

Debido al crecimiento de la demanda de pasajeros en el recinto de Pudahuel:

# Expertos llaman a que MOP busque acelerar inversiones para aeropuerto

Según el contrato, el denominado "gatillador" de recursos solo se activa si se cumplen parámetros de alta demanda en horario punta. Pero hoy el alza de tráfico se observa en la franja valle.

JUDITH HERRERA C.

Aunque el aeropuerto Arturo Merino Benítez, a cargo de la concesionaria Nuevo Pudahuel, terminará de ser expandido en 2020, los expertos ya apuntan a que es necesario estudiar una nueva ampliación.

El complejo de Pudahuel tendrá una capacidad para 30 millones de pasajeros, una cifra que no logrará satisfacer la demanda a mediano plazo.

Los números así lo indican: el tráfico aéreo a nivel país movilizó a 22,3 millones de personas en 2017 y para 2023 se espera llegue a 35,5 millones.

"Estamos jugando al límite con el fuego. Si estamos esperando alguna señal para que Obras Públicas (MOP) empiece los estudios, entonces la señal ya llegó con este aumento de demanda", plantea Julio Nazar, urbanista y profesor de la U. del Desarrollo.

## La fórmula

El contrato de Nuevo Pudahuel establece una herramienta denominada "gatillador" de inversiones. Es una inyección de recursos que el Estado, a través del MOP, puede activar para realizar este tipo de ampliaciones. Pero para que ocurra deben cumplirse condiciones: que haya más de 2.200 pasajeros internacionales en la hora punta o que se superen los 3.200 usuarios de rutas domésticas, también en este horario.

Según la memoria 2017 de la



**OBRAS DE EXPANSIÓN**.—Actualmente, el aeropuerto, del que está a cargo Nuevo Pudahuel, se encuentra en ampliación para un nuevo terminal internacional, que se inaugurará en 2020. Con eso, Arturo Merino Benítez aumentará la capacidad de pasajeros a 30 millones anuales.

concesionaria, el año pasado hubo 1.808 pasajeros domésticos y 1.483 internacionales en la franja punta.

El problema, apuntan los especialistas, está en que se observa un alza transversal no solo en ese horario, sino que también en el valle: "Las aerolíneas bajo costo no aprovechan los momentos *peak*, sino que cuando la demanda es más baja y eso también potencia que se incremente en ese período", dice Izet Ustovic, académico de la Facultad de Inge-

nería de la U. Central.

En esa línea, la inquietud está en que activar el "gatillador" e iniciar nuevas inversiones es un trabajo que requiere de varios procedimientos, como permisos ambientales o la compra de terrenos.

"No puede hacerse a la par cuando la demanda ya está encima; las inversiones tienen que hacerse mucho antes que la demanda se genere", explica Ustovic.

Ronald Fischer, académico de

Ingeniería Industrial de la U. de Chile, sostiene que esta herramienta "no es un mecanismo tan automático; debería ser así y que no fuera gatillada por el Estado, que puede tener otros conflictos o prioridades y lo postergará hasta ocuparla cuando haya un problema más grande".

El MOP afirma que mantiene un permanente monitoreo del comportamiento de la demanda de pasajeros "de manera de realizar las gestiones pertinentes en

“La demanda que ha tenido el tráfico aéreo se ha visto incrementada por los bajos costos de los vuelos nacionales y las ofertas internacionales”.

**IZET USTOVIC**  
Académico de la U. Central

“Se debe ir viendo el aumento de horarios, cuáles son las horas más conflictivas, incluyendo el aumento en la hora valle”.

**RONALD FISCHER**  
Académico de la U. de Chile

el caso de acercarse a la condición de gatillo establecida en el contrato”.

Además, añade que el parámetro de la hora punta es positivo, ya que es un estándar utilizado mundialmente para el diseño de aeropuertos "porque justamente se diseña para aquellas horas en que se da más congestión y, por lo tanto, permite optimizar los recursos fiscales construyendo la infraestructura necesaria”.

Decisión dividida:  
Acogen demanda por colapso en relleno Santa Marta

Tribunal condenó al consorcio a reparar el daño ambiental causado.

N. ÁLVAREZ

Más de dos años han transcurrido desde que el relleno sanitario Santa Marta sufriera un deslizamiento de basura y un posterior incendio, lo que provocó alarma entre los residentes de San Bernardo y Talagante. Y ayer, el Tribunal Ambiental de Santiago acogió la demanda por reparación de daño ambiental presentada por habitantes de estas comunas. La medida fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra.

El fallo condena al Consorcio Santa Marta "a reparar el medio ambiente dañado". Además, establece que el deslizamiento tuvo diversas causas, "las cuales fueron complementarias y atribuibles a la operación del relleno sanitario". Y añade que fue "el exceso de líquidos percolados acumulados" lo que tuvo mayor incidencia. El tribunal también ordenó realizar a la empresa una auditoría para identificar todas las aguas residuales, un análisis de riesgo de toda la superficie que estuvo en contacto con los residuos y el retiro del suelo afectado.

Desde el consorcio respondieron ayer "que lo más probable es que se recurra a la Corte Suprema, porque hubo antecedentes que los ministros (del tribunal) no tuvieron a la vista”.