función sería que fuera una alternativa de conectividad con ciertas regiones de Argentina, que pueden tener interés en abrir rutas en el verano, o mantener un servicio entre la región y Mendoza o Buenos Aires", agrega Aldoney, para quien lo fundamental es "pensar un aeropuerto desde una perspectiva de largo plazo, con buena conectividad vial hacia las carreteras y los centros urbanos donde se genera la demanda", lo que significa planificar bien, "ya que de lo contrario se pueden producir problemas posteriores que conllevan minimizar la utilización de esta infraestructura".

"Naturalmente, estos proyectos necesitan mucho tiempo de madurez y capacidad de gestión de la región, que yo creo es un gran problema que tiene la zona como para generar demanda, ya que se ve mucha preocupación por problemas generales y no así compromiso con soluciones específicas", plantea el exintendente.

REDUNDANCIA O RESPALDO

"Creo que la demanda tanto nacional como internacional con destino directo a la Quinta Región, Valparaíso, Viña del Mar o Concón, es baja. La importancia que tiene un aeropuerto en la zona es básicamente ser un respaldo al de Santiago, para situaciones de emergencia, para uso esporádico, por decirlo de algún modo", opina el decano de Ingeniería de la Universidad Diego Portales y experto en sistemas

de transporte, Louis de Grange.

El expresidente del Metro de Santiago hace ver además que Arturo Merino Benítez tiene capacidad para seguir aumentando el flujo, "por lo tanto, hoy en día la principal relevancia que tendría un aeropuerto en la Quinta Región es de redundancia o de respaldo del aeropuerto de Santiago", subraya.

En relación a los más de 900 mil pasajeros al año que se estima recibiría Concón, el experto expone que esa cifra corresponde al 5% de lo que mueve el terminal aéreo de la capital, diseñado actualmente para unos 20 millones de pasajeros al año, con posibilidades de aumentar a 30 millones.

"Por eso es que digo que el principal aporte es de respaldo, de redundancia. Claro, quizás hay una cantidad específica de personas que tiene como destino la Quinta Región, personas de regiones, por ejemplo, y que quizás un vuelo de Concepción a Valparaíso puede tener cierta demanda, pero yo creo que va a ser muy baja. Y de Santiago a Valparaíso es mucho más rápido moverse en auto o en bus, a los cuales es muy difícil ganarles en distancias tan cortas".

Mientras tanto, ya partieron los preparativos para la concreción del anuncio presidencial, que todos esperan se traduzca en un aeropuerto con operación permanente y rutas que ofrezcan un plácido desplazamiento allende la cordillera, a diferencia del movido viaje inaugural que hace tres décadas le tocó sufrir a Francisco Bravo. ➔