

“Políticas Públicas y Desarrollo Aeroportuario”

La infraestructura pública se encuentra íntimamente ligada a diferentes sectores de la sociedad. Su desarrollo y proyección forman parte de la aplicación de diversos estándares en donde la participación del Estado y, en algunos casos, del sector privado, juegan un rol gravitante para entregar satisfacción a sus habitantes, los cuales se convierten en los usuarios finales de la aplicación de las Políticas Públicas que se dictan sobre estas materias.

Es por ello que este tipo de infraestructura se asocia a una demostración tangible del nivel de crecimiento, desarrollo y progreso de los países, aspecto que se advierte cuando vemos autopistas interurbanas de gran envergadura o las características de sus puertos y aeropuertos. También se aprecia en los segmentos de importancia societaria, como la red hospitalaria y la infraestructura educacional, sumado a otros modos de transporte terrestre como lo son la red de ferrocarriles y de trenes subterráneos. Todas estas perspectivas constituyen *per se* la esencia del desarrollo y el progreso de un país, lo que redundará en beneficios para sus habitantes.

Sin embargo, algo que aparece como de fácil comprensión y de rápida ejecución no lo es al momento de enfrentar la realidad, por cuanto, en muchas oportunidades, las prioridades en la utilización de los recursos presupuestarios de la nación se orientan hacia algún sector en particular, dejando en espera a otros proyectos de infraestructura pública en el país, para atender necesidades de mayor importancia social.

Lo anterior, nos hace pensar que las políticas públicas de infraestructura aeroportuaria deberían ser consideradas como Políticas de Estado, en virtud a que se trata de planificaciones de mediano y largo plazo, de alto costo y que muchas veces trascienden a la administración del gobierno de turno. La inserción de aportes de la empresa privada, a través de los sistemas de concesiones, permitirá en muchos casos dar cumplimiento efectivo a las demandas de los diferentes sectores insertos en el Sistema Aeronáutico Nacional (SAN).



Imagen virtual: Ampliación del Aeropuerto Internacional AMB, en Santiago, proyecto concesionado y cuyas obras serán entregadas en 2020, para atender a los 30 millones de pasajeros previstos para ese año. Fuente: MOP

Aplicación en el ámbito aeronáutico.

Desde el punto de vista aeronáutico, la implementación de una red de aeropuertos y aeródromos tiene una significación importante para el Estado. Ello refleja la preocupación de sus autoridades por otorgar una infraestructura aeroportuaria que fomente el desarrollo de este medio de transporte, acorde a las necesidades que plantea la población, que asegure la conectividad aérea del territorio, que sea un aporte al crecimiento del país y que permita, en algunos de ellos, compartir espacios, entre los medios aéreos del sector Defensa con la aviación civil y comercial.

Por otra parte, la perspectiva del crecimiento económico en el marco de la transferencia de bienes y servicios así como la utilización del medio aéreo en forma masiva, demuestra un sólido camino hacia el desarrollo. Por ejemplo, cuando un país posee cocientes superiores a 1 al comparar las cifras totales de pasajeros embarcados cada año versus el número de habitantes de ese país, se establece un índice que señala una tendencia positiva hacia el desarrollo. En Chile, el índice antes señalado es actualmente 1,2:1. En países del primer mundo esa relación es 3:1. Esto significa, en pocas palabras, una expresión concreta respecto del desarrollo económico del país y del progreso inherente a ello, sustentando la aplicación de políticas públicas de infraestructura aeroportuaria. En tal sentido, nuestro país ha tenido avances significativos en estas materias.

Importancia de la Planificación Estratégica.

Las características geográficas, morfológicas y meteorológicas de un territorio constituyen, para la aeronáutica, variables importantes de considerar a la hora de la planificación de largo plazo. En nuestro país, el espacio geográfico que poseemos, que incluye ciudades costeras, urbes en los valles transversales, ciudades de alta elevación con respecto al nivel del mar, Islas e islotes, sumado a una climatológica diversa, amerita estudios especiales para la selección del diseño apropiado al tipo de aeródromo que se desee construir, ampliar, modificar y/o mantener. En este último análisis habrá que agregar el equipamiento técnico necesario para la navegación (red y tipo de radares), el aterrizaje automático (ILS) y la iluminación de pistas para operar con visibilidad escasa o reducida.



Infograma: Aeropuerto El Loa, Calama, en color rojo se aprecia el crecimiento de su infraestructura horizontal (pista de aterrizaje) y vertical (nuevo terminal), obras entregadas en junio de 2016, con opinión favorable de la FACH, por su importancia estratégica. Fuente: Internet.

A su vez, los aspectos relacionados con la ocurrencia de desastres naturales y emergencias antrópicas, también requerirán de una mirada crítica en el análisis de la planificación de la infraestructura aeroportuaria, que apunten al desarrollo y generación de aeródromos y helipuertos que faciliten la llegada oportuna de los apoyos cuando sean requeridos, sobre todo en aquellos lugares de difícil acceso por la vía terrestre.

Es importante señalar que dentro del análisis antes mencionado, se agregan criterios vinculados a materias de Defensa, los cuales se suman a los factores de rentabilidad social del ámbito civil requeridos para la inversión, considerando la utilización mixta de la red aeroportuaria, por parte de los medios aéreos de la FACH.

Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria Nacional.

Como consecuencia de lo antes expuesto, el diseño, preparación e implementación de un aeropuerto tiene características especiales, considerando que se trata de una obra arquitectónica compleja, no tan sólo por los costos que demanda su construcción sino que también por todas aquellas coordinaciones técnicas requeridas para

satisfacer a los operadores aéreos civiles y militares, al conjunto de stakeholders, que realizan actividades en el entorno aeroportuario y, finalmente, a los propios usuarios.



Foto: Nuevo Terminal del Aeropuerto "El Loa" en Calama. Las obras del fueron entregadas en julio de 2016. Fuente: DGAC.

En Chile, la construcción de la infraestructura vertical y horizontal de los aeródromos y aeropuertos, es de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Aeropuertos. Esta entidad es la que evalúa los proyectos de modernización, ampliación, construcción u otras reformas de la infraestructura aeroportuaria, en coordinación con los integrantes del SAN, teniendo a la vista, entre otros aspectos, el comportamiento presente y futuro del movimiento aéreo, de manera de ajustar, con anticipación, las variables del crecimiento de pasajeros y carga esperados en un horizonte de mediano plazo.

Coordinación del desarrollo aeroportuario.

En el ámbito nacional, existen instancias de coordinación regulares frente al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, que incluyen al Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), y la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, entidades que con su trabajo conjunto han permitido un avance significativo en estas materias. Se suma a las instancias antes señaladas, el **Comité Técnico Aeronáutico**, que incorpora a la Fuerza Aérea de Chile como ente clave en la coordinación estratégica destinada al desarrollo de la infraestructura aeroportuaria. Al respecto, el citado comité introdujo criterios estratégicos de defensa en la construcción de la pista del Aeropuerto de la Araucanía y en la segunda pista del Aeródromo de Calama.



Imagen: Sistema Aeronáutico Nacional, en la coordinación del desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria. Fuente: DGAC.

Por otra parte, a partir del año 2012 se impulsó el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), el cual se apoya en la Corporación para el Desarrollo de Políticas de Infraestructura, entidad privada sin

finés de lucro, que tiene como propósito "promover políticas de infraestructura pública con el carácter de Políticas de Estado, en una perspectiva de largo plazo". Este Consejo ha incorporado una serie de consideraciones técnicas para cubrir el área de la infraestructura aeroportuaria. Entre las propuestas más relevantes de éste ámbito de las políticas públicas elaboradas en 2016, se destacan las que a continuación se indican:

- **Expandir los aeropuertos más rápidamente**, sin esperar a que colapsen por congestión.
- **Continuar con los programas de concesiones de aeropuertos**, que incluyan a la red secundaria y otras formas de asociación.
- **Desarrollar una Estrategia Nacional Aeroportuaria**, de largo plazo, incluyendo a todos los organismo afines e identificando las inversiones necesarias en este tipo de infraestructura.

En este sentido, el CPI, busca crear un espacio de debate y reflexión y reúne a académicos, profesionales del ámbito privado y a otras personas interesadas en el tema del desarrollo de infraestructuras, con el objeto de generar una Política de Estado que oriente su desarrollo, de forma integral y a largo plazo.



Foto: Aeropuerto de la Araucanía, situado a 20 kms. al sur de Temuco, inaugurado en julio de 2014. Posee tecnología que permite operaciones en todo tiempo (ILS CAT-III). Su pista tiene estándares OTAN, en largo y ancho. Fuente: DGAC.

Reflexión Final

El desarrollo de la Infraestructura pública representa un beneficio para toda la población, proporcionando soluciones de largo plazo en variados sectores, lo que aumenta su calidad de vida.

Sin lugar a dudas, la infraestructura aeroportuaria es de complejo desarrollo, tanto por los procesos técnicos-administrativos asociados a su construcción, a la magnitud de la obra en si, como también por los costos y su financiamiento. En consecuencia, su planificación, debe ser de una correcta y atinada coordinación entre los diferentes actores que participan en la elaboración de Políticas Públicas que tengan relación con el Desarrollo Aeroportuario Nacional, de modo que los proyectos presentados sean efectiva y eficientemente realizados.

En este sentido, la participación de la Fuerza Aérea de Chile en el Comité Técnico Aeronáutico, resulta fundamental para incorporar una mirada estratégica en la formulación de los Planes de Desarrollo Aeroportuario Nacionales, y se suma a los factores económicos y de transporte, los relativos a las tareas contenidas en las áreas de misión de la institución, tanto en su importante rol de defensa, como en su aporte a la acción del Estado ante situaciones de desastres o emergencias y su contribución al desarrollo e integración nacional.

Análisis basado en Texto "La visión del Consejo de Políticas de Infraestructura" (CPI) del 05/Abr/2016, más notas y análisis del autor. JAP.