

Fecha: 03-06-2025
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: Nueva Línea A al aeropuerto: expertos ven factible la idea y advierten sobre complejidad de cumplir plazos

Pág.: 15
Cm2: 660,3
VPE: \$ 6.569.728

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida



► La línea, de 6,5 kilómetros de extensión y dos estaciones, contempla una inversión de US\$ 365 millones.

Nueva Línea A al aeropuerto: expertos ven factible la idea y advierten sobre complejidad de cumplir plazos

Distintas voces ligadas al transporte público ponen sobre la mesa que las condiciones del trazado y temas de índole administrativa podrían hacer más lenta la ejecución de un proyecto comprometido para 2032.

Gabriela Mondaca

El Presidente Gabriel Boric, acompañado por ministros, autoridades locales y representantes del sector de transporte, presentó este lunes los detalles del proyecto de la futura Línea A del Metro de Santiago que había anunciado el día anterior en su cuenta pública. La nueva conexión subterránea unirá el Aeropuerto Arturo Merino Benítez con la estación Huelén de la futura Línea 7 en Cerro Navia, reduciendo de forma importante los tiempos de traslado desde el centro de la ciudad: de los actuales 84 minutos a solo 30, según se detalló.

La línea, de 6,5 kilómetros de extensión y dos estaciones (una en Pudahuel y otra en Cerro Navia), contempla una inversión de US\$ 365 millones (ver nota en Pulso) y utilizará trenes automatizados con estándar similar al de las líneas 3 y 6. Por lo mismo, el gobierno estima que beneficiará a unos 9,5 millones de pasajeros anuales y proyecta su puesta en marcha para el año 2032.

"Esta obra nos posiciona al nivel de ciudades como Londres, Nueva York o Estocolmo en cuanto a transporte desde y hacia el aeropuerto", señaló el Presidente.

La meta de tener esta alternativa de transporte hasta Arturo Merino Benítez ha sido bien recibida por especialistas, aunque con advertencias sobre tener el trazado operativo en 2032, con la idea de que se necesitará el compromiso de todo el aparato estatal.

La académica de la facultad de Ingeniería UC, Patricia Galilea, señala que como en general ocurre en las construcciones subterráneas del país, los principales riesgos de atraso se apartan de lo administrativo y no son geotécnicos, sino arqueológicos. "En los últimos años, ese tipo de hallazgos ha sido la causa más común de demoras. Pero al ser una línea menos profunda y con solo una conexión a otra línea, podría avanzar más rápido si se prioriza", explica.

Desde una perspectiva institucional, el decano de Ingeniería de la UC Central, Uwe Rohwedder, cree que "Metro ha demostrado ser una política de Estado sólida" y que "con decisión técnica y política, los plazos son exigentes, pero factibles".

Para Carlos Cruz, presidente del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y exministro de Transportes, se trata de un objetivo plenamente alcanzable.

"Absolutamente. Si hay voluntad de sacar el proyecto adelante, se puede. Este es un

proyecto del Estado, y no tiene por qué entorpecerse por controles del mismo Estado", afirma.

Cruz subraya que el país ya ha ejecutado obras en zonas de alta complejidad técnica -como AVO 2 o el tramo del Metro en Kennedy-, por lo que los desafíos asociados al trazado cercano al río Mapocho o a autopistas no deberían ser un impedimento mayor.

La conexión con Línea 7

Uno de los debates técnicos ha sido si no habría sido mejor una extensión de la Línea 1 hasta el aeropuerto, una idea que estuvo sobre la mesa en el pasado. Mientras Galilea defiende la elección actual por la cobertura más moderna y amplia de la Línea 7, Rohwedder ve ventajas en una conexión directa con la Línea 1, por evitar transbordos.

Cruz, por su parte, entrega un respaldo total a la decisión técnica de Metro. "Me imagino que si han optado por ese trazado es porque hicieron las evaluaciones correspondientes. Metro es una empresa seria y no se va a jugar por un proyecto de esta envergadura sin tener certeza de que es la mejor opción", señala.

Cerro Navia y Pudahuel serán los beneficiarios del nuevo eje de conectividad, y los expertos coinciden en que eso puede tener un efecto estructural. Para Galilea, se trata de zonas que no solo se acercan a toda la red capitalina, sino que también ganan acceso laboral directo al aeropuerto y sus empresas asociadas. "Esto podría incluso generar un alza en el valor del suelo por la mejora en la accesibilidad", indica.

Rohwedder habla de "proximidad y calidad de vida", aludiendo al impacto que suele tener el acceso al Metro en comunas tradicionalmente periféricas.

Cruz concuerda: "Este proyecto puede ser un paso más en la integración de estas comunas al funcionamiento de la ciudad. Creo que son los principales ganadores".

¿Metro o buses?

Hoy existen alternativas de buses al aeropuerto, como los recorridos 555 y 444, y buses privados que operan desde la estación Los Héroes. Pero estos no ingresan al terminal aéreo, sino que conectan con estaciones intermodales.

Para Galilea, la nueva línea podría ser más atractiva, especialmente para quienes viajan con tiempo limitado o trabajan en el aeropuerto. "Si la estación logra llegar hasta el terminal, se vuelve muy competitiva, siempre que el número de transbordos no sea excesivo", advierte.

Cruz, en tanto, matiza: "Habrá que ver. Las preferencias de los usuarios suelen ser en favor del Metro, pero dependerá de variables como infraestructura complementaria, tiempos de viaje y comodidad".

Rohwedder agrega que, más que competir con buses, la nueva línea debe verse como parte de un ecosistema de transporte en expansión, especialmente considerando que el aeropuerto planea duplicar su capacidad en los próximos diez años. ●