

El nuevo trazado partiría desde la Estación Huelén (futura Línea 7). La tarifa sería diferenciada, y se estima que el pasaje cueste cerca de \$ 2 mil.

POR LAURA GUZMÁN

Hace años que se empezaron a escuchar las primeras informaciones sobre una conexión en Metro desde la ciudad de Santiago hasta el aeropuerto Arturo Merino Benítez. No obstante, este viejo anhelo había quedado, una y otra vez, en meras esperanzas. Hasta ahora.

Cuatro fuentes al tanto de las tratativas confirmaron a **DF** que el Gobierno de Gabriel Boric, junto con Metro y el Ministerio de Obras Públicas, ya tomó una decisión: avanzar con un nuevo trazado que una la ciudad con el terminal aéreo. Y todo apunta a que el anuncio oficial se realizaría el domingo 1º de junio, durante la Cuenta Pública del Mandatario.

La elección de esa fecha no sería casualidad. Es tradición que los mandatarios utilizan la instancia para dar a conocer ambiciosos proyectos. En 2017, la expresidenta Michelle Bachelet anunció la construcción de la Línea 7; mientras que, en 2018, Sebastián Piñera reveló las futuras Líneas 8 y 9. Ahora, sería el turno de una conexión al aeropuerto, vía un ramal de la misma Línea 7.

Durante años se barajaron múltiples alternativas. Una de las más discutidas fue una extensión desde la Estación Pajaritos (Línea 1), opción que se descartó por sus altos costos y baja eficiencia. En cambio, el Ejecutivo optó por aprovechar la Línea 7, actualmente en construcción.

El nuevo trazado partiría desde la futura Estación Huelén (Cerro Navia, a pasos del Hospital San Borja) y recorrería entre seis y siete kilómetros hasta llegar al aeropuerto.

Pero no será una línea de Metro tradicional. Según conocedores, se trataría de un tren ligero, el cual es un sistema más liviano, con menor capacidad, que puede operar a nivel de calle o en viaductos elevados.

Su costo estimado rondaría los US\$ 300 millones, una cifra menor en comparación con una línea de metro convencional, que puede bordear los US\$ 100 millones por kilómetro.

Otra novedad que envuelve a esta obra es que se busca que el proyecto sea una concesión, a cargo de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas. Eso significa que será ejecutado por el sector privado bajo licitación pública, con supervisión estatal.

Además, la tarifa sería diferenciada, tal como ocurre en otros aeropuertos del mundo que cuentan con conexión ferroviaria. Según



Gobierno alista Metro al aeropuerto: plan consideraría tren ligero desde Cerro Navia y una inversión de unos US\$ 300 millones



estimaciones preliminares, el pasaje costaría cerca de \$ 2 mil.

Por ahora, no hay plazos definidos. Faltan los estudios de prefactibilidad y viabilidad económica, pero la decisión política ya estaría tomada.

Metro, Presidencia, y el Ministerio de Obras Públicas declinaron referirse al tema. En tanto, Nuevo Pudahuel, la concesionaria a cargo de la administración del aeropuerto,

señaló no estar al tanto del proyecto y se rehusó a hacer comentarios.

Una vieja idea

Esta no es la primera vez que se analiza esta iniciativa. En 2019, el entonces presidente de Metro y actual decano de Ingeniería de la Universidad Diego Portales, Luis de Grange, junto al exministro de Economía, Lucas Palacios, se sentaron a evaluar distintas po-

sibilidades para conectar la capital con el aeropuerto Arturo Merino Benítez.

Fue en ese proceso donde surgió la idea de desarrollar una nueva línea de Metro, conectada a la futura Línea 7, bajo el modelo de concesión y con tecnología de tren ligero. Aquel año incluso se elaboró un estudio de prefactibilidad para analizar la viabilidad del proyecto.

Y la conclusión fue clara: la al-

ternativa de conexión a través de la Línea 7 era eficiente y completamente factible.

“La opción de Pajaritos implicaba el doble de inversión y de costos operacionales, para la misma demanda. Estamos hablando de seis kilómetros, frente a 12. Entonces esta alternativa permite diseñar un proyecto mucho más eficiente en todo sentido”, explicó Luis de Grange.

Otro punto a favor era el tiempo de construcción. Mientras una línea de Metro convencional puede tardar entre cinco y seis años, el tren ligero podría estar listo en solo dos o tres, dado que el trazado es más corto y menos complejo desde el punto de vista ingenieril.

Aunque el análisis estaba listo, y el proyecto tenía fundamentos, el anuncio nunca se concretó. Pero es justamente ese trabajo previo el que, según Luis de Grange, podría haber sido clave para que la actual administración decidiera concretar la iniciativa.

¿Una promesa más?

La pregunta que queda flotando es si esta vez el anuncio se traducirá en obras concretas. La diferencia, según Luis de Grange, es que ahora la Línea 7 ya está en construcción, lo que permite pensar este ramal como una extensión natural y financieramente viable.

“Si la Línea 7 no estuviera andando, probablemente este proyecto no saldría. Ese fue el gatillante. Te reduce el costo del proyecto a la mitad, lo hace atractivo y factible”, enfatizó el ingeniero.

Cabe precisar que la Línea 7 del Metro de Santiago está programada para entrar en operación en 2028; y conectará las comunas de Renca y Vitacura en 37 minutos.