

Aeropuertos y Aeródromos Concesionados

A finales de los 90, la industria aérea alcanzaba un crecimiento permanente entre un 8% a 10%, los incrementos de pasajeros y la confiabilidad del Estado de Chile consolidaban como uno de los países más seguros de volar, prestigio que permanece hasta estos días.

En Chile la demanda se había duplicado en los últimos 8 años (2010-2018), con un crecimiento promedio anual de 10,5% (crec. promedio de 10,7% anual para pasajeros nacionales y de 10,2% para internacionales), en comparación a Región Latinoamérica que midió un 7%.

En el mismo periodo citado en el párrafo anterior, el indicador de viajes por habitante se duplicó para Chile, logrando un índice de 1,4 viajes por habitante, convirtiéndose el país con el indicador más alto de Sudamérica, índice que se superará con creces en los próximos años si se supera la pandemia del COVID 19.

Los referentes para los diferentes estudios de mejoras se enmarcan en Aeropuertos internacionales alrededor del mundo, con más tráfico, de carácter civil/militar, mayor cantidad pasajeros y carga, como son: Atlanta (104,5M de pasajeros), Memphis (4,4M de pasajeros), Heathron, Londres (80 M de pasajeros), Incheon, Seul (62M de pasajeros) y el aeropuerto de Hong Kong (73M de pasajeros). Todo ello, hacía necesario un cambio en la infraestructura aeroportuaria y de los servicios de navegación aérea que entregaba el país: nuevas empresas aéreas, recambio de flotas (de Airbus 319 a 320, de Boeing 767 a 787), nuevas tecnologías de navegación aérea, nuevos conceptos de administración del espacio aéreo, son los fundamentos para integrar a la empresa privada como parte de la modernización del área aeroportuaria.



Imagen: maqueta del nuevo terminal del aeropuerto AMB

La incorporación del sector privado al sector aeronáutico, se logró gracias a la Ley de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y a la Ley Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

La ley de concesiones de Obras Públicas se enmarca en los siguientes documentos: Ley 16.752 de 1974, Ley Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil, Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996 y la Ley 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesión de Obras Públicas.

Estas normas son la base para el proceso de concesión, el cual se inicia con un Convenio Mandato que realiza la DGAC y es entregado al Ministerio de Obras Públicas para que este organismo se haga cargo de los bienes a concesionar. Posteriormente, se realizan las Bases de Licitación con todas las áreas involucradas y una vez finalizado todo el proceso viene la adjudicación por parte de la empresa privada seleccionada.

La administración y control del contrato, lo ejerce la inspección fiscal respectiva, dependiente de la Dirección Nacional de Aeropuertos, organización dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

El sector aeroportuario es uno de los favorecidos con esta Ley. Desde la puesta en marcha de esta norma, la red aeroportuaria ha sufrido una gran transformación: nuevos aeropuertos y aeródromos, nuevos terminales de pasajeros, mejores estándares de la infraestructura aeroportuaria (pistas, torres de control, terminales, cuarteles de SEI, edificios, estructura vial), son algunas de las mejoras en el sistema aeronáutico.

El gran flujo de pasajeros y los servicios directos e indirectos que trabajan en el sector, son atractivos para el inversionista que quiere operar en Chile. Varios son los ejemplos en Latinoamérica de terminales concesionados que han adoptado el modelo, como: Argentina, Colombia, Perú, entre otros y por supuesto nuestro país.

Uno de los componentes del sistema aeronáutico nacional, son los aeropuertos y aeródromos que están situados a lo largo de todo nuestro largo territorio y sus zonas insulares.

La red aeroportuaria nacional la componen 344 aeropuertos y aeródromos: una red primaria, de 16 aeropuertos y aeródromos, una red secundaria compuesta por 14 aeródromos, una red de 303 pequeños aeródromos y 11 aeródromos militares.



Vista del aeropuerto de Chacalluta actual

La red primaria es el puntal de nuestro sistema aeronáutico, uniendo a las principales capitales del país. En la red principal podemos identificar 7 aeropuertos internacionales, que sirven de conexión con el resto del mundo, ubicados de norte a sur: "Chacalluta" de Arica, "Diego Aracena" de Iquique, "Andrés Sabella" de Antofagasta, "Arturo Merino Benítez" de Santiago, "El Tepual" en Puerto Montt, "Carlos Ibáñez del Campo" en Punta Arenas y "Mataverí" en Isla de Pascua. Además, lo integran los siguientes aeródromos: "El Loa" de Calama, "Desierto de Atacama" en Copiapó, "La Florida" en La Serena, "Carriel Sur" de Talcahuano, "La Araucanía" de Quepe, "Pichoy" de Valdivia, "Cañal Bajo" de Osorno, "Mocopulli" en Castro y el aeródromo de Balmaceda.

La red secundaria es la que apoya a la red principal, comunicando al resto de las regiones.

En la actualidad 11 Aeropuertos y Aeródromos están bajo el alero de la Ley de Concesiones y en el corto plazo se agregarán 3 Aeropuertos. El costo total estimado por la Dirección Nacional de aeropuertos para el plan de inversión en la red aeroportuaria del 2021 es de MMUS\$1.646.

BOLETÍN INFORMATIVO Y DE ANÁLISIS N° 15-2021 Hoja N° 2

El mayor ejemplo del sistema de Concesiones es nuestro principal Aeropuerto internacional “Arturo Merino Benítez” de Santiago, segundo proyecto en construcción más importante del país después del Puesto del Canal de Chacao, que está en su segunda concesión y su costo estimado total es de MMUS\$615, el cual debería ser entregado este año 2021, quedando con una capacidad para 38 millones de pasajeros.

La nueva concesión considera un nuevo terminal de pasajeros con una superficie de 175.000 m², remodelación del actual terminal para tráfico nacional y aumento de estacionamientos para autos, entre otras mejoras.

Al igual que nuestro principal Aeropuerto del país –AMB- varios aeropuertos y aeródromos están en su primera, segunda y cuarta concesión, con avances sustantivos en mejoras de infraestructura aeronáutica.

De acuerdo a lo anterior, 7 aeropuertos y aeródromos están en condición de relicitación con un costo de MMUS\$597. Del mismo modo, se tiene en estudios 6 aeródromos como nuevas concesiones por un monto de MMUS\$228.

En la actualidad, la Dirección Nacional de Aeropuertos dependiente del Ministerio de Obras Públicas, tiene en su planificación varios ejes de trabajo: modernización de Aeropuertos y Aeródromos, mejoramiento de aeródromos en apoyo a incendios forestales, mejoramiento y normalización de área de movimiento y certificación de red primaria, fortalecimiento de la red secundaria, mejoramiento a la conectividad de la red de pequeños aeródromos y zonas extremas.

En cuanto a los actuales proyectos de concesión, podemos citar los siguientes: el Aeródromo de “Carriel Sur” de la ciudad de Talcahuano (segunda concesión), “Diego Aracena” de Iquique (cuarta concesión), “El Tepual” de Puerto Montt (cuarta concesión), “Chacalluta” de Arica (segunda concesión), “Carlos Ibáñez del Campo” de Punta Arenas (segunda concesión), “La Florida” en La Serena (segunda concesión), “El Loa” de Calama (segunda concesión), “La Araucanía” de Quepe (primera concesión), “Desierto de Atacama” de Copiapó (primera concesión) y “Andrés Sabella” de Antofagasta (segunda concesión).

Con respecto a los trabajos que se están realizando, se encuentra el caso del Aeródromo de “El Loa” de Calama (ampliación y mejoramiento de infraestructura) que involucra un aumento en el terminal de pasajeros, de 9.760 m² a 30.380 m², de 3 puentes a 7 puentes, estacionamientos vehiculares de 512 calzos a 620 calzos.

En el Aeródromo “La Araucanía” de Quepe, ampliación y mejoramiento en el terminal de pasajeros, de 5.570 m² a 22.270 m², aumento de estacionamientos de aeronaves de 3 puentes a 6 puentes y de 356 calzos para estacionamientos de autos a 508 calzos.

El aeródromo “Desierto de Atacama” de Copiapó, también aumentará sus capacidades: el terminal crecerá de 2.952m² a 18.270m², tendrá 4 nuevos puentes y aumentará los calzos de estacionamiento para autos de 182 a 500.



Imagen del futuro aeropuerto El Loa de Calama

Un aumento importante en la infraestructura por ampliación y mejoramiento, es lo relacionado con el Aeropuerto “Andrés Sabella” de Antofagasta. Los trabajos consideran un aumento de capacidad en el terminal de pasajeros de 10.126 m² a 32.470 m², de 4 puentes a 9 puentes y de 572 calzos de estacionamiento a 853 calzos.

En cuanto a proyectos referenciales más importantes podemos citar el Aeropuerto “El Tepual” de Puerto Montt, que a partir de 2024 iniciará su quinto periodo de concesión hasta el 2044. Las principales obras que contempla esta ampliación y mejoramiento, por nombrar algunas, son: ampliación del terminal de pasajeros, ampliación del complejo DGAC, nueva vialidad y estacionamientos, ampliación de la plataforma comercial y terminal de carga.

Se está estudiando nuevas concesiones, como: Balmaceda, Viña del Mar, Osorno, Valdivia, Pucón y Castro, con un costo estimado de inversión de MM\$228.

Todo lo anterior, no podría haber sido realizado sin trabajo de la Dirección Nacional de Aeropuertos en coordinación con la Dirección General de Aeronáutica Civil.



Imagen del futuro aeropuerto de Chacalluta

Como conclusión, se puede apreciar que la participación del sector privado en las concesiones aeroportuarias ha sido fundamental para el crecimiento y desarrollo del país y sobre todo satisfacer para los requerimientos del sector aeronáutico, que en las últimas décadas ha tenido un crecimiento sostenido y sustancial.

Antes del año 1997 y antes de entrar en vigencia la ley de Concesiones, Chile contaba con 36.600 M² en superficies de terminales. Con las concesiones realizadas hasta la fecha, las superficies de terminales superan los 240.000 M².

Las mejoras en nuestros terminales están a la vista y al alcance de todos los usuarios que tienen la confianza en el transporte aéreo.

Chile tiene el prestigio mundial de ser un país muy seguro para volar, tiene los índices de accidentabilidad más bajos de la región, no habido un accidente aéreo de un avión comercial desde hace más de 30 años.

Han pasado más de dos décadas de la promulgación del modelo de concesiones, sistema de asociación pública – privada, que ha permitido al Estado de Chile el desarrollo de infraestructura que de otra forma no habría sido posible realizar.