



ROBERTO FERNÁNDEZ RUIZ
 robertofernandez@ladiscusion.cl
 FOTOS: MAURICIO ULLOA GANZ

AERÓDROMO DE CHILLÁN

Rechazan conclusiones de estudio de demanda aérea

Gobierno Regional y Cámara de Comercio cuestionaron levantamiento de información. Aerolínea brasileña Azul desestimó vuelos directos en invierno y optó por Concepción. CChC Ñuble apuntó que también se debió evaluar la alternativa de un nuevo aeropuerto en la Ruta 5.

Reacciones críticas generó el resultado del estudio de demanda aérea, divulgado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) este miércoles, el cual determinó que la demanda y los beneficios sociales no justifican una inversión del estado para habilitar operaciones comerciales en el aeródromo de Chillán.

Alejandro Lama, presidente de la Cámara de Comercio de Chillán, sentenció que el estudio no cumplió con las expectativas respecto a la calidad del levantamiento de información. "A nosotros no nos consultaron, nunca tuvieron una reunión con nuestro gremio (...) Hubo serias deficiencias. Creo que no recibieron los insumos correspondientes o no consultaron las personas adecuadas", añadió.

Lama confirmó que la aerolínea brasileña Azul, que había mostrado interés en operar siete vuelos directos Sao Paulo-Chillán este invierno, desistió luego de no obtener respuesta a sus requerimientos y optó por utilizar Carriel Sur.

Por otro lado, el dirigente dijo compartir la conclusión del estudio, "porque si dicen que van a tener que invertir más de US\$ 30 millones para dejar el aeródromo operativo, ese argumento me parece razonable. Pero resulta que nuestro aeródromo no requiere de esa inversión". Planteó que la estimación de las obras que se requieren para operar bordean los US\$3 millones, de los cuales el carro de emergencia corresponde a un tercio, "y que el gobernador comprometió su financiamiento".

"Entonces -continuó Lama-, estamos hablando de US\$2 millones para las instalaciones sanitarias y las ampliaciones en baños", resumió, al tiempo que argumentó que "las instalaciones que tiene el aeródromo de Chillán, que están botadas, son mejores que las del aeropuerto de Rapanui".

"Por supuesto que sería mejor tener un ancho de pista de 45 metros, pero con lo que tenemos hoy, que son 30 metros, sí puede aterrizar el Airbus 320; por supuesto que quisiéramos tener un terminal para recibir 500 personas, pero eso es emular a Concepción; creo que lo perfecto es enemigo de lo bueno", explicó.



Ver Video

Decisión de avanzar

El gobernador regional, Óscar Crisóstomo, subrayó que "existe un acuerdo vigente entre el MOP y el Gobierno Regional, firmado en 2025, para sacar adelante esta iniciativa. Hemos conversado del



Si el MOP está de acuerdo, nosotros tenemos la decisión de avanzar, principalmente en obras del terminal y áreas aledañas"

ÓSCAR CRISÓSTOMO

GOBERNADOR REGIONAL DE ÑUBLE

tema con el ministro Martín Arrau y con el subsecretario Nicolás Balmaceda, y aún estamos esperando una definición".

Agregó que "Ñuble ha demostrado con creces su capacidad de crecimiento y competitividad, pero necesita definiciones estratégicas para aumentar esas posibilidades".

Detalló que "dos aerolíneas manifestaron su voluntad. Lamentablemente, una de ellas, por falta de infraestructura, ya se trasladó a la Región del Biobío. La segunda es Latam, que formalizó su intención y solicitó obras de infraestructura básicas y totalmente atingentes. Si el MOP está de acuerdo, nosotros tenemos la decisión de avanzar, principalmente en obras del terminal y áreas aledañas".

"Esto requiere voluntad política del gobierno y espero que sea positiva. Necesitamos un pronunciamiento basado en el acuerdo existente para seguir avanzando, más allá de un informe que carece de lógica", cerró.

En esa misma línea, el jefe de la División de Infraestructura del

Gore, Ricardo Pavez, sostuvo que el informe carece de base técnica suficiente, porque no incorporó todas las variables: "Subestima el impacto del aeródromo porque se limita a los pasajeros directos, sin considerar la enorme población flotante por turismo y negocios".

El profesional afirmó que "un aeropuerto operativo no solo mueve pasajeros, sino que permite conectividad para carga de alto valor, como la exportación de productos perecibles, tecnología o turismo especializado, actuando como un habilitador de crecimiento, no como un mero receptor de demanda existente".

Pavez enfatizó que "la oferta de infraestructura genera su propia demanda y un aeropuerto funcional incentiva a las aerolíneas a abrir rutas que hoy no existen".

Alternativa en la Ruta 5

El presidente de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) Ñuble, Sebastián Godoy, criticó que el estudio no haya evaluado la alternativa de construir un aeropuerto en la Ruta 5, cerca del límite con Biobío, a pesar

De acuerdo con el estudio, la habilitación del recinto para operar vuelos comerciales demandará una inversión de \$30 mil millones.

de que inicialmente la idea había sido acogida por el exseremi de Obras Públicas, Paulo de la Fuente, pero luego fue excluida por su sucesor, Freddy Jelves.

"En 2024 se priorizó evaluar dos opciones. Una, que es el aeródromo Bernardo O'Higgins, y la otra, en Pemuco, en el límite entre Ñuble y Biobío. Un aeropuerto birregional inserto en un anillo productivo en donde convergen la Ruta 5, la Ruta Itata, la Ruta Concepción-Cabrero y el futuro baipás de la Ruta Itata, que genera una dinámica productiva muy interesante para desarrollar un aeropuerto", recordó el dirigente.

Lamentó que "esta alternativa, por alguna razón se desechó y sólo se priorizó evaluar el aeródromo de Chillán. No obstante, como gremios tenemos que trabajar junto a la autoridad para estudiar los alcances de este estudio y ver las estrategias para poder contar con un aeropuerto en la zona".

Godoy aseveró que "debemos no solo ver a la región, sino que vemos como un territorio, como un sistema integrado. Yo creo que esa mirada faltó".

Consultado el exseremi Paulo De la Fuente, manifestó que "acá hubo una total falta de visión de futuro. No somos una región aislada, debemos ver la vocación productiva y el desarrollo de infraestructura de las regiones de la macrozona. Los procesos licitatorios en Biobío van a generar una conectividad total, con un eje en Pemuco, que nos brinda un punto estratégico, equidistante entre Los Ángeles, Concepción y Chillán".

De la Fuente recordó que "se conversó con los gremios y entendieron el potencial. Sabíamos que las posibilidades de obtener una factibilidad positiva en el aeródromo Bernardo O'Higgins eran bajísimas, por eso levanté en su oportunidad dos puntos en el estudio, pero eso quedó en nada: las autoridades que asumieron no entendieron los procesos y proyecciones a 30 años. Ni el delegado saliente ni el seremi que me sucedió priorizaron dicha fórmula y acá tenemos los resultados".

Argumentó que "tener un aeropuerto a 35 minutos de Chillán y de Los Ángeles y a 40 minutos de Concepción es estratégico, además de ofrecer una alternativa a Carriel Sur. Creo que ésa es la fórmula. Hacer un nuevo estudio es perder tiempo".