

# Para 2028 se espera que en Chile viajen en avión más de 46 millones de pasajeros

lunes, 07 de mayo de 2018

Tweet

**Judith Herrera C.**  
**Nacional**  
**El Mercurio**

**Expertos advierten que proyección de la Junta de Aeronáutica Civil choca con terminales que no están preparados para absorber el fuerte aumento de la demanda.**

Ya casi no genera sorpresa cuando la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) da a conocer las cifras de tráfico aéreo y cada mes se constata un sostenido aumento. Continuando esa tendencia, el número de pasajeros transportados en vuelos nacionales e internacionales creció 15,9% en el primer trimestre de este año.

Y seguirá subiendo. La irrupción de las aerolíneas de bajo costo en rutas nacionales; compañías internacionales que han incluido a Santiago entre sus destinos; los paquetes de viaje que se pueden adquirir en simples pasos, y otros factores han masificado el uso del avión como medio de transporte.

Una proyección hecha por la JAC a solicitud de "El Mercurio" muestra que, considerando el crecimiento poblacional indicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), para 2028 habría 2,5 viajes anuales por habitante, alcanzando índices que hoy tienen países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

Porque si en 2017 se movilizó en avión un total de 22.316.092 personas, en 2028 la cifra se duplicará hasta llegar a 46.049.546. Y aunque el aumento es un signo positivo, los expertos miran con preocupación la presión que ello le pone a la infraestructura, por la falta de capacidad de los aeropuertos para absorber una mayor demanda.

"El tráfico aéreo a nivel nacional creció cuatro veces en 10 años y esto era muy difícil de predecir hace una década, con todos los factores que permitieron esto", afirma Javier Hurtado, gerente de Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción. Agrega que "las bases de proyección son bien complejas, por eso se debe ir evaluando".

**Felipe Delgado**, profesor de Ingeniería de Transporte y Logística de la U. Católica, advierte que "las tasas de crecimiento que se han supuesto son menores que las que se han dado en la práctica. El tráfico de pasajeros crece cerca de dos veces el Producto Interno Bruto (PIB), pero para el diseño de los terminales generalmente se considera una expansión menor".

Julio Nazar, arquitecto urbanista de la U. del Desarrollo, advierte que "no contamos, a nivel nacional, con aeropuertos que tengan segundas pistas, y eso ya limita mucho el aterrizaje y el despegue de aviones. Es necesario hacer un diagnóstico, pero con reales estimaciones".

La amenaza también se cierne sobre Santiago, donde se construye un nuevo terminal internacional que para 2020, cuando abra sus puertas, tendrá una capacidad de 30 millones de pasajeros anuales. Pese a eso, los especialistas apuntan a analizar desde ya su ampliación considerando las proyecciones de tráfico. El presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Leonardo Daneri, plantea que "si no hacemos algo, el aeropuerto nacerá incapaz de sostener la demanda".

Y si bien una posibilidad sería el "gatillador" de inversión, incluido en el contrato y que obliga al concesionario a ejecutar obras de ampliación a medida que la demanda crece, Daneri acota que "el gatillo es una intención, pero significa hacer un proyecto, expropiaciones, ingeniería, lo que toma tiempo, por lo que se debe analizar ahora".

Nuevo Pudahuel ya ha advertido que el gatillador es de acuerdo a la proyección de tráfico en la hora punta, pero que el crecimiento apuntalado por las low cost se está dando en el horario valle. Eso retrasaría su activación.