



**Cuestión 4A del
Orden del Día: Iniciativas para el desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la Región**

**EXPERIENCIA DE CHILE EN LA ELABORACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN
MAESTRO DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por Chile)

RESUMEN	
Esta nota de estudio describe el proceso seguido por Chile en la definición de su Plan Maestro para la Aviación Civil, reseñando la metodología aplicada y los esfuerzos de coordinación entre los diversos actores involucrados, experiencia a partir de la cual es posible extraer lecciones y desafíos que constituyen oportunidades de mejora a futuro.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Declaración para promover la conectividad por medio del desarrollo y sostenimiento del transporte aéreo en la región Panamericana – Visión 2020-2035	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	<i>Esta nota aplica a todos los objetivos estratégicos de la OACI</i>

1. Introducción

1.1 La decisión de elaborar un plan estratégico para el transporte aéreo en Chile fue adoptada en la sesión N°1.901 del Consejo de la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), celebrada el 10 de septiembre de 2019. La JAC es presidida por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y está integrada además por el Director General de Aeronáutica Civil, el Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales, el Subsecretario de Desarrollo Social, el Director de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas, y dos representantes designados por el Presidente de la República. A este organismo le corresponde la dirección superior de la aviación civil en Chile mediante la coordinación de las políticas públicas que inciden en el desarrollo de esta actividad.

1.2 La decisión anterior se generó a partir del reconocimiento y constatación de que, a pesar de la existencia y aplicación de diversos planes sectoriales relacionados con aspectos específicos de la aviación civil, el país carecía de una planificación transversal que articulara en forma orgánica y coherente las diferentes iniciativas y proyecciones elaboradas por las autoridades competentes. Al mismo tiempo, se tuvo en cuenta la propuesta impulsada por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) en el sentido de posicionar a la aviación en el nivel más alto de la toma de decisiones de los gobiernos e incorporarla en sus planes nacionales de desarrollo, teniendo presente que el transporte aéreo es un dinamizador de la economía y del progreso en una sociedad.

1.3 El objetivo final de contar con un plan de este tipo es garantizar el crecimiento sostenido de la aviación civil en el país y, en lo posible, insertarlo en la planificación que se realice a nivel regional, poniendo énfasis en cuatro ejes fundamentales: 1) Conectividad Aérea, 2) Seguridad operacional, 3) Fortalecimiento Institucional y 4) Protección del medio ambiente.

2. **Elaboración del Plan**

2.1 Una vez consensuada la decisión por las autoridades nacionales con competencia en la aviación civil, se optó por encargar la elaboración del plan estratégico del transporte aéreo a una consultora privada con experiencia en la materia, de manera de contar con la visión y el aporte de un ente independiente e imparcial que pudiera gozar de una completa libertad de análisis y opinión.

2.2 Como marco teórico para el desarrollo del plan se consideraron múltiples fuentes de información generadas por diversas organizaciones especializadas, como por ejemplo manuales y documentos aprobados por la OACI en relación con gestión de aeropuertos, protección del medio ambiente, proyecciones de demanda de pasajeros y carga, diseño de pistas y planificación de infraestructura; asimismo, manuales preparados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) sobre calidad de servicio en los aeropuertos; documentos del Banco Mundial; publicaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA); proyecciones de demanda estimadas por los fabricantes de aviones; planes estratégicos de otros países; documentos del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC), del Foro Económico Mundial (WEF) y publicaciones académicas, entre otras fuentes.

2.3 Adicionalmente, el desarrollo del estudio se alineó con otros planes maestros e iniciativas similares ya existentes en Chile, tales como: los planos reguladores urbanos de las localidades en los que están situados los principales aeropuertos y aeródromos de Chile; el Plan Maestro Logístico para servicios de carga; la Estrategia Nacional de Turismo; el Plan de Desarrollo de Infraestructura, y otros planes de largo plazo que tienen relación directa o indirecta con la industria aérea y otros medios de transporte.

2.4 Un elemento de especial relevancia entre los insumos considerados en esta planificación fue la participación de los principales actores del transporte aéreo en Chile, tales como: aerolíneas, autoridades del sector público, concesionarios de aeropuertos, empresas de *ground handling*, gremios de la industria, etc., todos los cuales tuvieron oportunidad de expresar sus opiniones y comentarios, sus planes de mediano y largo plazo, sus expectativas y necesidades, y su visión del transporte aéreo en Chile mediante la metodología de entrevistas llevadas a cabo por el consultor.

2.5 En definitiva, el trabajo se enfocó en la planificación de largo plazo del sector aeronáutico, considerando especialmente sus necesidades y desafíos de modernización, y proponiendo medidas y metas para impulsar su desarrollo. Todo esto en el contexto de la relación del transporte aéreo con las demás actividades económicas y en el marco de las políticas nacionales aplicables a ellas.

3. **Objetivos del Plan**

3.1 Algunos objetivos generales del estudio fueron: 1) Determinar las estrategias o aspectos que se requieren para impulsar la sostenibilidad económica, social y ambiental, así como el crecimiento de la industria aérea; 2) Evidenciar las brechas y anticiparse a los cambios que podrían darse en el futuro, y 3) Encontrar los mecanismos o incentivos que puedan promover mejoras en el transporte aéreo.

3.2 Los objetivos específicos establecidos para el estudio fueron los siguientes: a) elaborar estimaciones de demanda de pasajeros y carga hasta el año 2050, incluyendo distintos escenarios de recuperación de la pandemia COVID-19; b) elaborar un diagnóstico de infraestructura aeroportuaria en la red primaria, la cual corresponde a los 16 principales aeródromos y aeropuertos del país, considerando

pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas, edificios terminales y análisis de la conectividad entre las ciudades y los aeropuertos; c) analizar el impacto ambiental de la industria aérea en materia de ruido, contaminantes, estrategias de mitigación y viabilidad de la canasta de medidas sugeridas por la OACI; d) establecer prioridades de inversión aeroportuaria; e) evaluar las necesidades de dotación de personal profesional y técnico para los servicios asociados a la actividad; y f) proponer soluciones los distintos problemas identificados en el transporte aéreo en Chile.

4. **Desafíos y oportunidades de mejora**

4.1 La preparación de un plan maestro para la aviación civil representa un esfuerzo importante para los Estados y exige asignarle la mayor relevancia y un trabajo coordinado por parte de las autoridades involucradas, no sólo en su diseño, sino también en la implementación de sus conclusiones. Es así como en el caso de Chile, a partir del estudio realizado fue posible constatar, entre otros resultados, lo siguiente: el Estado juega un rol primordial en la ejecución de las mejoras y recomendaciones propuestas en el análisis; es fundamental adecuar el sistema aeroportuario a los modelos de desarrollo de los países pioneros; existe una gama de aspectos interrelacionados que es necesario profundizar para optimizar los procesos del sistema aeronáutico y fomentar su crecimiento.

4.2 Por otra parte, entre los principales hallazgos se encontró que: faltan planes maestros de desarrollo de los aeropuertos; los contratos de concesión están orientados principalmente a recaudar fondos para el gobierno; habitualmente la carga aérea es un factor olvidado en las licitaciones de los aeropuertos; en general, existe capacidad disponible en las pistas de aterrizaje, sin embargo, algunos edificios terminales ya están por sobre su capacidad diseñada; existe escaso transporte público hacia los aeropuertos y una clara preferencia por el vehículo particular, entre otros.

4.3 Este plan fue desarrollado como una herramienta a ser utilizada por los tomadores de decisiones de política pública, por lo tanto, requiere de actualizaciones periódicas para adaptarse a los cambios en un entorno que por esencia es dinámico. Por ello, se consideró un periodo de revisión cada 5 años, en línea con las recomendaciones de la OACI.

4.4 Pero no sólo es indispensable la actualización y puesta al día periódica de los planes. También resulta necesario diseñar una metodología y dotar a la autoridad de las capacidades respectivas para dar continuidad y permanencia al proceso mismo de planificación, ya que los planes estratégicos no son un instrumento estático, sino dinámico y, por lo mismo, exigen para su mejor concreción y mayor eficacia una labor constante de retroalimentación con el ecosistema aeronáutico y con los demás factores que inciden en él.

5. **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la experiencia relatada en el presente documento
- b) Considerar su contenido en la discusión e intercambio de opiniones sobre esta cuestión del Orden del Día.