

## Exceso de operaciones aéreas habría acelerado daño en pista de Natales: Mop evalúa dos alternativas para su reparación definitiva

» Aunque la vida útil estimada de la pista era de 20 años, a sólo una década de su inauguración ya presenta fisuras importantes. La reparación completa de la pista podría costar hasta \$15 mil millones.

El sábado pasado el Aeródromo Teniente Julio Gallardo de Puerto Natales cerró sus operaciones desde las 8 de la mañana hasta las 3 de la tarde. El motivo: una fisura en la zona de contacto de su pista de aterrizaje, el tramo donde el peso de las aeronaves se concentra al tocar tierra.

La cuadrilla de Administración Directa de la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas (Mop) actuó de inmediato y realizó trabajos de bacheo con asfalto en frío. Gracias a ello, la pista quedó nuevamente operativa al día siguiente.

La fisura ya había provocado, el viernes previo al cierre, la cancelación de vuelos de las aerolíneas Sky y Latam como medida preventiva. La situación generó preocupación entre las autoridades locales. "Nos preocupa la situación del aeródromo de la provincia, porque hicimos un trabajo arduo para tener vuelos constantes y, si esto se interrumpe, sería muy perjudicial", señaló la alcaldesa de Torres del Paine, Anahí Cárdenas.

El incidente abrió además un debate mayor: el principal terminal aéreo de acceso al Parque Nacional

Torres del Paine está operando muy por sobre la capacidad para la cual fue diseñado.

Durante 2025, el aeródromo de Puerto Natales registró un movimiento de 310.315 pasajeros, cifra que representa un aumento de 25,7% respecto del año anterior. En contraste, el aeropuerto de Punta Arenas -el principal de la región- alcanzó 957.353 movimientos, con una leve caída de 0,2%.

Según explicó el director regional de Aeropuertos del Mop, Fabián Navarro, cuando el recinto fue remodelado se proyectó para aeronaves de menor tamaño y una frecuencia limitada de operaciones. Actualmente, en cambio, aterrizan en Natales las mismas aeronaves que operan en Punta Arenas, considerablemente más pesadas, con entre siete y ocho vuelos comerciales diarios en temporada alta, además de vuelos charter y privados.

La alta demanda aceleró el deterioro de la carpeta asfáltica. Aunque la vida útil estimada de la pista era de 20 años, a sólo una década de su inauguración ya presenta fisuras importantes, especialmente en la zona de contacto. El problema se intensifica durante el invierno, ya

que el agua se infiltra en las grietas y, al congelarse, expande y fractura aún más el pavimento.

Navarro indicó que las reparaciones actuales son paliativas y consisten en trabajos de bacheo con asfalto en frío, procedimiento que se realiza prácticamente cada semana para mantener operativa la pista.

### Opciones de intervención

La Dirección de Aeropuertos trabaja en dos proyectos para enfrentar el deterioro. La primera alternativa contempla la conservación de la zona central de la pista mediante asfalto en caliente, con una inversión estimada en \$4 mil millones. La segunda opción considera la reparación integral de la pista, con un costo cercano a los \$15 mil millones.

Ambas iniciativas presentan una complejidad logística considerable, debido a que la conectividad aérea de Última Esperanza depende casi exclusivamente del aeródromo. Por ello, la fórmula que se analiza es ejecutar obras parciales, alternando periodos de trabajo y operación: cuatro días de intervención y tres de funcionamiento.



El Aeródromo Teniente Julio Gallardo de Puerto Natales.

Aunque esta modalidad prolonga los plazos y encarece los costos, permitiría mantener los vuelos.

La posibilidad de cerrar completamente la pista durante cuatro meses para ejecutar una reparación total fue descartada por las autoridades. "Hoy día nadie lo aceptaría", afirmó Navarro.

### El nuevo aeropuerto

Paralelamente, el Aeródromo Teniente Julio Gallardo avanza hacia una transformación mayor. El recinto proyecta convertirse en un terminal moderno, con nuevas instalaciones, iluminación y capacidad para operar las 24 horas. El anteproyecto referencial, que define el desarrollo del aeropuerto para los próximos 20 años, fue concluido en 2025.

El próximo paso será elaborar los antecedentes para una licita-

ción bajo la modalidad de "pago contra recepción", sistema que permitirá a una empresa privada desarrollar el diseño definitivo y ejecutar posteriormente las obras. Con este mecanismo, los plazos de diseño podrían reducirse significativamente, pasando de los habituales tres o cuatro años a cerca de un año y medio.

De acuerdo con información publicada por La Prensa Austral, el terminal aéreo será objeto de siete proyectos financiados mediante el Plan de Desarrollo de Zonas Extremas, con una inversión total superior a los \$90 mil millones.

Entre las mejoras consideradas se incluyen torres de iluminación que permitirán habilitar operaciones nocturnas, algo que actualmente no es posible debido a la falta de infraestructura y personal especializado de la DGAC.