



Se espera que el anuncio del proyecto se haga en la próxima Cuenta Pública presidencial.

Las concesionarias que operan trenes en el extranjero **y podrían competir por Metro al aeropuerto**

POR LAURA GUZMÁN

Hasta ahora, Metro y los trenes en Chile han sido operados exclusivamente por empresas estatales, como Metro o la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Sin embargo, eso podría cambiar.

La futura línea de tren ligero que unirá la estación Huelén de la Línea 7 del Metro con el aeropuerto Arturo Merino Benítez se perfila como el primer proyecto de transporte urbano de pasajeros que podría ser licitado bajo un esquema de concesión, lo que abriría la puerta a la entrada de operadores privados.

A pesar de que las grandes concesionarias solo han participado en la construcción de líneas en Chile -sin involucrarse en su gestión o administración-, hay varias que tienen operaciones consolidadas en otros países en sistemas similares. Lo anterior, de acuerdo a distintas fuentes del sector, las posiciona como posibles interesadas en adjudicarse el contrato, una vez que el Ministerio de Obras Públicas defina las condiciones de la licitación.

Presencia europea

Una de las compañías con mayor

A pesar de que en Chile este tipo de transporte no se ha licitado, varias firmas con presencia local sí han gestionado estos sistemas en otros países.

número de concesiones en el país es la española Sacyr, que además de su fuerte presencia local, ha incursionado en la operación ferroviaria en el extranjero.

Actualmente, participa -junto a otras dos firmas- en la construcción y operación del Ferrocarril Central de Uruguay. También está a cargo de terminales intermodales como el Centro de Transportes de Moncloa y Plaza Elíptica, en Madrid, España.

Consultados por este medio, desde Sacyr señalaron que, aunque aún no hay detalles concretos sobre la licitación, "siempre estamos atentos e interesados en estudiar nuevos contratos y proyectos, con el objetivo de evaluar futuras participaciones. Contamos con una

sólida experiencia tanto a nivel nacional como internacional, lo que nos permite aportar valor en proyectos de gran envergadura".

En la industria también mencionan a otras firmas españolas que podrían competir en este proceso. Es el caso de Acciona, que suma más de 15 proyectos ferroviarios entre metros, tranvías y trenes en distintos continentes. También está CAF, a través de su filial CAF Turnkey & Engineering, con presencia en proyectos en Australia, México y Taiwán.

Ambas compañías hispánicas han participado en distintos proyectos de infraestructura en el país.

A esto se agregan dos actores relevantes que podrían entrar en la contienda desde Francia. El grupo Vinci opera líneas de alta velocidad como la Sud Europa Atlántico y ferrocarriles urbanos en su país. Además, en consorcio con Groupe ADP, son los actuales concesionarios del aeropuerto Arturo Merino Benítez, a través de la sociedad Nuevo Pudahuel, lo que podría facilitar su interés en extender su operación al tren que conectará directamente con el terminal aéreo.

Otra empresa gala que podría

participar es Alstom, conocida en Chile por proveer trenes tanto a Metro como a EFE. Si bien localmente no ha operado líneas, sí lo hace en otros países, como con el AirTrain del aeropuerto John F. Kennedy, en Nueva York, Estados Unidos.

Otras empresas

En cuanto a Oceanía, hay una empresa australiana que podría entrar a este proceso de licitación. Se trata de Aleatica -ligada al fondo australiano IFM Investors- que participa en varios proyectos de infraestructura del país, como AVO I y Puente Industrial.

La empresa actualmente tiene presencia en la operación de un metro ligero en Madrid, España.

Finalmente, también suena el nombre de la gigante asiática China

jugadores internacionales.

Desde el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, declinaron hacer comentarios sobre los detalles del modelo de licitación o el interés manifestado por las empresas.

¿Y Metro?

Un punto todavía incierto es si Metro podrá participar o no en este proceso.

Según explica el expresidente de Metro y actual decano de Ingeniería de la Universidad Diego Portales, Louis de Grange, todo dependerá del rol que juegue la empresa estatal en la elaboración del proyecto. "Si Metro participa en el diseño de las bases de licitación, no puede ser concesionario, porque habría conflicto de interés", señaló.

Si es que Metro jugara un rol en el diseño de las bases de licitación, quedaría impedida de operar el tren, pues se generaría un conflicto de interés en la empresa estatal.

Railway Construction Corporation (CRCC), que aterrizó en Chile en 2020. Hoy suma cinco concesiones en el país, incluyendo la Ruta 5 Tramo Talca-Chillán y hospitales como el de Coquimbo.

La empresa asiática tiene varios proyectos de transporte ferroviario urbano en China, y participa en la operación de ferrocarriles en distintas partes del mundo.

Aunque aún no hay definiciones oficiales, expertos del sector aseguran que el atractivo del proyecto podría atraer tanto a actores ya presentes en el país como a nuevos

En caso de quedar fuera del diseño, Metro podría postular como operador, aunque probablemente no lo haría solo. "Tendría que aliarse con una empresa en un consorcio, para la construcción de trenes", advirtió De Grange.

Otro elemento clave será definir si la licitación cubre el costo completo de operación. "Este proyecto no es como una autopista. Dependerá del flujo de pasajeros y la tarifa. Podría requerir de una política pública que subsidie parte de su funcionamiento", concluyó Louis de Grange.