

Nuevo aeropuerto de Punta Arenas se postergaría hasta el año 2041 **tras revés en el Panel Técnico de Concesiones**

■ La concesionaria a cargo del terminal austral acusó que el contrato se volvió inviable tras la pandemia y el fortalecimiento del aeródromo de Puerto Natales.

POR LAURA GUZMÁN

La sociedad concesionaria Red Aeroportuaria Austral –ligada a BlackRock y Cointer Chile– sufrió un revés luego de que el Panel Técnico de Concesiones rechazara la discrepancia presentada por la firma respecto de la operación del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y el Aeródromo de Balmaceda.

La concesionaria advirtió que el contrato se había vuelto inviable bajo las condiciones originales, acusando una alteración grave de su equilibrio económico-financiero.

Según la empresa, el foco del problema se concentra en Punta Arenas, donde el tráfico de pasajeros se ha visto golpeado tanto por la pandemia como por el fortalecimiento del aeródromo de Puerto Natales.

La firma solicitó reestructurar el contrato o, en su defecto, avanzar hacia una declaración de inviabilidad económica que permitiera un término anticipado de la concesión.

Sin embargo, el Panel Técnico desestimó sus solicitudes. El organismo concluyó que las circunstancias expuestas por la concesionaria eran conocidas y previsibles al momento de presentar la oferta, por lo que correspondían a riesgos asumidos por el privado.

Además, rechazó la petición de iniciar un proceso de término anticipado de la concesión, argumentando que no se cumplen las causales.

Ampliación del terminal

Uno de los principales efectos que deja esta resolución es la postergación de la ampliación

del aeropuerto de Punta Arenas.

Originalmente, las obras debían comenzar en 2027 e implicaban una inversión de US\$ 162 millones para triplicar la capacidad, elevar a cinco los puentes de embarque, construir un nuevo terminal de carga y ampliar estacionamientos.

Sin embargo, tras la decisión del Panel Técnico y bajo el escenario actual de tráfico aéreo, fuentes de la industria aseguraron que el inicio de las obras quedaría aplazado hasta 2041.

Según las bases del contrato, la etapa de construcción de la ampliación solo se activa si se

cumple alguna de tres condiciones: alcanzar al menos 600 mil pasajeros embarcados; superar cierto umbral de ingresos; o que transcurran 240 meses desde el inicio de la concesión.

Y, de acuerdo con las estimaciones del sector, las dos primeras variables no se cumplirían dentro de ese plazo, por lo que terminaría operando únicamente la cláusula asociada al paso del tiempo.

Pese al rechazo de la discrepancia, el fallo dejó espacio para futuras discusiones sobre el equilibrio económico de la concesión.

Dentro de las conclusiones, el Panel Técnico indicó que aún resulta “premature” proponer cambios contractuales que alteren el régimen económico del contrato, dado que todavía existe la posibilidad de una recuperación del tráfico aéreo.

Además, la resolución incluyó un voto de minoría del exdirector general de Concesiones, Hugo Vera, quien si bien concurrió con el rechazo de la discrepancia, manifestó reparos: el ingeniero advirtió que el fallo no aborda adecuadamente el escenario proyectado hacia 2039, donde la concesionaria podría eventualmente alegar inviabilidad financiera tras haber percibido casi dos décadas de ingresos sin ejecutar la principal obra comprometida en el contrato.

US\$ **162**
MILLONES
ERA LA INVERSIÓN ORIGINAL EN
EL TERMINAL AUSTRAL



Aeropuerto de Punta Arenas