

Conectividad para el desarrollo: La visión de nuestro Gobierno detrás de la inversión aeroportuaria



Andro Mimica Guerrero

seremi de Gobierno

La gestión del presidente Gabriel Boric ha colocado a la conectividad —especialmente la aérea— como un eje estratégico para la equidad territorial y el impulso económico. No se trata solo de pistas y terminales: Se trata de asegurar presencia del Estado, desarrollo local y dignidad para quienes viven lejos de la capital.

El anuncio de inversiones en aeropuertos regionales durante la última Cuenta Pública es una señal clara de esta orientación. La modernización de terminales como los de Valdivia, Puerto Montt, Balmaceda, Punta Arenas, y el desarrollo de infraestructura en Rapa Nui y Natales no son gestos simbólicos; son actos concretos que permitirán a miles de personas acceder a servicios, a comercio, al turismo, y a la propia institucionalidad estatal.

En el extremo sur, donde las distancias y el clima son barreras reales, contar con una red aeroportuaria moderna es una necesidad, no un lujo. Así lo hemos considerado como Gobierno.

La reciente visita de la Directora Nacional de Aeropuertos, Claudia Silva, nos entregó importantes datos a considerar. En Magallanes, la inyección para la próxima década representa \$500 mil millones lo que equivale a un cuarto de los recursos nacionales proyectados. Esta cifra cuadruplica, por cierto, los montos históricamente destinados a la región.

La conectividad aérea es especialmente relevante en territorios como Magallanes, donde el aislamiento geográfico demanda soluciones logísticas de alto nivel. La inversión en el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo no solo mejora la experiencia de los pasajeros, sino que robustece el rol geopolítico de la región como puerta de entrada a la Antártica. Es también una herramienta para proyectar investigación cien-

tífica, soberanía y relaciones internacionales desde el sur del mundo.

Natales —nuestra joya regional ligada al turismo y a la producción— será sede del primer terminal autosustentable del país, inspirado en un tradicional galpón rojo de esquila. Con pista más amplia y espacios diseñados para aeronaves de gran tamaño, el recinto se proyecta como aeropuerto internacional si el circuito turístico lo requiere. Esto no es sólo estética: Es funcionalidad, soberanía y oportunidad económica.

Con la misma lógica, se modernizarán aeródromos menores: Porvenir, con \$30 mil millones; Puerto Williams, que recibirá \$8.500 millones para ampliar pista y calle de rodaje; y el aeródromo antártico Teniente Marsh, con inversión de \$45 mil millones, complementada por un nuevo terminal para 2027. Solo en 2025, se invertirán \$22 mil millones en 31 contratos en Magallanes, con obras ya en curso y otras programadas hasta 2035.

Pero más allá de lo técnico, lo importante aquí es el relato que sostiene estas inversiones: Chile no puede seguir creciendo de espaldas a sus regiones. Un país con un tercio de su territorio en zonas extremas no puede depender únicamente de la conectividad por carretera o marítima.

Es cierto que los desafíos persisten: Acelerar plazos, evitar sobrecostos, asegurar que las comunidades locales participen del diseño y se beneficien de estas obras. Pero sería mezquino no reconocer que hoy existe una visión clara y descentralizadora, que entiende que la infraestructura no es un fin en sí mismo, sino un medio para construir país con justicia territorial. Porque un Chile más conectado es también un Chile más justo, más competitivo y con más futuro, esa es la visión del Gobierno del Presidente Gabriel Boric.