

Peleas, invasión de pista o gritar “bomba”: disrupciones en el aeropuerto en Chile aumentan un 120% en un año

Si bien es una tendencia mundial, el alza de actitudes riesgosas en los terminales aeroportuarios ha tenido un exponencial aumento en suelo nacional. Expertos advierten penas blandas frente a este tipo de acciones y falta de conciencia sobre las consecuencias que puede traer este tipo de prácticas.

Francisco Corvalán

Las escenas dejaron de ser excepcionales. Pasajeros detenidos por falsas amenazas de bomba, personas irrumpiendo en zonas restringidas para impedir el despeje de un avión, agresiones a tripulantes y destrozos en terminales aeroportuarios forman parte de una secuencia que la industria aérea chilena observa con creciente inquietud.

Las cifras muestran que las conductas disruptivas en aeropuertos y vuelos van al alza tanto a nivel global como en Chile, encendiendo alertas sobre seguridad operacional, costos económicos y capacidad regulatoria.

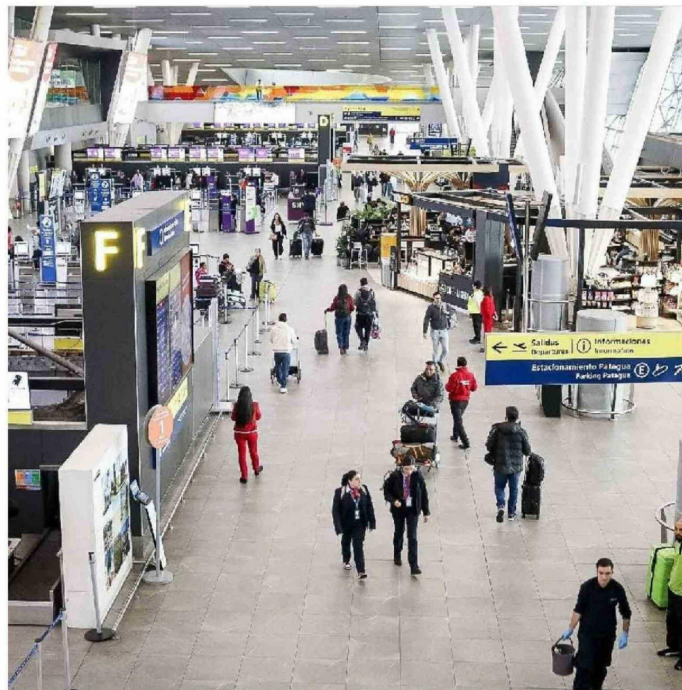
Según datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en 2024 se registró un incidente asociado a pasajeros disruptivos cada 392 vuelos a nivel mundial, frente a un caso cada 404 vuelos en 2023. El incremento, aunque aparentemente acotado, representa una tendencia sostenida de aumento en una industria donde cualquier alteración puede generar efectos en cadena.

En América Latina, el fenómeno se aceleró todavía más. De acuerdo con cifras de LATAM Airlines Group, los incidentes en sus operaciones regionales pasaron de 740 casos en 2023 a 827 en 2024. En 2025, en tanto, la cifra saltó a 1.141 episodios, un aumento acumulado superior al 50% en apenas dos años.

Pero es Chile el país donde el crecimiento aparece con mayor intensidad. Mientras durante 2024 LATAM contabilizó 127 incidentes disruptivos en vuelos y aeropuertos nacionales, en 2025 la cifra escaló a 280 casos, equivalente a un incremento del 120%. Todo esto, en el contexto de más de 82 mil vuelos operados dentro del país.

La tendencia tampoco parece desacelerarse. Solo en el primer trimestre de 2026 ya se contabilizan más de 70 casos en Chile, manteniendo el ritmo de una cifra récord que preocupa a la industria.

Un pasajero disruptivo puede provocar retrasos de varias horas, cancelaciones, pérdida de conexiones nacionales e internacionales y reprogramaciones masivas. Cada falsa alarma o incidente grave obliga además a activar protocolos de emergencia que involucran a la Dirección General



► Chile es el país de América Latina donde más ha crecido este tipo incidentes.

de Aeronáutica Civil (DGAC), la Policía de Investigaciones (PDI), Carabineros y, en situaciones más complejas, unidades especializadas como el GOPE.

El director del Centro de Estudios de Seguridad de la U. Central y exsubsecretario de Carabineros, Neftalí Carabantes, sostiene que este tipo de episodios no puede seguir siendo leído como simples “bromas” o conductas menores.

“Un solo aviso de bomba puede afectar a miles de pasajeros en pocas horas, generar pánico, estrés masivo y saturar las comunicaciones. Además, obliga a desplegar recursos críticos y puede dejar vulnerables otras áreas aeroportuarias mientras se maneja la emergencia”, advierte.

El experto recalca que, más allá de la intención del autor, el foco debe ponerse en el potencial daño operativo y de seguridad que generan estas acciones. “Ingresar a una pista o provocar desórdenes violentos en un aeropuerto no debe evaluarse solo

por la intención del autor, sino también por el impacto que produce sobre infraestructura crítica”, plantea.

Los casos ocurridos en Chile durante los últimos años ayudaron a instalar el debate público. Uno de los episodios más comentados ocurrió el 23 de abril, cuando un concejal de Hualpén fue detenido tras protagonizar una falsa alarma de bomba en un aeropuerto. El hecho obligó a activar protocolos de seguridad y alteró las operaciones del terminal. O el año pasado, cuando se viralizó el caso de un ciudadano haitiano que destruyó pantallas e infraestructura dentro del Aeropuerto de Santiago, provocando daños materiales y afectando el funcionamiento del terminal.

Manuel Valencia, subgerente de Comunicaciones y Asuntos Corporativos del terminal aéreo, afirma que el aeropuerto ha reforzado rondas policiales junto a Carabineros e implementado campañas gráficas en más de 200 puntos de atención para promover el

respeto entre pasajeros y trabajadores.

Percepción de impunidad

El aumento de los incidentes también abrió una discusión sobre la capacidad del marco regulatorio chileno. Actualmente, la legislación contempla sanciones para conductas que comprometan la seguridad aeronáutica. Una falsa alarma de bomba puede derivar en penas de hasta 540 días de cárcel, mientras que atentados contra la seguridad de la aviación civil pueden alcanzar hasta cinco años de presidio según el Código Aeronáutico.

Sin embargo, en la práctica, muchas de estas causas terminan con salidas alternativas, suspensiones condicionales o medidas cautelares temporales. Para Carabantes, “en Chile se suelen aplicar sanciones suaves comparadas con otros países, especialmente cuando no hay antecedentes penales o daños efectivos”.

El director de la Escuela de Gobierno y Administración Pública de la U. Mayor, Roberto Mardones, plantea que el problema refleja además un fenómeno social más amplio vinculado a los límites de la conducta individual y el debilitamiento de la percepción de autoridad. “Tengo la impresión de que hay una noción respecto de hasta dónde puedo hacer cosas como individuo sin dimensionar cuánto altero al resto”, sostiene.

A su juicio, muchas de estas conductas son ejecutadas sin conciencia real del impacto que generan, y en Chile todavía no existe una percepción suficientemente grave respecto de este tipo de amenazas, especialmente en comparación con países que vivieron atentados terroristas o crisis de seguridad aérea.

En Estados Unidos, por ejemplo, la Administración Federal de Aviación (FAA) opera bajo una política de “tolerancia cero” frente a pasajeros disruptivos. Las multas pueden superar los US\$ 43 mil por infracción y, en casos graves, derivar en procesos federales con penas de hasta 20 años de prisión.

Brasil también avanzó recientemente en esa dirección. En marzo de 2026, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) estableció nuevas categorías de infracción que contemplan multas de hasta US\$ 3.500 y prohibiciones de embarque de entre seis y doce meses. ●