

Metro estrena nuevo mecanismo de financiamiento para la línea hacia el aeropuerto

Parece concesión, pero no lo es. No la construirá Metro, pero sí la operará. La estatal licitará a privados el desarrollo del proyecto de 6,5 kilómetros, cuyo costo asciende a US\$ 365 millones. Un inversionista ejecutor recibirá pagos fijos durante 30 años de parte de Metro, con los ingresos que reciba de la tarifa a público. Y la concesionaria del aeropuerto también tendrá un rol.

IGNACIO BADAL

Uno de los anuncios más destacados en el área de obras públicas de la Cuenta Pública del Presidente Gabriel Boric del domingo fue la esperada línea del Metro al aeropuerto, que, de realizarse, transformaría a la capital chilena en la primera ciudad de Sudamérica en contar con una conexión directa de tren urbano con su terminal aérea.

"Quiero anunciar con mucho orgullo la futura llegada del metro al aeropuerto de Santiago, desde la estación Huelén de la Línea 7. Así, en tan sólo siete minutos, una persona va a poder conectar desde Cerro Navia hasta el terminal aéreo por vía subterránea", dijo el mandatario.

Sin embargo, el anuncio dejó varias preguntas abiertas. Entre ellas, cómo se va a financiar, tomando en cuenta que esta iniciativa ha quedado rezagada en los planes anteriores de la ampliación de la red de Metro por sus costos y su rentabilidad social. De allí que se hayan implementado soluciones alternativas, como una línea dedicada de buses que llega al complejo aeroportuario, pero no hasta la zona de embarque de pasajeros.

De allí que se haya ideado una novedosa fórmula financiera que nunca antes había utilizado el Metro para sus extensiones, que recuerda el mecanismo de concesiones de obras públicas pero no coincide exactamente con él.

LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

La iniciativa, llamada Línea A, pretende conectar dos estaciones, una en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez y la otra en la futura Línea 7 del tren subterráneo -que irá desde Renca hasta Lo Barnechea en un trazado paralelo a la Línea 1-. Según adelantó el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, el domingo, se espera que esté operativo en el año 2032.

La conexión se realizará en la estación Huelén de la Línea 7, situada en la esquina de Huelén con Mapocho, vecina al Hospital Félix Bulnes, desde donde saldrá una vía directa a la terminal, de unos 6,5 kilómetros, que debiera tardar unos siete minutos en llegar a la estación aeroportuaria. Las autoridades calculan que, con esto, un viaje desde la Estación Baquedano, en transporte público al aeropuerto, bajará de 84 minutos a 31 minutos en promedio. Desde Los Héroes bajaría de 78 a 34 minutos. Y desde La

Cisterna, de 101 a 54 minutos.

Los trenes que se utilizarán tendrán el estándar de los que se usan actualmente en las líneas 3 y 6 con conducción automática, con puertas de andén y accesibilidad universal.

El costo del viaje, que se pagará con tarjeta BIP o la aplicación Red, tendrá una tarifa especial de \$3 mil. Se espera que traslade a unas 9,5 millones de personas al año al quinto año. En comparación, Metro transporta al año en su red unos 660 millones de pasajeros.

En 2024, aeropuerto capitalino registró un récord de pasajeros de 25,8 millones, un 13% más que en 2023.

EL FINANCIAMIENTO

La inversión prevista para este proyecto es de alrededor de US\$365 millones, que considera el proceso de ingeniería previo, permisos, la construcción de las vías, las estaciones y el material rodante. De esa cifra, US\$ 12 millones se destinarían a la fase inicial de estudios y tramitación ambiental. El costo total equivale a US\$ 56 millones por kilómetro.

Y aquí es donde viene la novedad. Metro

se encargará de llevar a cabo todo el proceso previo de pre-ingeniería y tramitación de permisos hasta contar con la Resolución de Calificación Ambiental (RCA) de una Declaración de Impacto Ambiental del proyecto. Plazo para ello: dos años.

Con esto en la mano, licitará a un inversionista la ingeniería de detalle, de sistemas, y la provisión, construcción y mantenimiento del proyecto, que será financiado por este inversor. Metro lo denomina inversionista ejecutor, el que deberá proveer los recursos para el proyecto, encargarse de la ingeniería de detalle y proveer mantenimiento de trenes y sistemas.

La operación misma de esta línea A estará a cargo de Metro.

Con los recursos que la compañía estatal recaude de las tarifas, se le pagará mediante cuotas anuales al inversionista privado su inversión. La firma estima que toda la inversión se podrá financiar con la tarifa. Si la demanda es menor a la proyectada se activaría el mecanismo de compensación a Metro.

La única excepción del trazado será la estación misma del aeropuerto, pues se pretende suscribir un convenio de colaboración con el actual concesionario de

la terminal aérea, el consorcio Aeropuerto Nuevo Pudahuel SCL, integrado por la italiana Astaldi y las francesas Aeroports de Paris y Vinci Airports. De ocurrir así, sería el concesionario aeroportuario el que construiría y administraría la estación, que podría transformar en un negocio pues podría instalar tiendas comerciales para su arriendo en su interior.

Aunque se parece a un modelo de concesión, no lo es porque, en términos legales, Metro no puede concesionar, pues el único organismo que puede hacerlo por ley es el Ministerio de Obras Públicas, que no lidera esta iniciativa.

Aunque el domingo, el ministro de Hacienda, Mario Marcel, anunció que el concesionario del aeropuerto podría tener un rol en el proyecto, en el consorcio fueron menos concretos: "Tenemos un gran interés por conocer las alternativas que está mirando el gobierno para concretar este proyecto en un plazo lo más breve posible, dado las altas expectativas que tienen los pasajeros en torno a la conectividad entre la ciudad y el aeropuerto de Santiago", dijo Nicolás Claude, gerente general de Nuevo Pudahuel. ●



El Presidente Gabriel Boric visitó este lunes las faenas de la futura línea del Metro que conectará con el aeropuerto de Santiago.