



POR LAURA GUZMÁN

La Patagonia chilena se ha convertido en uno de los principales enclaves turísticos del país en los últimos años, atrayendo a miles de visitantes –tanto extranjeros como nacionales– a sus distintos destinos. Uno de los lugares que ha ganado mayor protagonismo es el Parque Nacional Torres del Paine.

Tal ha sido el auge del turismo en la zona que las autoridades chilenas han decidido potenciar la infraestructura regional mediante diversas inversiones. Y uno de los ámbitos que se buscó fortalecer fue el acceso aéreo a ese destino.

Así, en 2016 se impulsó el mejoramiento del Aeródromo Teniente Julio Gallardo, en Puerto Natales –la localidad más cercana al parque–, con el objetivo de que comenzara a recibir vuelos comerciales. Posteriormente, las aerolíneas empezaron a aumentar la frecuencia de sus vuelos hacia la zona. Más recientemente, a fines de 2025, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) anunció una inversión de US\$ 14 millones para seguir potenciando el terminal aéreo.

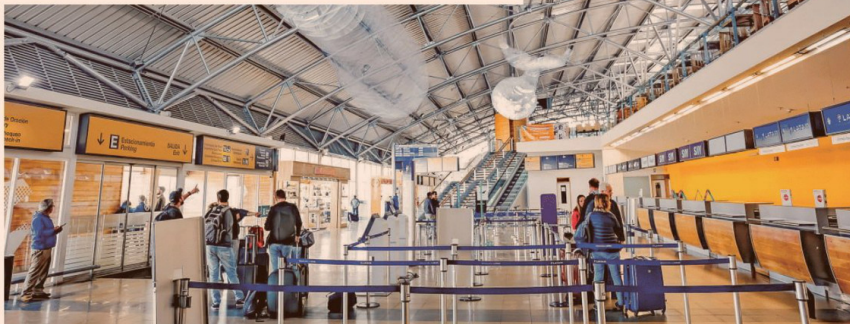
Sin embargo, este impulso también ha generado efectos colaterales. Uno de ellos es el escenario que enfrenta la sociedad concesionaria Red Aeroportuaria Austral –en la cual BlackRock posee el 70%, mientras que Cointer Chile controla el porcentaje restante–, que opera el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y el Aeródromo de Balmaceda.

Hace pocos días, la empresa declaró que la concesión es actualmente inviable, según expuso en una discrepancia presentada ante el Panel Técnico de Concesiones.

De acuerdo con el documento ingresado por el socio del estudio Molina Ríos, Víctor Ríos, el contrato de concesión de los aeropuertos de Punta Arenas y Balmaceda enfrenta una alteración grave de su equilibrio económico-financiero por causas no imputables a la empresa, lo que ha derivado en una situación de

Operador de aeropuerto de Punta Arenas advierte que concesión es inviable por competencia de Puerto Natales y pide modificar el contrato

■ La sociedad controlada por BlackRock advirtió que, si no se modifica el pacto, se deberán adoptar medidas necesarias para poner término anticipado a la concesión.



inviabilidad económica del contrato en los términos originalmente considerados.

El foco del caso está puesto en el aeropuerto de Punta Arenas, cuyo tráfico de pasajeros –según la presentación– se ha visto severamente afectado, con una caída sustancial que golpea la principal variable económica sobre la que se estructuró el contrato.

Las razones

Para la concesionaria, la alteración

del equilibrio económico-financiero se manifiesta como consecuencia de dos factores independientes entre sí. Por una parte, mencionaron que la pandemia de Covid-19 y las medidas adoptadas por la autoridad incidieron de manera directa en la demanda y tráfico de pasajeros.

Por otra parte, la sociedad concesionaria señaló que la reconfiguración del sistema aeroportuario regional –expresada en el fortalecimiento del Aeródromo de Puerto Natales– ha incidido de “manera

significativa en la distribución del tráfico de pasajeros y en los supuestos considerados al momento de la licitación, generando un escenario de competencia efectiva con el Aeropuerto de Punta Arenas”.

De acuerdo a lo señalado en el escrito, las bases de licitación presentadas en 2019 llevaron a la firma a tomar la decisión de ofertar y adjudicarse el contrato.

Es más, según explicaron, en la época de la licitación el MOP descartó la existencia de un plan de desarrollo estructural del Aeródromo de Puerto Natales en el corto plazo, escenario sobre cuya base la concesionaria estructuró su oferta.

“La información e hipótesis existentes a la época de la licitación de la concesión del aeropuerto de Punta Arenas han quedado absolutamente desvirtuadas, por razones ajenas a la responsabilidad de la sociedad (...) En definitiva el aeródromo de Puerto Natales compite activamente con el de Punta Arenas, con lo cual el flujo de éste se ha visto severamente afectado, en más de un 20%, y por ende, generando una alteración sustantiva del equilibrio económico-financiero del contrato”, agregó la concesionaria.

La solicitud

Frente a este escenario, la empresa solicitó al Panel que se declare que efectivamente se ha producido una alteración sustancial de las condiciones económicas bajo las cuales fue estructurada y adjudicada la concesión.

Asimismo, esperan que se declare que las medidas de restablecimiento del equilibrio económico-financiero del contrato deberán considerar el carácter estructural y permanente de la alteración del sistema aeroportuario regional verificada, así como la necesidad de asegurar la continuidad, estabilidad y sostenibilidad del servicio público aeroportuario comprometido en la concesión.

También pidieron que se declare que dicho desequilibrio tiene su origen en una modificación estructural de la configuración del sistema aeroportuario regional, así como en los efectos de la pandemia de Covid-19.

Frente a este escenario, la concesionaria solicitó que se recomiende al MOP iniciar un proceso de reestructuración económica del contrato, destinado a restablecer su viabilidad económica, mediante la adecuación de los parámetros económicos relevantes de la concesión, incluyendo, entre otros, mecanismos asociados al plazo, al esquema de ingresos, la estructura de inversiones y los demás elementos que inciden en la ecuación económica de la concesión.

“Si no resulta (...) que se declare que la concesión ha devenido económicamente inviable por causas no imputables a la sociedad concesionaria. En ese escenario, se recomienda al MOP adoptar las medidas necesarias para el término anticipado, ordenado y jurídicamente regulado del contrato de concesión”, concluyó la concesionaria en el escrito.

MÁS DE UN
20%

HA CAÍDO EL FLUJO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE PUNTA ARENAS.