



El país busca ampliar su conectividad, junto con reforzar su red aeroportuaria:

Chile vive *peak* de viajes aéreos y apuntan a que se convierta en un polo de conexión

JUDITH HERRERA C.

Desde hace ya algunos años que Chile se ha posicionado en Latinoamérica como uno de los países que movilizan más pasajeros en viajes aéreos. Se trata de un transporte que crece con nuevas oportunidades de rutas, pero también desafíos.

De acuerdo con la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), entre enero y junio de 2025 más de 14,3 millones de personas volaron a destinos nacionales o internacionales, cifra que representa el mejor primer semestre de la historia aerocomercial del país.

Las estadísticas también evidencian que el tráfico internacional aumentó un 9,2%.

“Ampliar la red de rutas aéreas”

Según la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Chile tiene un gran potencial “para crecer en movilidad y turismo”.

“A nivel nacional, el crecimiento sostenido del sector tras la pandemia abre una gran oportunidad para ampliar la red de rutas aéreas dentro del país, aspecto fundamental para mejorar la conectividad interna”, dice.

Respecto del ámbito internacional, las asociaciones indican que “Chile continúa siendo un referente turístico a nivel mundial, lo que incentiva a las aerolíneas a considerar la apertura de nuevas rutas directas hacia mercados de alto potencial. Esto favorece la competencia y genera beneficios directos para los pasajeros”.

Con todo, en la industria apuntan a que es fundamental

Durante el primer semestre más de 14 millones de personas se movilizaron en vuelos nacionales e internacionales. Industria pone el foco en nuevas oportunidades para crear rutas, pero advierte de desafíos regulatorios y legislativos.



AEROPUERTO DE SANTIAGO. —El MOP anunció este año una nueva inversión de más de US\$ 4 mil millones para construir un tercer terminal, entre otros espacios, y aumentar la capacidad a 84 millones de pasajeros para 2050.

contar con una colaboración público-privada que “garantice las condiciones adecuadas y un marco regulatorio sólido para operar”.

En ese sentido, desde ambas asociaciones plantean que “persisten elevados costos operativos que limitan la expansión de este medio de transporte. También hay propuestas legislativas que podrían tener impactos negativos en la industria, pero sobre todo en los usuarios”.

Álvaro Peña, integrante del

Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), comenta que Chile “tiene potencial para convertirse en un centro de conexión *hub* para Oceanía, Asia Pacífico y Conosur”.

Las oportunidades que podrían surgir para el turismo y la carga aérea son observadas por los fabricantes de aviones.

Es el caso de Airbus, cuyo modelo A220, que aún no opera dentro de Latinoamérica y que tiene capacidad para rutas domésticas e internacionales, ve

potencial en la región y en países como Chile y Brasil.

Daniel Wenninger, jefe del A220 Programme Office, con base en Canadá, plantea que el modelo podría conectar a Santiago “potencialmente con todos los aeropuertos en Sudamérica y hasta el Caribe y Centroamérica”.

Para el ejecutivo, el avión se caracteriza por su “flexibilidad aérea, con rutas cortas, incluso de 20 minutos, y otras largas, que superan las 6 horas”.

Capacidad ante mayor demanda

A juicio de Peña, quien también es académico de la U. Católica de Valparaíso, hay desafíos con “las demandas de infraestructura aeroportuaria y el soporte capaz de responder a la necesidad de los pasajeros que cada vez son mayores”.

“Otro tiene que ver con la interconexión territorial. Sobre todo porque hay una concentración en torno al aeropuerto de Santiago, pero en regiones es más limitada”, señala.

En una línea similar, la ministra de Obras Públicas, Jessica López, afirma que “ante la creciente demanda de vuelos nacionales e internacionales, hoy el desafío es que los terminales, las pistas y las plataformas de los 17 aeropuertos de la red primaria presenten condiciones óptimas tanto para la operación de las aeronaves como para la experiencia de los pasajeros”.

La secretaria de Estado dice que para abordar ese reto “tenemos planificada una inversión sectorial de más de un billón de pesos de aquí a 2035 en estos aeropuertos, sin contar la inversión que realizan los concesionarios. Los cambios más relevantes se verán en los recintos de Rapa Nui, Puerto Natales, Castro, Osorno y Valdivia”.

La cartera, además, analiza el potencial de los aeródromos regionales: por ejemplo, el de Chillán inició un estudio de demanda, que finalizará en 2026.

En el país, uno de los hitos ha sido la expansión del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, gestionado por Nuevo Pudahuel. Las obras de ampliación del terminal internacional, por ejemplo, incrementan su capacidad de 16 millones de usuarios a 38 millones al año.

El objetivo es expandir todavía más esos números y construir, entre otros espacios, un tercer terminal, para que “cuente con capacidad para 84 millones de pasajeros a mediados de este siglo”, sostiene la ministra López.

El subgerente de Comunicaciones y Asuntos Corporativos de Nuevo Pudahuel, Manuel Valencia, señala que a partir de la habilitación completa de las 76 puertas

14,3 millones
de personas viajaron en avión durante el primer semestre de este año.

de embarque del terminal internacional y las 38 que ofrecerá el nuevo nacional desde septiembre, “el aeropuerto ofrecerá una capacidad importante que entregará holgura a las aerolíneas y les permitirá disponer de su flota no solo para potenciar los destinos que hoy ofrecen, sino que también para abrir nuevas rutas directas a ciudades del país y del extranjero”.

Sobre la mejora en gestión a nivel nacional, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) afirma que “existe una serie de proyectos e iniciativas, que están siendo desarrolladas, y que tienen como objetivo la modernización de los sistemas de visualización, equipos de radares, sistemas de comunicaciones y otro tipo de sensores, para renovar y fortalecer el equipamiento”.