

Fecha: 24-05-2026  
 Medio: La Discusión  
 Supl.: La Discusión  
 Tipo: Columnas de Opinión  
 Título: Columnas de Opinión: No faltan pasajeros, sobra miopía

Pág.: 18  
 Cm2: 324,6  
 VPE: \$ 323.266

Tiraje:  
 Lectoría:  
 Favorabilidad:

3.500  
 Sin Datos  
☐ No Definida

# No faltan pasajeros, sobra miopía

**E**l estudio sobre el Aeródromo Bernardo O'Higgins contiene una paradoja: con sus propias cifras describe una oportunidad para Ñuble, pero termina emitiendo una conclusión que le baja el pulgar a la inversión. Esa es su principal debilidad: no demuestra falta de demanda. Identifica un mercado potencial de 2,4 millones de pasajeros al año, estima que el aeródromo podría captar 273.700 pasajeros anuales y señala que la ruta a Santiago sería sustentable con dos a tres frecuencias diarias. Además, concluye que la operación puede ser rentable para un privado con 81,5% de ocupación promedio, equivalente a 146 pasajeros por vuelo. Es decir: no acredita inviabilidad; acredita demanda significativa y una base comercial plausible.

La contradicción aumenta cuando el mismo documento reconoce que, incluso sin la inversión completa, podría operar con restricciones. Para la ruta Santiago-Chillán, un A320-200 podría despegar con 151 pasajeros, por sobre el umbral de equilibrio que el estudio fija para la rentabilidad privada. Entonces: ¿cómo se pasa de un escenario con demanda relevante a una conclusión que prácticamente desestima la inversión? Porque la evaluación social escogió mirar solo una parte



Ñuble creó, junto a InvestChile, una unidad para atraer inversión extranjera y movilizó \$3.500 millones para cofinanciar proyectos de capital nacional o extranjero. Una visita técnica de Latam constató que la pista está en buen estado y que las principales brechas están en el terminal. La conclusión del estudio no debe leerse como una sentencia contra el aeropuerto, sino como evidencia de una metodología insuficiente.

del problema.

El estudio monetiza básicamente ahorro de tiempo, algunos costos de operación vehicular y emisiones. Al hacerlo, castiga al modo aéreo porque consume más recursos y genera más CO<sub>2</sub> que el bus o el tren. Esa lógica puede servir para una evaluación tradicional de cambio modal, pero es demasiado pobre para una infraestructura estratégica. De hecho, deja apenas como "beneficios exógenos cualitativos" dos efectos decisivos: conectividad para emergencias e impulso a la competitividad turística. Es decir, reconoce que existen, pero no los incorpora en la conclusión económica. Por eso termina con un valor actual de beneficios sociales de MM\$3.295 frente a una inversión preliminar del orden de MM\$30.000: no porque el aeropuerto carezca de valor, sino porque buena parte de ese valor quedó fuera de la medición.

Ñuble no está discutiendo un simple reemplazo entre bus, tren, auto y avión. Está discutiendo cómo destrabar una plataforma de desarrollo. Hoy la región ya muestra crecimiento turístico: en 2024 registró 424.400 pernoctaciones, y en el primer trimestre de 2025 ya acumulaba 136.045. Además, Ñuble cuenta con ZOIT declaradas, impulsa promoción turística nacional e internacional, y proyectó eventos globales como el Mundial Master UCI MTB

2026 en Nevados de Chillán. Pensar que un aeropuerto no incide en esa expansión es absurdo.

Lo mismo ocurre con la inversión. Ñuble creó, junto a InvestChile, una unidad para atraer inversión extranjera y movilizó \$3.500 millones para cofinanciar proyectos de capital nacional o extranjero. En paralelo, el MOP y el Gobierno Regional firmaron un plan aeroportuario que vincula esta infraestructura con turismo, comercio y respuesta ante emergencias. Una visita técnica de Latam constató que la pista está en buen estado y que las principales brechas están en el terminal. Mientras la estrategia pública regional ve una palanca de desarrollo, el estudio lo trata casi como si fuera solo una comparación de combustible y minutos ahorrados.

Por eso, la conclusión del estudio no debe leerse como una sentencia contra el aeropuerto, sino como evidencia de una metodología insuficiente. Si con una demanda probablemente subestimada ya aparecen 273.700 pasajeros al año, dos a tres vuelos diarios viables y condiciones de rentabilidad privada, lo razonable no es archivar el proyecto, sino corregir la pregunta. La discusión de fondo es cuánto crecimiento adicional en turismo, inversión, empleo, conectividad y resiliencia puede habilitar esta infraestructura. Y esa, justamente, es la parte que el estudio no midió.



**RICARDO SALMAN ABURDENE**  
 PRESIDENTE DE CORÑUBLE