

Infraestructura aeroportuaria

PULSO EDICIONES ESPECIALES

PARA LAS NECESIDADES DE HOY Y EL FUTURO

El desarrollo de más y mejores aeropuertos en el país

Grandes ampliaciones, nuevas tecnologías e inversiones para mejorar las zonas de servicio le dan al país una posición a la altura de los mejores estándares internacionales.

POR: FABIOLA ROMO P.

Con un millonario plan de modernización de aeropuertos, Chile busca responder a la demanda de los próximos 20 años. Las obras contempladas para 17 aeropuertos superan los US\$1.442 millones de inversión, cifra que permitirá aumentar la capacidad de los terminales desde 214.000 m² a 537.000 m².

Según el académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Adolfo Ibáñez, Eduardo Bitrán, a través del mecanismo de concesiones, el país ha logrado incorporar al sistema aeroportuario la infraestructura necesaria para abordar el rápido crecimiento de la demanda. "En los noventa, Chile aumentó el ingreso per cápita en forma muy rápida y el uso del transporte aéreo subió a tasas de dos dígitos, lo que impuso una demanda muy significativa", recuerda.

Por eso, las inversiones no solo se han concentrado en mejorar la infraestructura y los servicios, sino también en la incorporación de modelos de negocios orientados a reducir la presión sobre las tarifas aeroportuarias. "El sector privado desarrolla el comercio, que es una parte importante de los ingresos de la actividad aeroportuaria. Así, se reducen los precios y se les da acceso a estos servi-



cios a un porcentaje más significativo de la población", señala Bitrán.

Previo a la pandemia del Coronavirus se gestaron cambios importantes en la industria aeroportuaria chilena. Algunos de los que menciona el profesor de Estrategia de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, Jerko Juretic, son: la utilización de aviones con mayor autonomía de vuelo; la construcción de una red na-

cional que conectará aeropuertos principales, secundarios y pequeños aeródromos; las nuevas tecnologías de construcción de pistas y aeropuertos, y el aumento de la congestión de diferentes hubs aeroportuarios por la alta demanda de pasajeros y nuevos destinos.

"En el corto plazo y con la reducción de viajes en todo el mundo, los modelos de negocios de los aeropuertos

evolucionarán a atender menos tráfico de conexión vía hubs y más viaje non-stop o punto a punto (P2P), situación que es impulsada por los nuevos aviones y por las preferencias de los pasajeros. Junto con ello, se seguirán implementando medidas físicas preventivas para evitar la propagación del virus, lo que será un estándar internacional a largo plazo, aunque podría decaer la exigencia

en algunos años", anticipa el académico de la Universidad de Chile.

RECUPERACIÓN

Pero aun que la pandemia nos obligó a cambiar una serie de conductas, como los viajes de negocios y la asistencia a seminarios y conferencias, ésta no durará para siempre y la infraestructura aeroportuaria está en muy buen pie para asumir la demanda futura. "Teníamos cuellos de botella por el crecimiento del tráfico, pero una vez terminadas las inversiones en el nuevo terminal y tras la recuperación del servicio vamos a tener bastante holgura y estaremos a la altura de los estándares internacionales", afirma el académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Adolfo Ibáñez, Eduardo Bitrán.

En 2020, las cifras anuales de tráfico aéreo se vieron afectadas por la pandemia, ya que solo se trasladaron 9.394.958 pasajeros, lo que representó una caída de 64% en comparación con 2019. Pero, la vacuna, que ya está distribuyéndose, pronto podría mejorar los números.

"En el corto plazo y con la reducción de viajes en todo el mundo, los modelos de negocios de los aeropuertos evolucionarán a atender menos tráfico de conexión vía hubs y más viaje non-stop o punto a punto (P2P), situación que es impulsada por los nuevos aviones y por las preferencias de los pasajeros." Jerko Juretic, profesor de Estrategia de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile.