

Fecha: 02-04-2026
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general

Pág.: 5
Cm2: 643,1
VPE: \$ 5.698.678

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: Aerolíneas alertan problemas de operación por obras en pistas del Aeropuerto de Santiago y DGAC propone uso con franja horaria

Aerolíneas alertan problemas de operación por obras en pistas del Aeropuerto de Santiago y DGAC propone uso con franja horaria



■ La autoridad aeronáutica considera concentrar vuelos entre las 20:00 y 08:00 horas durante la intervención de una pista, lo que implicará reprogramaciones y ajustes en la industria.

POR LAURA GUZMÁN

Hace algunos días, las grandes aerolíneas que operan en el país elevaron el tono frente a las autoridades y algunas de ellas incluso advirtieron la posibilidad de cancelar operaciones en el mercado chileno. ¿La razón? Las restricciones que inicialmente contemplaba la autoridad en el marco de las obras de mantención de las pistas del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Para entender el origen del conflicto, hay que retroceder al segundo semestre de 2025. En ese período, la Dirección de Aeropuertos (DAP) anunció la intervención de la pista oriente (17L-35R) entre el 15 de abril y el 30 de junio de este año, y de la pista poniente (17R-35L) entre el 1 de julio y el 31 de agosto próximos. En ese momento, la autoridad recalcó en reiteradas ocasiones que la planificación de los trabajos buscaba minimizar los impactos sobre la industria.

Sin embargo, a medida que se acercaba el inicio de las obras, la relación entre el sector público y privado comenzó a tensionarse.

El foco del conflicto se centró en la intervención de la pista poniente. Mientras esta se encuentre en trabajos, toda la operación del aeropuerto se trasladaría a la pista oriente, cuya capacidad estructural presenta limitaciones.

En términos simples, la pista oriente no está diseñada para re-

cibir de forma intensiva aeronaves de gran fuselaje, como aviones de carga o de largo alcance. Frente a este escenario, según relataron fuentes de la industria, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) comunicó a las aerolíneas que la solución sería que estas redujeran carga o los pasajeros a bordo para ajustarse a los límites de peso, propuesta que encendió las alarmas.

De acuerdo con las mismas fuentes, al menos tres compañías con trayectos de largo alcance –incluyendo rutas hacia Europa, Asia y otros continentes– advirtieron que, bajo esas condiciones, operar en Chile “simplemente no era viable ni conveniente”, deslizando la opción de suspender sus servicios en el país.

Ajustes y nuevo plan

Pese a un inicio marcado por la rigidez, con el paso de los días las autoridades comenzaron a abrirse a alternativas. La DGAC, la DAP y representantes de la industria sostuvieron una serie de reuniones para evaluar opciones que permitieran mitigar los impactos.

La alternativa que fue ganando mayor consenso consistió en dividir las jornadas diarias entre operación

y trabajos, estableciendo franjas horarias diferenciadas.

En ese contexto, la DGAC confirmó a DF que este jueves presentará a la industria un plan actualizado, que incluirá un nuevo cronograma –dado que los imprevistos obligaron a reprogramar las obras– junto con un esquema operativo ya definido.

En concreto, la autoridad señaló que las aeronaves de fuselaje ancho podrán operar diariamente en la pista poniente con su peso máximo de despegue: de lunes a viernes durante 12 horas continuas, y los fines de semana y festivos durante las 24 horas.

“Las condiciones antes señaladas permitirán la continuidad diaria de las operaciones de aeronaves de fuselaje ancho, por lo que no debería considerarse dejar de operar en el Aeropuerto AMB”, recalcó la DGAC.

Aunque no se entregaron detalles específicos sobre horarios, desde la industria trascendió que las obras de la pista poniente comenzarán el 21 de septiembre, con una duración de 43 días. Asimismo, entre lunes y viernes la operación aérea se concentraría entre las 20:00 y las 08:00 horas, mientras que en el bloque diurno se ejecutarían los trabajos. Estos detalles, señalaron, se darán a conocer este jueves 2 de abril en

una nueva ronda de reuniones entre ambas partes.

La mirada de la industria

Desde la Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila) señalaron que el proceso es necesario para asegurar el adecuado mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. En esa línea, valoraron la disposición de las autoridades para revisar el plan inicial e incorporar criterios operacionales.

El gremio advirtió que eventuales restricciones a aeronaves de mayor tonelaje podrían generar impactos relevantes, por lo que destacaron que la alternativa en evaluación permitiría acotar los efectos en comparación con las propuestas originales.

Con todo, subrayaron que el nuevo esquema igualmente implicará ajus-

tes operacionales, especialmente en la programación de itinerarios, e insistieron en la necesidad de mantener una coordinación estrecha con la industria para minimizar disrupciones.

Por su parte, el analista de tráfico aéreo de la consultora Aeródromos IGS, Ricardo Delpiano, advirtió que, aun con las medidas de mitigación, el plan podría generar efectos relevantes. Según explicó, actualmente muchos vuelos de larga distancia operan en horarios diurnos, por lo que el cambio obligará a varias aerolíneas a modificar sus itinerarios.

Además, señaló que el otro problema “es que muchos de estos vuelos no dependen exclusivamente de Chile, sino que están conectados con hubs internacionales, como Madrid, lo que puede generar complicaciones. No es llegar y cambiar rutas, todo está interconectado”.

En esa línea, Delpiano agregó que las aerolíneas deberán revisar su oferta y ajustar sus conexiones, por lo que “todo dependerá de la demanda y de si resulta conveniente operar en esos horarios. Además, en un contexto marcado por el alza de los combustibles y tensiones geopolíticas, varias aerolíneas ya están revisando sus planes para 2026. Si a eso se suma la variable de la pista, la operación se vuelve aún más compleja, lo que podría derivar en suspensiones de rutas, algo que sería negativo para el país”, concluyó.

43
DÍAS

DURARÁ LA INTERVENCIÓN DE LA PISTA PONIENTE