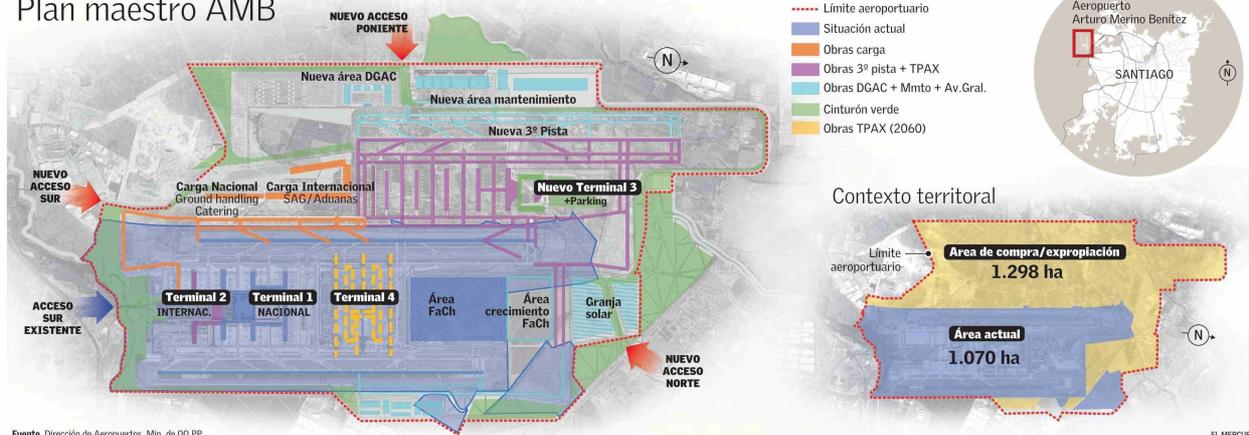


Plan maestro AMB



Fuente: Dirección de Aeropuertos, Min. de OO.PP.

EL MERCURIO

Anteproyecto comienza en octubre y terminaría sus obras en 2048

EL MEGA “PLAN MAESTRO” PARA EL AEROPUERTO DE SANTIAGO, que duplicará su tamaño y costará más de US\$ 4.000 millones

Es la mayor inversión del MOP en la historia para un proyecto de infraestructura, y su ampliación implicará 1.298 ha de expropiaciones en el límite entre Pudahuel y Lampa. Considera la creación del terminal “T3”, además de una tercera pista y ampliaciones que permitirán aumentar la capacidad hasta 84 millones de pasajeros. • GUILLERMO V. ACEVERO

El “plan maestro” para el aeropuerto Arturo Merino Benítez se preparaba hace un tiempo, pero por primera vez se conocen los planos y detalles del ambicioso proyecto. Una transformación que contempla una tercera pista de aterrizaje, un nuevo terminal (T3), y más de 1.200 hectáreas a comprar o expropiar en el límite de las comunas de Pudahuel y Lampa.

La inversión total estimada alcanza los US\$ 4.037 millones, la mayor del Ministerio de Obras Públicas en su historia. Con esta expansión, el terminal de Santiago pasará del área actual de 1.070 hectáreas a más del doble de superficie, con 2.368 hectáreas, según la planificación del MOP, que espera verlo terminado en 2048.

El plan considera además tres nuevos accesos: un nuevo acceso sur, norte, y uno por el poniente. Esto se suma a la ya anunciada conexión entre la Línea 7 del Metro de Santiago y el aeropuerto a través de un tren ligero desde la Estación Huelén (hoy en construcción) en la comuna de Renca, aunque este solo podría estar listo posterior a 2028, año en que se estima entrará en operación la Línea 7 de la red.

Anteproyecto en marcha

La Dirección de Aeropuertos del MOP se encuentra en la etapa de recepción de ofertas para la licitación del “Anteproyecto de Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto AMB”, que incluye el desarrollo de antecedentes técnicos, el Estudio de Impacto Ambiental (2027) y posterior obtención de la RCA, además del estudio pre-pericial de expropiación para iniciar esas compras en 2029. La empresa seleccionada comenzaría el proyecto en octubre, y tendrá un presupuesto de \$11.000 millones para esta etapa.

Si bien el proceso para la consultoría del anteproyecto ya está en marcha, hay muchos detalles de las obras que podrían modificarse, dentro del marco fijado por la documentación que figura en la plataforma de Mercado Público.

En una etapa posterior, se incluye también el Terminal 4 y nuevas instalaciones, aunque fuera de este proyecto y en un plazo aún mayor al año 2060.

Apunta a triplicar la capacidad de pasajeros, que se proyecta superen los 40 millones anuales en 2030, y lleguen a unos 130 millones en 2050.

El financiamiento provendrá de los Fondos Sectoriales, aunque también el presupuesto podría sufrir cambios una vez terminada la consultoría. Preguntados por los detalles del proyecto, la Dirección de Aeropuertos y el MOP evitaron referirse a la iniciativa.

Desde Arcadis, empresa que en 2020 desarrolló la actualización del “plan maestro”, Nelson Moreno comenta que desde 2035 —cuando termina la concesión de Nuevo Pudahuel— el modelo será de una sola concesionaria, administrando el actual aeropuerto más la ampliación que ya estaría en desarrollo. Eso significa que podrían superponerse las concesiones de Nuevo Pudahuel (actual) y la empresa que será licenciataria del desarrollo y posterior administración del nuevo aeropuerto. Así como también existe la opción de que Nuevo Pudahuel se adjudique el contrato del nuevo aeropuerto en su totalidad y extienda su concesión actual.

Fuentes cercanas comentan que en la reunión informativa participaron “una gran cantidad de potenciales consultores”.

Apuntar a los 100 millones de pasajeros

Al 2048 se espera que estén las obras terminadas en el T3, alcanzando 162 posiciones para aeronaves (o zonas de estacionamiento de aviones), casi triplicando la capacidad actual de 56, y aumentando de 25 millones a 84 millones la capacidad de pasajeros, además de la ampliación para las operaciones de carga.

Y es que el megaproyecto apunta a triplicar la capacidad de pasajeros, cuyas proyecciones indican que si en 2025 habrá cerca de 25 millones de pasajeros, para 2030 serán

más de 40 millones anuales, y cerca de 130 millones para 2050.

En la etapa posterior, proyectada para 2060, las posiciones llegarían a 2.018, y la capacidad para pasajeros a 117 millones.

Las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) son que Santiago debiese diseñar un aeropuerto con capacidad para 100 millones de pasajeros. Además, sugieren que debe existir “conectividad entre terminales, tanto para pasajeros como para el equipaje”. Moreno comenta que en el estudio de la demanda que desarrolló Arcadis, notaron que “Chile está en una situación donde la demanda creció más rápido de lo que se esperaba”.

Y este es el “momento justo” para ampliar, dice, ya que “no hay holgura de tiempo para mejorar las capacidades del aeropuerto en base al crecimiento de la demanda”.

Planes reguladores “a prueba”

Uno de los primeros aspectos a resolver durante la planificación fue si el nuevo aeropuerto se debía emplazar en un sector contiguo al parque actual, o si convenía ubicarlo en otra zona de la capital. De acuerdo a la experiencia internacional, sostiene Moreno, la mejor opción no era un segundo aeropuerto, sino que la integración de infraestructura al ya existente.

Igualmente, explica que hay un “gatillo” cuando la demanda alcanza niveles *peak* de vuelos o pasajeros, que activaría la opción de que la concesionaria Nuevo Pudahuel pueda construir nueva infraestructura, que consistiría en dos nuevos espigones. Felipe Delgado, experto en transporte aéreo y académico de Ingeniería UC, comenta que no es fácil encontrar un lugar disponible para un aeropuerto que tenga las condiciones

ideales, dada la afectación que puede generar en las comunidades circundantes.

De hecho, advierte que “los planos reguladores (de carácter comunal) deben preocuparse de prevenir que en los alrededores no haya comunidades”, que a la larga podría implicar ajustes operacionales para mitigar los efectos en las personas.

Mientras tanto, explica que hay mejoras que se pueden implementar desde los procesos operacionales e ir avanzando en paralelo. “Gatwick, en Reino Unido, utiliza solo una pista para su operación y mueve a cerca de 40 millones de pasajeros. Santiago, con dos, añade mucho menos”.

“Se puede mejorar el tráfico aéreo”, afirma, y agrega como ejemplo que hay casos donde los vuelos privados se derivan a otros aeropuertos menores, dando un flujo mayor a los comerciales. Y coincide con el diagnóstico de la IATA, que sugiere que el “espacio entre pistas es el más valioso y es el que debe priorizarse para usos de aviación comercial por ventajas operacionales, sostenibilidad y costos”.

Esta consultoría es el primer paso para la ampliación. Dentro de los requerimientos del MOP debe considerarse una “participación temprana de la ciudadanía en el proyecto, una guía e información del proceso expropiatorio y la validación interdisciplinaria de decisiones, integrando criterios ambientales, presupuestarios y operacionales”, se lee.

También considera un “Anillo Verde de Integración” en los alrededores de todo el complejo, que incluye senderos, parques y multicanchas, además de áreas verdes con árboles que mitiguen el impacto en los sectores circundantes, y cita ejemplos como Barranquilla, Colombia, o Mérida, en México.

13 directores regionales de aeropuertos para 7 terminales

La Dirección de Aeropuertos —una de las divisiones del Ministerio de Obras Públicas— tiene como función el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de recintos aeroportuarios, tanto para la aviación comercial como para los pequeños aeródromos.

Además de la oficina central, cuenta con 13 Direcciones Regionales y 13 directores de aeropuertos, además de una dotación fija para los siete aeropuertos que hay en todo el país. Según el organigrama, cada Dirección Regional cuenta con asesores jurídicos, equipos de gestión y desarrollo de personas, auditorías internas y control de gestión.

Además existe una red de 319 aeródromos y 124

heliportos, incluyendo los territorios insulares; 303 pertenecen a la Red de Pequeños Aeródromos y 11 a la Red de Aeródromos Militares. En los recintos que no son de propiedad del fisco, la administración recae en los propietarios, que pueden ser clubes aéreos, personas naturales, u otros.

Esta división depende de la Dirección General de Obras Públicas del MOP, donde además figuran la Dirección de Obras Portuarias, la Dirección de Arquitectura, la Dirección de Obras Hidráulicas y la Dirección de Vialidad.

Cada dirección regional se encarga de los proyectos o licitaciones, pero no de la administración de los recintos, que corresponde a la Dirección General de Aeronáutica

Civil (DGAC) y a las respectivas empresas concesionarias en cada aeropuerto. El “Plan de Licitaciones 2025” contempla 62 concursos. De ellos hay 21 licitaciones publicadas, y otras 41 aún por publicar, se lee en su sitio web. En conjunto, los proyectos constituyen un monto total de \$226.607 millones.

Desde la DGAC señalan que la entidad administra directamente 102 recintos en el país (propiedad fiscal) y en 42 de ellos hay personal DGAC, quienes brindan servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Además ejercen labores de fiscalización y control, las que realizan también en la totalidad de la Red Aeroportuaria Nacional.

