

# CEO del Aeropuerto de Santiago por 2025: "El crecimiento no estuvo a la altura de lo esperado"

En 2025 el terminal capitalino movilizó a 26,5 millones de personas. Nicolás Claude, el máximo ejecutivo del principal complejo aeroportuario del país, espera superar este año los 27 millones, meta que dependerá en parte de los efectos de la guerra en Irán.

IGNACIO BADAL

**E**n 2019, el Aeropuerto de Santiago celebró haber movilizó a un récord de 24,6 millones de pasajeros. Pero después vino el desplome de la pandemia de Covid-19.

Le costó cinco años recuperarse para superar ese nivel histórico. En 2024, llegó a 26,2 millones.

Y el repunte continuó: en 2025 creció un 1% a un nuevo máximo de 26,5 millones de pasajeros, 14 millones en tráfico nacional y 12,5 millones en internacional. Sin embargo, el concesionario del terminal, Nuevo Pudahuel, un consorcio integrado por las francesas Group ADP y Vinci Airports.

"El crecimiento no estuvo a la altura de lo esperado. Esperábamos un poco más por el lado nacional (cayó 2%), porque el internacional creció en línea con lo previsto (subió 4,6%)", dijo Nicolás Claude, CEO de Aeropuerto de Santiago y de Nuevo Pudahuel, un consorcio integrado por las francesas Group ADP y Vinci Airports.

Claude explica que la razón principal del descenso en el tráfico doméstico fue que varias aerolíneas debieron dejar aviones inmovilizados por un problema técnico global en los motores de los Airbus A320Neo, modelo que en Chile usan Latam, Sky y Jetsmart. "Hizo que la oferta no fuese la que se esperaba", aseguró.

También afectó que se abriera el mercado argentino, lo que arrebató parte de la demanda por Chile como destino.

"Mantenemos la confianza en el potencial de crecimiento futuro de Chile, que es un mercado mucho más maduro, es dinámico, crece y se consolida" aseguró.

En esa línea, planteó que la meta de este año es superar los 27 millones de pasajeros, con un aumento moderado del orden del 2% y que estará desafiada por la crisis generada por la violenta alza de precios de los combustibles, que podría hacer subir el precio de los pasajes y eventuales restricciones de demanda.

El alza del petróleo, dijo, "es un parámetro realmente importante en el momento actual. Aunque cada aerolínea define su política de precios, pues algunas tienen protecciones contra estos incrementos. Pero es un parámetro externo que puede hacer más difícil alcanzar el objetivo".

"Aunque el tema clave es la duración del conflicto en Irán, pues el impacto será proporcional a la duración. Un golpe limitado



en el tiempo se puede recuperar", añadió.

## Cierre del conflicto con el Estado

El 18 de febrero de 2026 se cerró la historia del litigio judicial que protagonizó Nuevo Pudahuel con el Estado de Chile. El conflicto partió en 2021, cuando el consorcio solicitó revisar su contrato de concesión por el impacto de los cierres de la pandemia en sus ingresos.

Tras cinco años, ambas partes llegaron a un acuerdo que extendió en 36 meses el plazo de su concesión, que originalmente concluía en 2035, hasta octubre de 2038. También se redujo para esos tres años la tasa de coparticipación en los ingresos que se lleva el fisco, desde el 77,56% al 73%.

"Con un plazo de concesión fijo y una inversión que no dejamos de hacer en la pandemia, de US\$1.000 millones, el equilibrio económico de la concesión era imposible con un impacto de fuerza mayor de ese nivel. Este acuerdo compensa parcialmente el impacto del Covid y nos permite proyectarnos en el futuro con una visión más positiva", comentó.

## Respuestas a las problemáticas

Las obras del nuevo terminal internacional

acabaron en 2022 y la remodelación del antiguo aeropuerto concluyó en septiembre del año pasado, trabajos que dejaron al complejo con una capacidad de hasta 40 millones de pasajeros, pero que generaron críticas por las distancias que debían recorrer, sobre todo los pasajeros nacionales.

"Ahora tenemos dos accesos a la zona de embarque, hay dos zonas de check-in, con lo cual las caminatas son muy cortas", responde.

Una de las quejas que aún se oyen entre pasajeros es la distancia entre el terminal nacional e internacional, cuya caminata se calcula entre 5 y 10 minutos.

"No es una caminata tan larga. Hay que salir del terminal, caminar en el espacio público, pero no es tan desagradable: cuenta con árboles, una plaza y una gran fuente de agua. Además, si el traslado es con la misma aerolínea, es posible hacerlo sin maletas", sostuvo.

Al menos la posibilidad de un tren ligero para unir ambos terminales no está considerada. "Las distancias no son tan importantes para que lo justifique", aclaró.

Otro reclamo frecuente habla de las distancias al interior del terminal internacional, entre los chequeos iniciales y las mangas de embarque. Claude admite que pueden ser extensas, pero que no difieren mucho de otros aeropuertos y explica las razones: "Lo importante para un aeropuerto moderno es ofrecer posiciones de contacto directo a los aviones, que son las mangas, para evitar tomar buses de acercamiento. El diseño del Terminal 2 privilegia la experiencia del pasajero para acceder al avión de manera simple y continua".

De todos modos, el gerente arguye que cuentan con más de 50 veredas rodantes para aminorar la incomodidad de la marcha y un nuevo servicio de asistencia de movilidad con carros eléctricos.

"Ahora que terminamos las obras, nos estamos enfocando en mejorar la experiencia de los pasajeros", prometió. Y resaltó dos reconocimientos recientes: al aeropuerto más puntual del mundo por Cirium y al mejor personal aeroportuario de Sudamérica, por Skytrax.

Pero en los premios World Airport Awards 2026, también de Skytrax, de hace un par de semanas, Santiago resultó tercero en Sudamérica, por debajo de Bogotá y Quito. Y en la lista de los 100 mejores, que lidera Singapur, apareció 83°, después del lugar 98° del

## Nuevas rutas y más frecuencias

En diciembre, China Eastern comenzó a volar entre Buenos Aires y Shanghai. Y aunque el concesionario de Santiago quiere ampliar la oferta desde Chile a Asia, hasta ahora no hay anuncios de nuevas compañías que aterricen en el país. La última fue Turkish Airlines el año pasado, que permitió abrir el Medio Oriente y Asia desde su hub en Estambul.

Las novedades que sí habrán este año son de nuevas rutas y más frecuencias.

Latam Airlines inició el 29 de marzo el destino de Neuquén con cuatro frecuencias semanales y en octubre reabrirá Quito, con igual número de vuelos.

Asimismo, Latam elevará de 3 a 6 las frecuencias semanales a Melbourne desde el 12 de mayo, de 1 a 3 a Recife desde el 15 de junio y de 4 a 5 a Auckland, el 1 de noviembre; Arjet subirá de 3 a 4 vuelos a Punta Cana desde el 23 de mayo; Copa aumentará de 39 a 42 vuelos a la semana a Ciudad de Panamá desde el 2 de junio; Turkish subirá de 6 a 7 frecuencias a Estambul desde el 11 de junio; Aerolíneas Argentinas incrementará de 20 a 24 vuelos semanales a Aeroparque desde el 1 de julio; Air France elevará de 7 a 10 vuelos a París desde el 31 de agosto al 17 de octubre y desde el 15 de diciembre; Air Canada tendrá 4 en vez de 3 frecuencias a Montreal a partir del 27 de noviembre; y Delta duplicará a 14 frecuencias a la semana a contar del 3 de diciembre. ●

año pasado.

"Nuestro objetivo es estar dentro de los mejores de la región y creemos que con esta infraestructura terminada, estamos en buena posición para ello", proyectó.

Claude no quiso polemizar sobre la decisión del actual gobierno de echar atrás la licitación para el estudio de la futura ampliación del terminal, iniciada por la administración anterior. Advirtió eso sí que es importante planificar "para cuando llegue la necesidad...pero hay tiempo", sostuvo.

Lo que sí destacó es que las licitaciones de otros aeropuertos del país se realicen en grupos de ciudades, pues lo hace más atractivo para eventuales interesados. ●