



ciones | Salidas Departures ➔

a de Equinácea

MOP y Nuevo Pudahuel ponen fin a conflicto: extienden concesión del aeropuerto por tres años y empresa recibirá mayor porcentaje de ingresos

■ El acuerdo, que debe pasar por Contraloría, también permitiría cerrar el arbitraje iniciado en 2021 por los controladores de la concesionaria en el Ciadi contra el Estado de Chile.

POR LAURA GUZMÁN

En 2021 se abrió una batalla judicial entre el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel —a cargo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez— que, tras cinco años y múltiples instancias, comienza a encaminarse hacia su desenlace.

Luego de pasar por el Panel Técnico de Concesiones, la Comisión Arbitral y la Corte de Apelaciones, ambas partes lograron finalmente alcanzar un acuerdo.

El conflicto se originó cuando la concesionaria solicitó al Panel Técnico que se reconociera la pandemia como un hecho sobreviniente, argumentando que sus efectos sobre el tráfico aéreo “alteraron sustancialmente y en forma duradera” el equilibrio económico del contrato.

De acuerdo con las proyecciones de la empresa, esta situación implicaría una disminución de

los ingresos comerciales y por pasajero embarcado hacia el final de la concesión equivalente a más de UF 7.741.000, es decir, cerca de US\$ 323 millones.

Para compensar esos efectos, Nuevo Pudahuel planteó dos alternativas: una revisión del contrato o un ajuste tanto en su plazo como en el porcentaje de los ingresos totales. La Comisión Arbitral terminó reconociendo la pandemia como un hecho sobreviniente que afectó la comunitatividad del contrato, lo que obligó al MOP a sentarse a negociar una modificación.

Según comentaron fuentes del Gobierno a **Diario Financiero**, tras más de un año desde que la Comisión Arbitral y la Corte de Apelaciones instruyeran a ambas partes a conformar una mesa de trabajo, finalmente se logró delinear el nuevo marco contractual de la concesión, el cual se estructura sobre dos pilares clave.

Tanto el MOP como Nuevo Pu-

El primero es la extensión del plazo del contrato. De acuerdo con las bases de licitación originales, Nuevo Pudahuel estaría a cargo del aeropuerto hasta fines de 2035. Sin embargo, con el nuevo acuerdo, la concesión se extenderá por tres años adicionales, postergando su término hasta fines de 2038.

El segundo aspecto relevante dice relación con la distribución de los ingresos. Según la memoria anual 2024 de Nuevo Pudahuel, actualmente los ingresos comerciales de la concesión y los ingresos por pasajero embarcado se reparten entre la sociedad y el Estado en un 22,44% y un 77,56%, respectivamente.

Estas cifras, señalaron las mismas fuentes, serán ajustadas de modo que el porcentaje que recibe el Estado disminuya y el de la concesionaria aumente, permitiéndole así recuperar parte de los ingresos perdidos durante la pandemia.

Con todo, el acuerdo aún no entra en vigencia. Para ello, debe ser ingresado a Contraloría para su respectiva toma de razón. Solo entonces comenzará a regir el nuevo contrato.

Tanto el MOP como Nuevo Pu-



JESSICA LÓPEZ
MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS

77,56%

DE LOS INGRESOS DE NUEVO PUDAHUEL VAN AHORA A PARAR A MANOS DEL ESTADO. CON ACUERDO, LA CIFRA DISMINUYE

dahuel declinaron emitir comentarios al respecto.

¿Y el Ciadi?

Más allá de los ajustes contratuales, el acuerdo también tendría efectos en otro frente relevante: el litigio internacional.

Fuentes conocedoras de las tratativas explicaron que, una vez materializado el acuerdo, el caso que mantienen los controladores de Nuevo Pudahuel —los franceses ADP International y Vinci Airports— en el Centro Internacional de Arbitraje Relativas a Inversiones (Ciadi) quedaría paralizado, a la espera de su cierre definitivo.

Cabe recordar que, en paralelo a que la sociedad concesionaria acudiera al Panel Técnico, en 2021 los accionistas de la empresa también iniciaron una acción contra el Estado de Chile ante el Ciadi, acusando una negativa del MOP a modificar el contrato pese a las pérdidas ocasionadas por el Covid-19.

Actualmente, el caso figura como pendiente en los registros del organismo internacional. Sin embargo, eso podría cambiar en el mediano plazo.

Según explicaron fuentes cercanas al caso, los accionistas y el MOP acordaron dar de baja el proceso, sin que ninguna de las partes asuma las costas del juicio, siempre que el acuerdo alcanzado se concrete, poniendo fin así al litigio que tiene abierto el Aeropuerto de Santiago contra el Estado.

La futura ampliación

A mediados de 2025, el MOP anunció con bombos y platillos su ambicioso plan para triplicar la capacidad del Aeropuerto de Santiago.

El proyecto considera la construcción de un tercer y cuarto terminal de pasajeros, una tercera pista, nuevos accesos vehiculares, instalaciones logísticas y un tren ligero. Todas estas obras estarían a cargo de una nueva concesionaria y se proyectaba que comenzaran en 2035, con término en 2050.

Con el acuerdo, el futuro del denominado “Plan Maestro” hoy no está del todo despejado. La extensión del actual contrato de concesión podría retrasar la ejecución de las nuevas obras, pero a ello se suma un nuevo factor de incertidumbre.

Según las mismas fuentes, el nuevo ministro de Obras Públicas, Martín Arrau, junto a su equipo, no estaría convencido de que 2035 sea el momento adecuado para iniciar una ampliación de esta magnitud, por lo que la iniciativa podría posponerse.

Incluso, voces de la industria aérea han planteado que, por ahora, el nivel de tráfico no justificaría una expansión de esa magnitud.