

Expansión aeroportuaria

Pese a las advertencias por parte de las aerolíneas respecto de un relativo estancamiento del tráfico aéreo en el último año, igualmente el número de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales alcanzó a casi 26 millones a noviembre de 2025, la cifra más alta de América Latina en términos per cápita. Es la razón por la cual, dentro del actual plan aeroportuario, se están desarrollando obras de ampliación en cuatro terminales, mientras otros nueve las comenzarán este año. Esto, además de la transformación en aeropuerto del aeródromo Torquemada, en Concón. Y, junto con ello, se realizan los estudios de demanda para eventuales aeropuertos en Talca y Chillán, habiéndose ya descartado por este motivo uno en Los Ángeles.

Salvo casos especiales, tales como terminales aéreos ubicados en zonas estratégicas, que siguen lógicas geopolíticas, la decisión para realizar este tipo de obras debe seguir los criterios usuales para las inversiones públicas. Ello pasa por asegurar una rentabilidad social suficiente, lo cual requiere estudios de demanda y de costos. Es por eso que hasta ahora las inversiones aeroportuarias han sido productivas y no se observan en Chile grandes edificios de terminales con poco uso.

En este contexto, persiste cierta incredulidad sobre la viabilidad de un aeropuerto de más de US\$ 100 millones en Concón, dada su cercanía a Santiago. Su razón de ser es la de descongestionar Pudahuel en ciertos vuelos de cabotaje. Operaría como un aeropuerto regional, complementario al terminal de Santiago, y además aumentaría la conectividad de la V Región. A futuro, se espera que también pueda recibir pasajeros desde Buenos Aires u otras provincias argentinas. Las proyecciones estiman medio millón de usuarios en el mediano plazo y un crecimiento futuro importante, cuando acoja viajes internacionales.

A medida que se desarrollan los países, van aparecién-

do aeropuertos en ciudades más pequeñas. Suele ser una forma de transportar pasajeros desde y hacia el aeropuerto eje (o *hub*) del sistema nacional, que en Chile es Arturo Merino Benítez, en Pudahuel. En general, son servicios que utilizan aviones pequeños. A menudo turbopropulsados, estos vuelan a menor altura y velocidad en distancias cortas, pero a un costo también mucho menor y más compatible con flujos pequeños de pasajeros.

Se podría pensar que una mejor alternativa es la de tener buenos servicios de trenes de pasajeros. El problema es que estos son menos flexibles que un servicio aéreo. En efecto, la mayor parte de las inversiones en un ferrocarril no tienen un uso alternativo si la demanda esperada no se

materializa o si los costos de operación se elevan. Solo se pueden trasladar los equipos, pero ellos representan una fracción relativamente baja del costo total de una línea nueva o remozada. Un

aeropuerto tiene un costo muchas veces menor y si no hay demanda solo se pierde esa inversión, pues los aviones se destinan a otros recorridos. Chile, por otra parte, tiene pocas conurbaciones importantes a una distancia de menos de 400 km, la distancia ideal máxima para trenes normales. Es el caso del ferrocarril a Chillán, que se estima transportará 800 mil pasajeros al año, un número relativamente bajo y que solo permite —tal vez— remunerar la inversión de US\$ 150 millones porque la línea ya estaba construida y bastaba mejorarla y comprar nuevos equipos. De todas formas es un servicio que opera a pérdida.

En resumen, los aeropuertos en proceso de ampliación efectivamente necesitan de esas obras. Los terminales en que las inversiones resultan más riesgosas son, en cambio, aquellos que parten de cero, como el de Concón o los otros en evaluación. Pese a ello, dado su aspecto auxiliar respecto de Pudahuel y que se han desarrollado estudios de demanda y costos, las inversiones pueden justificarse.

Se trata de inversiones que pueden justificarse siguiendo los criterios usuales para la evaluación de su rentabilidad social.