

Operadora de Punta Arenas y Balmaceda apuntó a la pandemia y al desarrollo del aeródromo de Puerto Natales como factores que tensionaron el equilibrio económico.

POR LAURA GUZMÁN

Hace algunas semanas, la sociedad concesionaria Red Aeroportuaria Austral –que opera el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y el Aeródromo de Balmaceda– advirtió un complejo escenario en una discrepancia ante el Panel Técnico de Concesiones, donde afirmó que el contrato se había vuelto inviable.

La firma –ligada a BlackRock y Cointer Chile– sostuvo que la concesión enfrenta una alteración grave de su equilibrio económico-financiero por causas no imputables, lo que habría derivado en una situación de inviabilidad bajo las condiciones originalmente consideradas.

En concreto, el foco del reclamo está en el aeropuerto de Punta Arenas, donde –según la presentación– el tráfico de pasajeros ha registrado una caída relevante, afectado por la pandemia y por la reconfiguración del sistema aeroportuario regional, en particular por el fortalecimiento del aeródromo de Puerto Natales.

En ese contexto, la concesionaria solicitó reestructurar el contrato –incluyendo ajustes en plazo, ingresos e inversiones– y, en caso contrario, que se declare su inviabilidad económica y se avance en un término anticipado.

Frente a este planteamiento, y tras algunas semanas de análisis, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) rechazó en todas sus partes la solicitud de la concesionaria, señalando que “tales alegaciones carecen de todo sustento jurídico y contractual”.

Las razones del MOP

Respecto del impacto de la pandemia, la cartera sostuvo que dicha alegación es improcedente, ya que



Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas.

MOP descarta crisis en concesión de aeropuertos australes: “Evidencia flujos relevantes” y no vislumbra “inviabilidad estructural”

la licitación se realizó en plena vigencia de la crisis sanitaria, “en un contexto en que sus efectos sobre la economía, la movilidad de las personas y, en particular, sobre la industria aeronáutica, eran plenamente conocidos”.

En esa línea, recaló que la caída en pasajeros, la reducción de vuelos y la incertidumbre del sector fueron condiciones propias del escenario en que el contrato fue adjudicado.

Sobre el rol del aeródromo de Puerto Natales, el MOP afirmó que durante la licitación se entregaron respuestas claras respecto a la demanda, la operación de otros aeródromos y la inexistencia de compensaciones por eventuales caídas de tráfico.

Así, enfatizó que “la Concesionaria no solo tuvo la posibilidad, sino el deber de ponderar escenarios diversos –incluyendo aquellos

menos favorables– tales como desviaciones en la demanda, cambios en la distribución del tráfico entre aeropuertos y variaciones en el entorno económico, todo lo cual forma parte del riesgo empresarial inherente al modelo concesional adoptado y, por tanto, de su exclusiva responsabilidad”.

Asimismo, subrayó que siempre se advirtió que el aeródromo podía ser objeto de inversiones dentro de

La cartera rechazó la discrepancia ingresada, señalando que “tales alegaciones carecen de todo sustento jurídico y contractual”.

la red nacional. En ese marco, la autoridad concluyó que la solicitud de la empresa constituye un intento de revisar ex post las condiciones bajo las cuales estructuró su oferta, trasladando al Estado riesgos que fueron explícitamente asumidos.

El factor ingresos

Otro de los puntos centrales del rechazo dice relación con los ingresos de la concesión. El MOP enfatizó que la empresa omite referirse a los recursos efectivamente percibidos desde el inicio de la etapa de explotación (1 de abril de 2021), los que al cierre de 2025 alcanzan los \$ 20.915 millones por servicios comerciales, aeronáuticos y no aeronáuticos.

Además, destacó que los ingresos por pasajero embarcado han aumentado de manera significativa, pasando de \$ 4.181 al inicio de la concesión a \$ 11.242 en 2025, lo que implica un alza de 268,88%.

“(Esto) evidencia que la explotación del contrato ha generado flujos relevantes y consistentes, incompatibles con una supuesta inviabilidad estructural (...) por otra parte, cabe hacer presente que los servicios comerciales, aeronáuticos y no aeronáuticos actualmente explotados por la Concesionaria se desarrollan, en gran medida, sobre infraestructura existente, respecto de la cual no ha debido realizar inversiones relevantes, lo que redundaría en una mayor capacidad de generación de ingresos”, sostuvo el MOP.

En ese sentido, la cartera concluyó que el nivel de ingresos comerciales y su potencial de crecimiento dependen directamente de la gestión empresarial de la concesionaria.