

Pese a millonarias remodelaciones de los terminales

Conectividad aérea de Magallanes no despega porque aerolíneas no proyectan nuevas rutas

- La conexión aérea de la zona sigue concentrada en Santiago. Las compañías apelan a la rentabilidad, mientras expertos apuntan a la falta de incentivos y políticas públicas que diversifiquen las rutas.

Tomás Ferrada Poblete
Corresponsal en Santiago

Para salir de Magallanes por vía aérea, casi siempre hay que pasar por Santiago. Incluso si el destino final es más cercano, como Concepción o Temuco, el trayecto implica una escala en la capital.

Esa es hoy la realidad de la conectividad aérea de la región más austral del país. Una paradoja si se considera que Punta Arenas se convertirá pronto en la primera ciudad de Latinoamérica con cuatro pistas de aterrizaje, que Puerto Natales contará con un terminal autosustentable y que Puerto Williams avanza en obras para ampliar su plataforma y construir una nueva torre de control. Las mejoras son significativas, pero la oferta de rutas, a la fecha, sigue siendo limitada.

Hoy, para llegar en avión a Punta Arenas, prácticamente



Sky Airline mantiene vuelos regulares durante todo el año entre Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas y Puerto Natales.

no hay otro camino que pasar por Santiago. Lo mismo ocurre para salir de la región hacia otros puntos del país. Salvo excepciones puntuales, los vuelos

interregionales siguen siendo escasos o inexistentes.

Latam Airlines opera actualmente cinco rutas en Punta Arenas durante todo el año: los

vuelos diarios a Santiago y Puerto Montt; el semanal a Mount Pleasant (Malvinas/Falklands) y el esporádico a Río Gallegos, Argentina. En verano, se suma

un viaje estacional directo entre Puerto Natales y Santiago.

Sky Airline, por su parte, mantiene vuelos regulares durante todo el año entre Santiago, Puerto Montt, Punta Arenas y Puerto Natales. En tanto, Jetsmart dejó de operar rutas hacia Punta Arenas y Natales.

Las aerolíneas coinciden en que la apertura de nuevas rutas depende de la demanda y de condiciones de rentabilidad. Desde Latam, señalan que cada decisión pasa por un análisis que garantice operaciones sostenibles en el tiempo. Desde Sky, destacan que en el caso de Puerto Natales se logró establecer una ruta permanente gracias a las mejoras en infraestructura, pero que abrir más destinos requiere viabilidad operativa y condiciones que estimulen la demanda.

En la práctica, esto significa que mientras no cambien esos factores, la diversidad de rutas seguirá siendo limitada y los ma-



Las imágenes virtuales permiten idear las remodelaciones de los terminales de Punta Arenas (a la izquierda) y de Puerto Natales (a la derecha).

gallánicos seguirán dependiendo del aeropuerto de Santiago para conectarse con el resto del país y el mundo.

Las obras que vienen

En Punta Arenas, la inversión bordea los \$150 mil millones y considera, entre otras obras, la ampliación de la calle de rodaje Alfa, un nuevo cuartel contra incendios y, hacia fines de la década, un nuevo terminal de pasajeros cuya construcción fue adelantada por decisión presidencial.

En Puerto Natales, se proyecta un rediseño completo del aeródromo Teniente Julio Gallardo, que incluirá una pista de 2.440 metros, capacidad para aeronaves de gran tamaño como el Boeing 767 y una superficie diez veces mayor que la actual.

El nuevo terminal -inspirado en un galpón de esquí rojo- será además el primero autosostenible del país. La posibilidad de que opere vuelos internacionales no está descartada.

Puerto Williams, en tanto, contempla una inversión de \$8 mil 500 millones para ampliar su plataforma y habilitar nuevas calles de rodaje. También se estudia extender la pista hacia una laguna cercana para permitir el arribo de aviones Airbus A320, aunque la obra implicaría un relleno de casi tres millones de metros cúbicos.



Latam Airlines opera actualmente cinco rutas en Punta Arenas durante todo el año: los vuelos diarios a Santiago y Puerto Montt; el semanal a Mount Pleasant (Malvinas/Falklands) y el esporádico a Río Gallegos, Argentina. En verano, se suma un viaje estacional directo entre Puerto Natales y Santiago.

No hay promesas concretas

Consultadas por este medio, Latam y Sky Airline no adelantaron nuevas rutas a la región. Ambas valoraron las mejoras en infraestructura en los aeropuertos, pero recalcaron que cualquier expansión requiere evaluar la demanda.

"Analizamos nuestra capacidad como aerolínea low cost para estimular y desarrollar tráfico que nos permita operar de forma sostenible", señaló Julio Solar, gerente de estrategia de Sky.

En tanto, María Paz Villasanté, Gerente Senior de Estrategia

Comercia de Latam, aseguró que la compañía está "constantemente evaluando oportunidades y viendo cómo apoyar la conectividad del país (...). Cada ruta que se define operar pasa por un análisis en términos de demanda y rentabilidad para que sean duraderas", pero que su foco está en las seis rutas que ya opera en la región.

Un problema estructural, pero abordable

Para el académico Américo Ibarra, del Centro de Políticas Públicas del Territorio de la

Universidad de Santiago, la escasa conectividad aérea de Magallanes no puede analizarse sin considerar su aislamiento geográfico y la baja densidad poblacional. "No hay ruta directa por vía terrestre y eso dificulta toda materia logística con la zona", señala. Aun así, advierte que la dependencia casi absoluta de Santiago no es una condición inamovible.

Desde su perspectiva, el problema es estructural, pero abordable si se adoptan las políticas públicas adecuadas. "El Estado podría considerar

definir algunos tipos de subsidios específicos: subsidios a los precios de los pasajes aéreos, subsidios para mejorar la oferta de servicios aéreos -más aerolíneas- que atiendan la zona y/o el subsidio de esta ruta aérea", plantea.

Junto con lo anterior, propone una mirada más amplia del transporte para conectar la zona, que no se limite al modo aéreo. "Una alternativa es fortalecer la conectividad aérea y en este sentido se entiende el importante plan de inversión que hay hasta 2035, con obras en Punta Arenas, Puerto Natales, Porvenir, Puerto Williams y la Antártica. Otra opción interesante es generar y optimizar, por ejemplo, un sistema multimodal de transporte: integrar ferries, rutas marítimas y transporte terrestre con subsidios permanentes", sostiene.

Para Ibarra, la clave está en que la inversión en infraestructura esté acompañada de una estrategia de conectividad pensada desde el territorio. "A pesar de reconocer su evidente posición geográfica extrema, Magallanes cuenta con diferentes modos de conectividad. Probablemente la vía óptima sea la aérea, pero eso no significa que no se pueda complementar o incentivar su desarrollo con instrumentos públicos", concluye.