LITORALPRESS

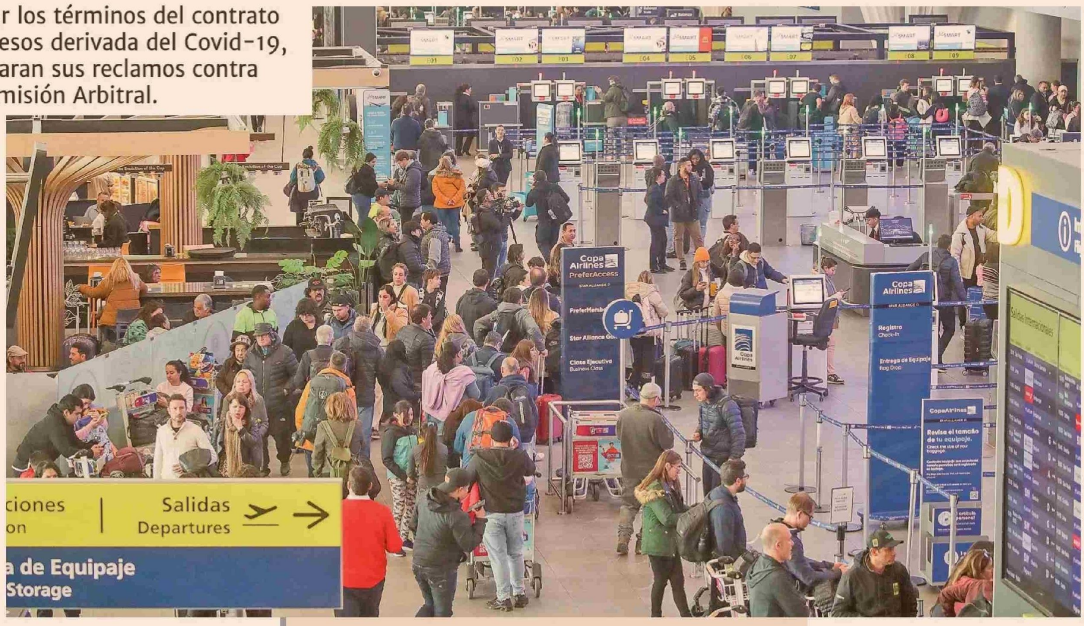
Fecha: 11-06-2025
Medio: Diario Financiero
Supl. : Diario Financiero
Tipo: Noticia general
Título: Nuevo Pudahuel podría extender su concesión del Aeropuerto de Santiago tras nuevo fallo de la Corte de Apelaciones

Pág. : 3
Cm2: 622,0

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: No Definida

Nuevo Pudahuel podría extender su concesión del Aeropuerto de Santiago tras nuevo fallo de la Corte de Apelaciones

El MOP deberá negociar los términos del contrato por la caída en los ingresos derivada del Covid-19, luego de que se rechazaran sus reclamos contra una sentencia de la Comisión Arbitral.



ATON

POR LAURA GUZMÁN

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) sigue sintiendo los coletazos que dejó la crisis sanitaria. A cinco años de la pandemia del Covid-19, uno de los múltiples conflictos que mantiene la cartera con la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel -encargada de operar el Aeropuerto Arturo Merino Benítez- comienza a ver su desenlace.

La Corte de Apelaciones de Santiago rechazó un recurso de queja presentado por el ministerio, dando así un portazo a la ofensiva del MOP. El objetivo de dicho recurso era invalidar un fallo de la Comisión Arbitral que había reconocido la pandemia como un hecho sobreviniente que afectó la conmutatividad del contrato de concesión, obligando al Ministerio a negociar su modificación con Nuevo Pudahuel.

El conflicto se remonta a principios de 2021, cuando la concesionaria solicitó al Panel Técnico de Concesiones que se reconociera la pandemia como un hecho sobreviniente, cuyos efectos sobre el tráfico aéreo "alteraron sustancialmente y en forma duradera" el equilibrio económico del contrato.

Según las proyecciones de la empresa, esta situación provocaría una disminución de los ingresos comerciales y por pasajero embarcado hacia el fin de la concesión, equivalente a más de UF 7.741.000 (unos US$ 323 millones).

Para compensar estos efectos, la sociedad propuso dos alternativas: la revisión del contrato, y el ajuste tanto del plazo como del porcentaje de ingresos totales. Sin embargo, aunque el Panel reconoció la pandemia como un hecho sobreviniente, rechazó ambas propuestas.

Frente a esto, a inicios de 2022, Nuevo Pudahuel interpuso una demanda por cumplimiento de contrato ante la Comisión Arbitral, con el mismo objetivo que en 2021.

En esta instancia, la Comisión reconoció la pandemia como un hecho sobreviniente que afectó la conmutatividad del contrato, obligando al MOP a negociar su modificación.

Decisión de la Corte

Esta resolución no dejó conforme al MOP, que interpuso un recurso de queja ante la Corte de Apelaciones contra los jueces que dictaron el fallo, acusándolos de haber incurrido en "faltas y abusos graves".

Según argumentó el Ministerio, los jueces habrían contravenido disposiciones de la Ley de Concesiones y fundado su fallo en una "errónea" apreciación de los antecedentes.

No obstante, el tribunal de alzada concluyó que no era posible sostener que la Comisión Arbitral hubiera incurrido en alguna de las conductas sancionadas por la ley y, por lo tanto, rechazó el recurso presentado por el MOP.

"Con este fallo, queda claramente establecido y confirmado que el Covid-19 produjo un desequilibrio económico en el contrato de concesión, perjudicando a la concesionaria, y que ésta tiene derecho a que ese desequilibrio económico sea corregido", señaló el socio de Morales & Besa y abogado de Nuevo Pudahuel, Gonzalo Cordero.

Desde el MOP indicaron que la sentencia será analizada rigurosamente en conjunto con el Consejo de Defensa del Estado. Aunque lamentaron el resultado, reconocieron que el rechazo del recurso era un escenario posible "a pesar de lo contundente de los argumentos".

El acuerdo

La instrucción de la Comisión Arbitral fue clara: alcanzar un acuerdo de buena fe. Y es en ese camino en el que han estado trabajando ambas partes.

En una declaración pública, desde Nuevo Pudahuel reafirmaron su voluntad de lograr un consenso en el corto plazo que permita a la concesión enfrentar los desafíos presentes y futuros en la operación y gestión del Aeropuerto de Santiago, "con el objetivo de entregar a sus pasajeros y usuarios una experiencia de alto estándar de servicio y hospitalidad".

Por su parte, el MOP manifestó su disposición a discutir todos los temas orientados a mejorar el servicio y a ofrecer un mejor aeropuerto. Enfatizaron, además, que una eventual extensión del plazo de concesión es una de las alternativas sobre la mesa.

En cuanto a los plazos, al momento de interponer la demanda, Nuevo Pudahuel estimó -a modo ilustrativo- que si la recuperación del tráfico de pasajeros a niveles prepandemia ocurría en enero de 2025, sería necesario extender el contrato por 86 meses (siete años).

Sin embargo, advirtieron que dicho plazo podría ser menor, dependiendo del momento en que se alcanzaran nuevamente los niveles de tráfico observados en 2019, lo que finalmente ocurrió en 2024.

Extensión del contrato podría retrasar obras de ampliación del terminal aéreo

Hace solo una semana, el MOP anunció su ambicioso plan para triplicar la capacidad del Aeropuerto de Santiago, mediante la construcción de un tercer y cuarto terminal de pasajeros, una tercera pista, nuevos accesos vehiculares, instalaciones logísticas y un tren ligero. Todas estas obras estarán a cargo de una nueva concesionaria y se proyecta que comiencen en 2035, con término en 2050.

Pero el futuro del llamado "Plan Maestro" no está del todo claro. La extensión del contrato de concesión, que culmina a fines de 2035, podría retrasar la ejecución de las nuevas obras de ampliación del aeropuerto. A esto se le suma que la concesionaria demandó al Estado de Chile ante el Ciadi para lograr otra posible ampliación de plazo del contrato, proceso que aún se encuentra en curso y que podría atrasar aún más el inicio de construcción de este proyecto. A pesar de este escenario, la titular del MOP, Jessica López, señaló hace unos días que podrían introducirse ciertas modificaciones al contrato actual para iniciar algunas obras durante la vigencia de esta concesión.