

## EDITORIAL

# Aeródromo: el potencial no basta

**Si bien nadie duda en que tener un aeródromo apto para vuelos comerciales sería una contribución al desarrollo de la ciudad y de la región, será difícil que dicho desafío se aborde en la medida que siga siendo subutilizado.** Por ello, más que apelar siempre a la billetera regional, se requiere un esfuerzo común, de potenciales usuarios, empresas, gremios, autoridades de Gobierno y parlamentarios, para que no solo se realicen las mejoras que hoy reclama una aerolínea, sino también para incentivar su uso y éste sea rentable y se mantenga en el tiempo.

**D**esde el mundo político hasta el empresarial, todos han coincidido en el gran potencial que representa para Nuble tener un terminal aéreo, y es por lo mismo que la reciente cancelación de 10 vuelos chárter con turistas brasileños que pretendían venir a la cordillera este invierno, debido a que no reúne las condiciones para operar comercialmente, reinstala en la agenda local el tema del aeródromo de Chillán, aspectos pendientes, la mora en equipamiento y la pregunta sobre la real utilidad que tiene para nuestra región.

Esta vez se trata de Sky Airlines, que tendría interés en desarrollar la ruta Santiago-Chillán tres veces a la semana, pero no puede hacerlo, y no porque la pista esté en mal estado, o no cumpla con todas las normas para las operaciones de un Airbus 320. El problema radica en aspectos relevantes en materia de seguridad que están pendientes, aunque se pensaba que no era así, admitió con sorpresa el propio gobernador regional, a quien le han pedido que destine recursos para ello.

En concreto, los principales requerimientos se asocian a servicios de salvamento y extinción de incendios en aeronaves, mientras que para la atención de vuelos internacionales se necesita personal y logística para la PDI, Migraciones, Servicio de Aduanas y el SAG, entre otros.

Desde el GORE reconocen que contar con un aeropuerto podría repercutir positivamente en el crecimiento de Nuble, pero también que se trata de miles de millones de pesos en equipamiento que deberían ser financiados por la Dirección General de Aeronáutica Civil, no con fondos regionales. Por eso, lo responsable sería no solo

elaborar un plan de inversiones con todas las mejoras que se necesitan para poder recibir vuelos comerciales, sino también tener completa claridad sobre su uso actual y proyecciones, a fin de justificar los recursos públicos que se destinarían, más allá de los beneficios de una decena de vuelos, durante un par de meses.

Y es que si bien nadie duda en que tener un aeropuerto sería una contribución al desarrollo de la ciudad y de la región, será difícil que dicho desafío se aborde en la medida que siga siendo subutilizado, como ha ocurrido la última década. Por ello, más que apelar siempre a la billetera regional, se requiere un esfuerzo común, de toda la región, lo que incluye a potenciales usuarios, empresas, autoridades de Gobierno y parlamentarios, para que no solo se realicen las mejoras que hoy reclama una aerolínea o un gremio, sino también para incentivar su uso y éste sea rentable y se mantenga en el tiempo.

El sector agrícola exportador, por ejemplo, también podría hacer su aporte, apostando por el desarrollo de una plataforma logística en la zona para el embarque de productos alimentarios entre el Maule y Los Lagos, e incluso de zonas más australes.

Se puede tener o no una visión estratégica sobre el transporte aéreo regional. Pero si se opta por lo primero, deben alinearse autoridades regionales, representantes políticos y empresariales para concretar las inversiones públicas y privadas que se necesitan para potenciar nuestro terminal aéreo como un centro de servicios interregional que contribuya no solo al turismo local, sino también a mejorar la competitividad de la industria alimentaria, la logística y otros rubros emergentes de la región de Nuble.