

Este diario ha anticipado que el Presidente podría anunciar, en su próxima cuenta presidencial, un tren liviano que conecte al Metro con el Aeropuerto de Santiago. Este posible anuncio tendría varias características novedosas.

En primer lugar, se trataría de un tren liviano que partiría desde la Línea 7, en Cerro Navia, y no desde Pajaritos en la Línea 1. Se descartaría, por tanto, el proyecto de iniciativa privada presentado por ENEA hace años y que nunca terminó de convencer en términos de rentabilidad social. La nueva opción parece un acierto, pues permite reducir los costos debido a que la distancia se reduce de 12 km., aproximadamente, a la mitad.

Además de reducir el monto de la inversión, también permite reducir los tiempos de viaje y por consiguiente, aseguraría una mayor demanda. La futura Línea 7 será una línea expresa, a diferencia de la Línea 1 que es lentísima, con estaciones muy cercanas unas de otras, con lo que llegar a Pajaritos, desde el sector oriente, por ejemplo, pueda tomar casi tres cuartos de hora.

Un segundo aporte de este posible anuncio es que se haría mediante el sistema de concesiones de obras públicas. El actual Gobierno ha reimpulsado este mecanismo, después de haber superado los complejos octubristas iniciales (no licitó ningún proyecto el primer año de Gobierno y apoyó un borrador de Constitución que intentaba restringir la asociación público-privada). El MOP recientemente ha lanzado una cartera contundente de proyectos, lo que



CLEMENTE PÉREZ
ABOGADO, MÁSTER EN
POLÍTICAS PÚBLICAS

Metro expreso al aeropuerto

constituye una alternativa indispensable para aumentar la inversión en infraestructura pública, en circunstancias que el Fisco se encuentra con un excesivo gasto público y, por tanto, menores posibilidades de financiar proyectos nuevos.

Por último, es muy positivo que Santiago pueda implementar un transporte público de calidad para su principal aeropuerto, tal como ocurre en las principales ciudades del mundo. AMB ha crecido, pero no la logrado superar las dificultades para tomar y dejar pasajeros, y ha

sido incapaz de erradicar las inexcusables horas de taxistas, legales e ilegales, que hostigan a los turistas cuando llegan.

Con todo, el Aeropuerto de Santiago tiene buenas vías de acceso por autopistas urbanas y carreteras expeditas. Se parece en eso más al de Barajas en Madrid, que a los de Lima, San Pablo o Bogotá, donde puede tomar más de una hora llegar para embarcarse. Para que un Metro liviano sea una opción utilizada y no un elefante blanco, deberá ser expreso, sin paradas locales, con un intercambio muy rápido a la Línea 7, seguro y con facilidades para llevar maletas.

AMB tuvo un récord de pasajeros de más de 26 millones en el año pasado. Eso, más la gente que trabaja en el aeropuerto, puede ser una demanda importante para un tren liviano. Pero esa cantidad de pasajeros es la que transporta el Metro de Santiago solo en un par de semanas. Cada proyecto nuevo que se agregue a la red de Metro tiene que estar muy bien pensado, pues todavía existen comunas del Gran Santiago sin acceso a este medio de transporte.

Un metro liviano al aeropuerto constituye una excelente noticia, pero debe diseñarse de tal manera que sea rápido, seguro y competitivo, en tarifa y tiempo, con el transporte privado.

“Un metro liviano al aeropuerto constituye una excelente noticia, pero debe diseñarse de tal manera que sea rápido, seguro y competitivo, en tarifa y tiempo, con el transporte privado”.