

EL TRÁFICO LOCAL CAYÓ UN 6,6% INTERANUAL EN ENERO

# Industria aérea apunta a grandes villanos por baja de tráfico de pasajeros locales: malas políticas públicas y desaceleración económica

MAX COBO

El tráfico aéreo doméstico completó en enero su sexto mes consecutivo de caídas, según la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). En el primer mes del año se transportaron 2.781.765 pasajeros en vuelos domésticos e internacionales, lo que representa una caída interanual de 2,6%. El tráfico local cayó un 6,6%. En contraste, el tráfico internacional creció un 2,5%.

Peter Cerdá, vicepresidente regional de IATA para las Américas, atribuyó la disminución en el tráfico de pasajeros local a un problema de políticas públicas. “Desafortunadamente, en los últimos años, el diálogo, la comunicación, el alineamiento, ha sido muy difícil, porque para este gobierno el transporte aéreo no era un objetivo importante”, sostuvo. Y ejemplificó: “Colombia, Brasil, México, República Dominicana, la misma Argentina, han ido creciendo casi a doble dígito y en el caso chileno no. Y parte de ello ha sido la falta de prioridad y diálogo con el Gobierno”, añadió.

Eduardo Hardessen, gerente general de la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila), ofreció una lectura complementaria. “En el mercado doméstico, estamos viendo un ajuste natural entre demanda y capacidad. Cuando la economía interna se desacelera, los viajes dentro del país —que son más sensibles al ingreso disponible y al consumo— tienden a moderarse”, sostiene. Según Hardessen, “el mercado internacional sigue una dinámica distinta, impulsado por expansión de rutas y mayores frecuencias hacia destinos como Brasil, Europa y Norteamérica, además de una demanda estacional fuerte”. “Son mercados con fundamentos diferentes y, por lo mismo, evolucionan de manera distinta”, sostuvo.

Estuardo Ortiz, CEO de JetSmart, coincidió con Cerdá y detalló los factores que, en su opinión, frenan al sector. Entre estos, las tasas de embarque y los subsidios que reciben otras industrias. Por ejemplo, recordó que en el ámbito competitivo los autobuses reciben subsidios al combustible que las aerolíneas no tienen.

Ortiz se refirió también a la infraestructura aeroportuaria, que según él “claramente requiere atención”, y a los horarios de aeropuertos regionales. “Se cierran los aeropuertos antes de la ventana de lo que los vuelos deberían llegar y se abren antes de que los vuelos puedan aterrizar”, describió, ejemplificando con el aeropuerto de La Serena. “Hay cosas mucho más rápidas que hacer sin tanta inversión”, insistió. Cerdá observó que incluso el terminal de Santiago ya muestra signos de saturación.

Cerdá planteó convertir a Chile en destino turístico permanente. “Un pasa-

Tras seis meses de caídas en el tráfico doméstico, IATA y JetSmart piden al gobierno entrante mejorar infraestructura y ampliar horarios aeroportuarios. Desde Achila, en tanto, ven un ajuste ligado a la desaceleración económica.



Eduardo Hardessen, gerente general de Achila.



Estuardo Ortiz, CEO de JetSmart.



Peter Cerdá, vicepresidente regional de IATA.

## SUBSIDIOS

**Según IATA, en la mayoría de países de Sudamérica, los buses interurbanos reciben subsidios al combustible que las aerolíneas no tienen. Esto, pese a que, según el organismo, en muchos mercados el precio de volar ya es más barato que el del bus.**

jero puede estar dos horas en inmigraciones. Hay lo que yo llamaría *low hanging fruit*, oportunidades que no requieren mucha inversión, pero sí mejor coordinación con el gobierno”, dijo.

Ortiz propuso un programa público-privado similar al de Perú para atraer turistas. En cuanto al crecimiento del mercado, afirmó que puede expandirse y que “España tiene 4,5 viajes por cápita, y Chile tiene 1,1. No hablemos de tanto, pero 20, 30, 40% más es totalmente viable”. En materia regulatoria, pidió ratificar el reglamento de frecuencias bilaterales en Santiago-Lima, “un tema que ha estado ahí pendiente, que no se ha terminado de procesar, a pesar de una propuesta concreta muy equitativa”.

## JetSmart sigue apostando a Chile

En este contexto, Ortiz explicó que su compañía redirige oferta: “Al final del día, nosotros somos un operador de carácter re-

gional, movilizamos cerca de 15 millones de pasajeros. Nuestro crecimiento estuvo fundamentalmente en Colombia y Argentina, porque fueron mercados que tenían un mejor atractivo”. Según el ejecutivo, JetSmart en su operación en Argentina durante 2025 crece a dos dígitos. Según la JAC, JetSmart creció un 11,9% en vuelos internacionales.

El CEO lo puso en perspectiva: cuando JetSmart entró al mercado en 2017, el índice de viajes per cápita era de 0,65 y hoy está en 1,15. “El mercado doméstico de Chile sí ha crecido y se ha estimulado más que cualquier otro en este período de nueve años, y creo que JetSmart ha sido un factor determinante, catalizador”, afirmó. “Seguimos creyendo en el país, seguimos invirtiendo, tenemos nuestro *headquarter* aquí en Santiago y eso va a seguir siendo así”, aseguró.

Las declaraciones se dieron en el marco del ingreso de JetSmart a IATA como miembro número 36 en América Latina. Se informó que la compañía cerró 2025 con 50 millones de pasajeros en su operación, 54 aeronaves y el objetivo de 100 aviones para 2030.

Cerdá señaló que “muchas compañías europeas y norteamericanas que tenían su enfoque en Estados Unidos han redirigido sus operaciones hacia América Latina por el tema político. Tenemos que aprovechar estos momentos”. “Con este nuevo gobierno (que asumirá en marzo) tenemos un gran interés para establecer políticas conjuntas. Lo que queremos es contribuir al bien social y económico del país”, concluyó.