



Extensión de iniciativa de línea 7, desde estación Huelén (Cerro Navia):

Expertos apoyan idea de una extensión del metro al aeropuerto

CÉSAR SOTTOVIA JARA

Entre los anuncios presidenciales que más llamaron la atención se cuenta una extensión del Metro para llegar al Aeropuerto de Santiago. Se haría desde la futura estación Huelén (Cerro Navia) de la proyectada línea 7, que unirá a Renca con Vitacura. Si bien se trata de una idea que han estudiado gobiernos previos, hoy la conexión del metro al aeropuerto concita apoyo entre los especialistas.

La propuesta apunta a una conexión de 6,5 kilómetros, denominada Línea A. “En tan solo siete minutos, una persona podrá conectar desde Cerro Navia hasta el terminal aéreo por vía subterránea, lo que pondrá a nuestro país y a nuestra capital a la altura de las grandes ciudades del mundo: seremos los primeros de Sudamérica en contar con una conexión directa vía metro con su aeropuerto”, afirmó el Presidente Gabriel Boric en su Cuenta Pública ayer. Agregó que el próximo objetivo de la red de metro, apenas esté asegurado su financiamiento, será “llegar con la extensión de la Línea 4A a la comuna de Lo Espejo, y una nueva extensión de la Línea 6 para llegar al puente de Maipú”.

Más tarde, el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, señaló que los estudios para la línea 7 y la extensión al aeropuerto tomarán años, aunque prevé que ese tramo se concretaría en 2032. Consultado por TVN por cómo se podría concretar en un escenario fiscal estrecho, respondió que está contemplado que su costo se efectúe por medio del cobro de una tarifa mayor al resto de los trayectos del tren subterráneo, como ocurre en otras ciudades del mundo en donde el metro conecta los centros de

Línea A, cuya puesta en funcionamiento se estima para 2032, se costearía con un pasaje más caro que el resto de los tramos del tren subterráneo, explicó el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz. De este modo, descartó que se requieran recursos estatales.



la ciudad con el terminal aéreo.

Rentabilidad social

Expertos y exautoridades se refirieron a la extensión del tren subterráneo desde Huelén al Aeropuerto.

Louis de Grange, decano de Ingeniería de la Universidad Diego Portales y expresidente de Metro durante la segunda administración del Presidente Sebastián Piñera, señaló que “es un gran anuncio. Llegar al aeropuerto vía metro es una necesidad en una ciudad del tamaño de Santiago y, si queremos competir con otras ciudades de Latinoamérica como Buenos Aires, Sao Paulo y Lima, es una necesidad”. Desde el punto de vista de la rentabilidad del proyecto, cree que “es una iniciativa que incluso privadamente podría flotar y, considerando las externalidades positivas, eso se traduce necesariamente en una rentabilidad social.

Recordemos que hoy existen servicios que te dejan cerca del *check-in* (buses que parten en estación Pajaritos y Los Héroes), que cuestan cerca de \$2.000, lo que refleja que hay demanda potencial para esto, así que creo que desde el punto de vista de la rentabilidad social el proyecto flota”.

Carlos Cruz, exministro de Obras Públicas, exministro de Transportes y Telecomunicaciones, y actual director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), manifestó que “*a priori*, un proyecto de esas características debe hacerse sí o sí (...), lo que hace es facilitar el acceso al aeropuerto y de este al centro de la ciudad, convirtiéndose en una puerta de acceso de quienes nos visitan (...) eso genera oportunidades de promoción turística, de disminución de costos de acceso y de evitar las “malas prácticas” del gremio de los taxistas, que tanto daño le hacen a la imagen país”.

A su vez, indicó que si el país quiere promoverse como centro de atracción turística, “debemos ponernos a la altura de las capitales del mundo y esta se-

ría una obra que contribuiría a ese propósito (...) al final, en un plazo de 20 años, se paga sola...”.

Ronald Fischer, académico de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, comentó que, sin tener los números en la mano como para evaluar si esta iniciativa tiene rentabilidad social, “constituye una muy buena idea”. Habrá que ver, señala, si se trata de un tren pesado (con mayor capacidad de pasajeros, pero a un mayor costo) o un tranvía (menos costoso, pero con una capacidad más acotada).

Agregó que este servicio seguramente será utilizado en una mayor proporción por usuarios correspondientes a un tráfico doméstico, básicamente porque, en general, viajan con equipajes más livianos.

Juan Pablo Montero, académico del Instituto de Economía de la UC sostuvo que “como primera reacción, me parece una muy buena noticia. Lo mas razonable es pensar en colocar una tarifa diferenciada, mas alta, por la mayor distancia recorrida, y tal como ocurre en muchas ciudades del mundo”.

EFFECTOS
Una externalidad positiva de esta extensión, según Carlos Cruz, es que contribuiría a evitar las “malas prácticas” del gremio de los taxistas.