

MARTES 24 DE MARZO DE 2026 / DIARIO FINANCIERO

13

EMPRESAS

■ Según fuentes, la ampliación del aeropuerto de Santiago y las iniciativas en Viña, Chillán y Maule serán re-analizadas por la cartera.

POR LAURA GUZMÁN

La expansión de la infraestructura aeroportuaria fue una de las apuestas del Ministerio de Obras Públicas (MOP) durante la administración anterior. Entre sus proyectos estrella figuraba la ampliación del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, que consideraba sumar nuevos terminales de pasajeros y una tercera pista, con una inversión cercana a los US\$ 4 mil millones.

Pero el plan no se limitaba a la capital. El Gobierno de Gabriel Boric también impulsó una batería de iniciativas en regiones, como el mejoramiento del aeródromo de Viña del Mar, la creación de un terminal internacional de carga en el Maule y la ampliación del aeródromo de Chillán, con miras a fortalecer la conectividad aérea y anticiparse a un aumento en la demanda.

Sin embargo, con la llegada de Martín Arrau al MOP, estos desarrollos se someterán a una exhaustiva revisión, que puede pausar su concreción final.

Antes de asumir la cartera, el exintendente de Ñuble delineó una hoja de ruta con 70 obras prioritarias en las que concentrará la gestión. En reiteradas ocasiones, además, ha enfatizado que su foco estará puesto en infraestructura ligada a la seguridad, el agua y otras áreas críticas.

Con su arribo a Morandé 59, el panorama se ha ido aclarando. De acuerdo con fuentes de la industria y del Gobierno, si bien los proyectos no están entre las prioridades actuales, en el ministerio optarán por revisarlos caso a caso antes de definir su continuidad, en un



MOP de Arrau realiza revisión profunda a emblemáticos proyectos aeroportuarios de la era Boric

escenario donde hoy “penden de un hilo” y podrían ser reformulados, postergados o eventualmente congelados.

La ampliación de AMB

En el caso del Aeropuerto Arturo Merino Benítez, la exministra López dejó el proyecto en marcha. El MOP avanzó en la licitación para el diseño de la ampliación, proceso que recientemente recibió cinco ofertas. Según el cronograma original, la adjudicación está prevista para fines de abril.

No obstante, ese escenario podría cambiar. Las mismas fuentes señalaron que la actual administración evalúa declarar desierto el proceso por la baja calidad de las ofertas y además una expansión de esa magnitud “no tendría sentido” con las condiciones actuales.

Entre los factores que explican este giro está la demanda proyectada. El flujo de pasajeros estimado para justificar la ampliación no se alcanzaría en el corto plazo, en parte por los efectos que aún arrastra la pandemia. A ello se

suma que, en varias ocasiones, la industria ha demostrado que la infraestructura existente puede ser mejor aprovechada.

Las fuentes apuntaron a medidas como la implementación de terminales mixtos –en lugar de separados para vuelos nacionales e internacionales–, lo que permitiría extender la vida útil del aeropuerto sin necesidad de una expansión.

Desde la Dirección de Aeropuertos del ministerio señalaron que la licitación del anteproyecto sigue dentro de los plazos establecidos y

US\$
4.000
MILLONES

ES LA INVERSIÓN PRESUPUESTADA PARA LA AMPLIACIÓN DE AMB.

que actualmente se están evaluando las ofertas recibidas.

Sin embargo, fuentes del MOP adelantaron que se optaría por pausar la iniciativa, revisar la licitación y relanzarla para que se interesen actores internacionales.

El escenario en regiones

El panorama se replica en regiones. En Concón, el proyecto de mejoramiento del aeródromo ya cuenta con aprobación ambiental y, de acuerdo con la planificación vigente, durante 2026 debería licitarse la primera etapa de obras.

En el Maule, en tanto, la iniciativa se encuentra en etapa de estudio de demanda, mientras que la ampliación del aeródromo de Chillán –cuyo análisis comenzó en 2025– debiera concluir durante este semestre.

Al igual que en Santiago, fuentes de la industria y del Gobierno señalaron que estas iniciativas tampoco avanzarían. Las razones apuntan a proyecciones de demanda poco robustas y a la cercanía con otros aeropuertos, cuya capacidad –afirmaron– aún puede ser mejor aprovechada, lo que reduce la viabilidad de nuevos desarrollos. El MOP también evaluaría frenar o rediseñar estos procesos.

Más allá de estos desarrollos, una fuente de la cartera explicó que el foco estará puesto en optimizar la infraestructura existente. Entre las medidas que se analizan figuran la extensión de horarios de operación –permitiendo funcionamiento 24 horas en algunos aeropuertos– y fortalecimiento de sistemas críticos, como operar en condiciones de baja visibilidad, por sobre el impulso de nuevas obras de gran escala.