

Fecha: 20-02-2026
Medio: La Prensa Austral
Supl.: La Prensa Austral
Tipo: Editorial
Título: Editorial: La conectividad no puede ser un lujo

Pág.: 9
Cm2: 227,8
VPE: \$ 297.734

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: ☐ No Definida

La conectividad no puede ser un lujo

En un país que se enorgullece de su geografía extensa y diversa, resulta paradójico que trasladarse entre regiones siga siendo, para muchos, un lujo más que un derecho. La discusión reabierta por el alcalde Claudio Radonich vuelve a poner sobre la mesa una realidad conocida en zonas extremas como Punta Arenas: los pasajes aéreos interregionales son tan caros que terminan reforzando el centralismo que se dice combatir.

La propuesta de eliminar tasas de embarque para rutas regionales -planteada al Ministerio de Transportes y respaldada por gremios como Sofofa, la Cámara Chilena de la Construcción

y la Cámara Nacional de Comercio- no es un simple ajuste técnico. Es, en esencia, una señal política, en cuanto a reconocer que el sistema actual castiga a quienes viven lejos del centro administrativo del país.

Hoy, viajar entre ciudades como Arica, Iquique, Antofagasta, Puerto Montt o Concepción suele implicar escalas obligadas en Santiago, más horas, más costo y menos eficiencia. Esa lógica no solo afecta al turismo; impacta directamente el acceso a salud especializada, educación superior, negocios y oportunidades laborales. En otras palabras, limita la igualdad territorial.

Los detractores de la medida argumentan que eliminar tasas no bastará para generar demanda. Tienen

razón... pero solo en parte. La conectividad aérea depende también de infraestructura, personal y planificación estatal. Que ocho aeropuertos no operen 24 horas y que no exista una política aeronáutica clara es evidencia de un problema estructural. Sin embargo, que la solución no sea única no significa que no sea necesaria.

La experiencia internacional demuestra que cuando se reducen costos regulatorios en rutas de baja densidad, se incentiva la competencia y aparecen nuevas operaciones. No es magia económica: es estímulo a la oferta. En regiones aisladas, esa diferencia puede determinar si una ruta existe o desaparece.

Según consignó El Mercurio, la autori-

dad reconoce el valor de la idea, pero advierte que no depende solo de su cartera. Esa respuesta refleja otra dificultad crónica del Estado chileno: la fragmentación institucional. Todos coinciden en la importancia de la conectividad, pero nadie tiene atribuciones completas para resolverla.

El debate de fondo trasciende el precio de un pasaje. Se trata de decidir si Chile seguirá siendo un país donde la movilidad territorial depende del ingreso personal o si asumirá que la integración interna es una política pública estratégica. Porque cuando desplazarse dentro del propio país resulta prohibitivo, el mensaje implícito es claro: la descentralización sigue siendo más discurso que realidad.