

DFMAS SUPLENTE

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

EL SISTEMA AEROPORTUARIO ANTE LA PRESIÓN DE MAYOR EFICIENCIA Y DESCENTRALIZACIÓN



Con una demanda que se estabiliza tras la recuperación pospandemia, el foco se desplaza hacia la planificación de capacidad, el equilibrio financiero de las concesiones y el fortalecimiento de los aeropuertos regionales. Aquí, expertos de la industria analizan el escenario actual y lo que viene.

POR VALENTINA CÉSPEDES

Tras la recuperación del tráfico aéreo posterior a la pandemia, el sistema aeroportuario chileno entra en una etapa de normalización. El crecimiento se moderó en 2025 y hoy, el debate comienza a desplazarse desde la expansión de infraestructura hacia la eficiencia operativa, el fortalecimiento regional y el ajuste del modelo de concesiones.

Según la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), el sistema alcanzó en 2025 los 28 millones de pasajeros, registrando un alza de 0,8%, aunque muy por debajo del crecimiento de 13% en 2024. Para la directora nacional de aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Claudia Silva, este menor dinamismo no debe interpretarse como una tendencia. Mientras recuerda que entre 2010 y 2025 el tráfico aumentó más de 150%, señala que las proyecciones globales anticipan crecimientos anuales de entre 3% y 4% en las próximas décadas, con mayor impulso en mercados emergentes.

"Es factible proyectar que en Chile la demanda seguirá aumentando de manera progresiva, aunque a tasas más moderadas que las vistas en los últimos años", sostiene.

Por otra parte, el gerente

general de la Sociedad Concesionaria Red Aeroportuaria Norte, Luis Guzmán, advierte que la recuperación no implica haber retomado la senda proyectada. "Se perdieron cinco años de crecimiento, lo que se traduce en posibles sobrecapacidades en algunos aeropuertos. Los pasajeros que se esperaban para 2024 o 2025 no llegaron", afirma.

No obstante, subraya que cada aeropuerto enfrenta realidades distintas y, como ejemplo, menciona el aeropuerto Chacalluta de Arica, que hoy opera con un tráfico 30% inferior al registrado en 2019, último año previo a la pandemia.

Sostenibilidad concesionaria

Este menor dinamismo también impacta al sistema de concesiones, que sustenta la infraestructura aeroportuaria. Guzmán explica que algunos contratos contemplan plazos variables para mitigar caídas temporales de demanda. El problema, afirma, surge cuando el menor crecimiento se vuelve persistente. "Los planes de inversión y el interés de los inversionistas se ven afectados", señala, citando el caso de

Punta Arenas tras el fortalecimiento del aeropuerto de Puerto Natales, que actúa como nuevo competidor.

En esa línea, el consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Álvaro Peña, plantea que la discusión no es cuánto se construye, sino si cada aeropuerto opera de forma eficiente según su rol, es decir, si es un hub regional, un terminal minero, una puerta turística o una de conectividad esencial. Apunta a que las ampliaciones deberían activarse con criterios objetivos, como congestión en horas punta o mayores

tiempos de espera, y no solo por proyecciones optimistas.

Asimismo, agrega que la desaceleración debe leerse como normalización. "Esto obliga a que el esquema de concesiones sea más fino en asignación de riesgo de demanda, gatillos de inversión y estándares de

eficiencia y sostenibilidad", plantea. Como ejemplo, menciona el acuerdo entre el MOP y Nuevo Pudahuel tras la pandemia, que incluyó extensión del plazo de concesión y ajustes en ingresos al fisco. "El aprendizaje institucional no es evitar concesiones, sino diseñarlas con cláusulas y métricas que reduzcan renegociaciones y aumenten la transparencia cuando el reequilibrio sea inevitable", afirma.

Fortalecimiento regional

Fortalecer la red también implica ampliar y modernizar terminales fuera de Santiago. Silva señala que actualmente se ejecutan obras en La Serena, Valdivia y Balmaceda, y que en los próximos años comenzarán trabajos en

capacidad acorde a la demanda actual y futura".

Para sostener esta expansión sin comprometer la viabilidad financiera, asegura que la estrategia del MOP ha sido agrupar aeropuertos en una misma concesión, combinando terminales consolidados con otros de menor tráfico. Ejemplos son la Red Aeroportuaria Austral (Punta Arenas y Balmaceda), la Red Aeroportuaria Norte (Antofagasta y Desierto de Atacama) y la futura Red Sur, que integrará Puerto Montt con Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy.

Para Peña, estas obras que son parte del Plan Aeropuertos 2025-2030, constituyen una señal relevante porque contemplan intervenciones en 19 terminales, con mejoras en infraestructura y

Según la Junta Aeronáutica Civil, el sistema alcanzó los 28 millones de pasajeros en 2025. Tras el récord histórico de 2024, cuando el sistema creció 13%, el año pasado cerró con un alza de apenas 0,8%.

Antofagasta, Calama, Copiapó, Rapa Nui, Temuco, Osorno, Puerto Montt, Castro, Puerto Natales y Punta Arenas. "Gracias a estos proyectos se cumplirá el objetivo de que todos los aeropuertos del país cuenten con una infraestructura más homogénea y con

equipamiento bajo un esquema que combina inversión pública y concesiones. "Esa combinación, bien ejecutada, permite invertir donde el beneficio social y productivo es alto, aunque la rentabilidad privada no siempre sea suficiente", afirma.

