

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

EL DESAFÍO PORTUARIO DE CHILE TRAS LA LLEGADA DE CHANCAY

Si bien la operación del megapuerto peruano, iniciada hace un año, no ha implicado que los terminales chilenos pierdan protagonismo inmediato, sí podría reconfigurar las rutas logísticas y sumar presión para acelerar el despliegue de infraestructura local.

POR ANDREA CAMPILLAY



A poco más de un año del inicio de operaciones del Puerto de Chancay, en Perú, el proyecto que reconfigura el mapa logístico enfrenta su primer flanco difícil: su operadora, la empresa Cosco Shipping Ports Chancay Perú S.A., fue sancionada con 142,42 UIT (unidades impositivas tributarias) —equivalentes a más de \$ 189 millones— por incumplimientos vinculados a sus obligaciones ambientales. El episodio ocurre en un momento clave para la industria regional, que observa con atención el despliegue del mega-

puerto y sus efectos sobre los flujos de carga hacia Asia.

Durante este tiempo, Chancay "ha pasado rápidamente de ser un proyecto estratégico a convertirse en un actor concreto en la red logística del Pacífico Sur", asegura el CEO de International Line, Felipe Quinteros. Con más de 270 mil contenedores movizados hasta octubre de 2025, la pregunta clave "no es si Chancay está incidiendo en la planificación de recaladas, sino cuánto y con qué profundidad lo hará en los próximos años", dice Quinteros, y detalla que en términos

PUBLIRREPORTAJE

Aeropuerto Andrés Sabella - Antofagasta

Red Aeroportuaria Norte: Sacyr inicia operaciones en el Aeropuerto de Antofagasta

Esta toma de control se suma al aeródromo Desierto de Atacama de Caldera, contemplando una inversión prevista de aproximadamente 280 millones de dólares.

El 1 de marzo comenzó la operación del Aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta por parte del consorcio Sacyr Concesiones - Cointer Chile, que integra la Red Aeroportuaria Norte junto al aeropuerto Desierto de Atacama.

El proyecto considera la modernización y ampliación de la infraestructura existente. Las obras en Antofagasta incluyen la expansión del edificio terminal, que pasará de 10.126 m² a más de 30.000 m². En conjunto, la Red Aeroportuaria Norte cuadruplicará la superficie agregada de los terminales de pasajeros, ampliando además diversos sectores como estacionamientos, áreas destinadas a carga y vialidades interiores. La concesión de los recintos aeroportuarios tiene una inversión prevista de 280 millones de dólares.

El aeropuerto Andrés Sabella cuenta una



Este proyecto dará paso a un recinto aeroportuario de alto estándar, con un terminal ampliado y una infraestructura moderna que elevará la capacidad, eficiencia y calidad del servicio para todos sus usuarios.



de las mejores conectividades del país, con rutas directas hacia Lima (Perú), Cali (Colombia) y destinos nacionales como Concepción, La Serena y Santiago, consolidándose como un nodo fundamental para la actividad económica, turística y logística de la región.

Por los aeropuertos operados por Sacyr Concesiones transitan cerca de 9,3 millones de pasajeros al año, convirtiéndolos en un punto de encuentro estratégico. Además, la presencia de Sacyr en la Región de Antofagasta se robustece con importantes proyectos en ejecución y operación, tales como el Hospital Regional de Antofagasta, el Aeropuerto El Loa de Calama y la futura planta de reúso de aguas para la gran minería, infraestructura que refuerza su compromiso con el desarrollo sostenible y la competitividad regional.

"Este hito es un paso crucial que reafirma nuestro compromiso con la conectividad y el desarrollo de la región", destaca el gerente general de la concesión, Luis Guzmán. Con este proyecto, Grupo Sacyr consolida su presencia en Chile y se posiciona como un actor clave en la conectividad aérea, gestionando cinco aeropuertos en el país.

INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA



operativos ya se observan ajustes en la arquitectura de servicios. Esto no implica necesariamente que los puertos chilenos pierdan protagonismo inmediato, pero sí "abre un escenario donde parte de la carga podría estructurarse vía transbordo, particularmente en ciertos tráficos hacia Asia", plantea el ejecutivo.

Para el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz, más que una amenaza real. Chancav "es una

US\$
1.880
MILLONES
EN OPERACIONES DE
COMERCIO EXTERIOR
GESTIONÓ CHANCAY
HASTA OCTUBRE DE
2025, SEGÚN DATOS
DEL GOBIERNO
PERUANO.

3,8%
CRECERÍA EL PIB
NACIONAL CON
LA EXPANSIÓN DEL
PUERTO DE SAN
ANTONIO, SEGÚN ESA
EMPRESA PORTUARIA.

advertencia de que debemos agilizar en desplegar nuestra infraestructura portuaria para hacer frente a los desafíos del comercio exterior de las próximas décadas". A su juicio, la carga movizada por el megapuerto del país vecino no fue significativa, "pero puede llegar a serlo si es que no hacemos bien las cosas".

A partir de este año, el terminal peruano "ya recibirá ocho naves mensuales desde Asia con tiempo de tránsito de 23 días aproximadamente, que es una reducción importante respecto a los 35 días de media que se tiene hoy", sostiene el CEO de DHL Global Forwarding en Sudamérica, Alberto Oltra, y resalta que cada vez se están generando más servicios de feeder (alimentación) desde Chancay a los puertos chilenos. Bajo su mirada, Chile puede aprovechar esta infraestructura para mejorar su conectividad con Asia, aunque advierte que probablemente se reducirán los servicios directos de otras navieras si la necesidad se cubre desde el puerto peruano.

Mayor complementariedad

Consultados sobre el impacto, desde Puerto San Antonio afirman que en ese terminal se transfieren

cerca de 24 millones de toneladas al año, y que el puerto tiene una capacidad instalada de 2,65 millones de TEU (unidad utilizada en transporte marítimo que representa la capacidad de carga de un contenedor ISO estándar de 20 pies de largo) anuales, es decir, más del doble de la capacidad prevista en la primera etapa de desarrollo del puerto de Chancay.

"El transporte marítimo de carga en la costa oeste del océano Pacífico requiere una red de puertos que estén en condiciones de recibir las naves portacontenedores más modernas que son de mayor tamaño", explican desde el terminal local, por ello los nuevos desarrollos portuarios en Perú, Ecuador, Colombia y Chile sirven de forma complementaria a servicios navieros que conectan Sudamérica con los mercados asiáticos. En esa línea, destacan que las naves de gran envergadura que recalzan en Chile satisfacen la demanda estructural asociada a la actividad económica de comercio exterior del país, independiente de sus escalas previas, y recalcan que el desarrollo de nuevos terminales es una respuesta natural ante una red logística que exige mayor complementariedad.

En esa línea, Oltra no ve como un riesgo el que se utilicen estas nuevas infraestructuras, ya que consumidores y empresas pueden beneficiarse de una logística más eficiente y con menor riesgo de interrupciones.

La apuesta chilena

En este nuevo mapa logístico, los ojos de la industria local están puestos sobre el proyecto Puerto Exterior de San Antonio, con el cual el país "no solo garantiza su autonomía logística, sino que consolida una infraestructura de gran escala capaz de sostener el crecimiento del comercio exterior en un contexto global cada vez más exigente", asevera Puerto San Antonio.

Con el ingreso el viernes pasado de la Adenda Excepcional, concluyó la entrega de información por parte de la empresa en el proceso de evaluación ambiental, tras seis años de estudios. En julio próximo se recibirán ofertas por parte de empresas y consorcios europeos y asiáticos de nivel mundial calificados en el proceso de licitación internacional para la construcción de las obras de abrigo y conexas. El inicio de la construcción está previsto para 2027 y su operación para 2036.

GRUPO DF
INFORMACIÓN FINANCIERA
CAPITAL EDICIÓN

Director: José Tomás Santa María / Subdirectora: Paula Vargas / Gerente Comercial: José Ignacio De la Cueva / Editora: Claudia Marín / Director Creativo y Arte: Rodrigo Aguayo
Coordinadora: Marisa Aguilar / Dirección Edificio Fundadores, Badajoz 45, piso 10, Las Condes, Fono: 22391000 / e-mail: buzon@df.cl / Impreso por Gráfica Andes Limitada, que sólo actúa como impresor.
Se prohíbe la reproducción total o parcial de los contenidos de la publicación.

Aeropuertos regionales: motores esenciales para el desarrollo socioeconómico



Los aeropuertos son fundamentales para el desarrollo de las ciudades, regiones y países que sirven. En América Latina, donde la geografía limita alternativas de transporte, el aéreo es un sustento irremplazable para bienes, servicios y continuidad socioeconómica, siendo particularmente crítico para las regiones.

La sostenibilidad económica de los aeropuertos regionales se puso a prueba con la pandemia del COVID-19. Con una demanda más baja en su área de influencia, estos aeropuertos son más vulnerables a las crisis y tardan más en recuperar el tráfico. Si bien el tráfico aéreo en América Latina retomó valores de 2019 con relativa rapidez en su conjunto, la recuperación ha sido incompleta y desigual. En nuestra región, de 322 aeropuertos con datos comparables entre 2019 y 2024, 144 (45%) aún no habían alcanzado sus niveles pre-COVID. De ellos, el 76% son aeropuertos con menos de un millón de pasajeros y casi la mitad mantienen un retroceso sustancial (más del 25%), evidenciando la vulnerabilidad de los aeropuertos regionales. A nivel global, en 2024 el 70% de los aeropuertos

mundiales con tráficos por debajo de 2019 eran aeropuertos regionales.

Ante la caída abrupta del tráfico, los gobiernos desplegaron medidas extraordinarias, como subvenciones, moratorias de cánones y extensiones de contratos, para sostener la operación y evitar quiebras. Sin embargo, estas ayudas, aunque necesarias, revelan una tensión estructural: no garantizaron por sí solas una recuperación homogénea, especialmente en aeropuertos regionales.

La resiliencia y el futuro de los aeropuertos regionales dependen de servicios aéreos que respondan a las nuevas dinámicas de un mercado más concentrado y competitivo.

La recuperación también se ha visto afectada por cambios estructurales en el transporte aéreo. La pandemia impulsó un cambio de paradigma en las aerolíneas, con una profunda reestructuración de rutas aéreas que dan prioridad a los grandes centros de conexión y rutas internacionales, reduciendo los vuelos a los aeropuertos regionales, lo que ha ralentizado su recuperación. Además, cambios culturales como el auge del trabajo a distancia y la inflación posterior han influido en los patrones de viaje, lo cual ha afectado la demanda, especialmente los viajes de negocios, dificultando que los aeropuertos más pequeños atraigan aerolíneas y pasajeros.

En conclusión, la experiencia post-pandemia demuestra que las ayudas gubernamenta-

les son esenciales, pero insuficientes. La resiliencia y el futuro de los aeropuertos regionales dependen de articular estos apoyos con el reto de establecer estrategias de desarrollo de servicios aéreos que respondan a las nuevas dinámicas de un mercado más concentrado y competitivo.

Sobre ACI

Airports Council International (ACI) es la asociación internacional de aeropuertos, reconocida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) como la voz oficial de la industria aeroportuaria. ACI desarrolla programas e iniciativas específicas para apoyar la excelencia en la gestión y las operaciones aeroportuarias, así como el cuidado del medioambiente. ACI cuenta con más de 360 aeropuertos en América Latina-Caribe (ACI-LAC) y más de 2.200 en todo el mundo que gestionan más del 95% del tráfico aéreo mundial.