



Metro busca alternativas para financiar plan de modernización por US\$ 9.300 millones

Guillermo Muñoz, presidente del directorio de Metro de Santiago.

JULIO CASTRO

■ El tren metropolitano requiere levantar US\$ 5.000 millones en deuda para financiar el plan de expansión que contempla las tres nuevas líneas, además de mejoras a las rutas actuales.

POR VALERIA IBARRA, DESDE LEIPZIG

Metro de Santiago se encuentra implementando lo que su presidente, Guillermo Muñoz, define como “el plan de expansión más desafiante que se haya una vez desarrollado”. Los números hablan por sí solos: tres nuevas líneas en construcción –la 7, 8 y 9– que se suman a la modernización de las rutas más icónicas y antiguas, como la Línea 1. Todo ello demandará un programa de inversión superlativo, de US\$ 9.300 millones de aquí al 2033, de los cuales US\$ 1.300 millones estarán destinados a mejoras de equipos y vías existentes.

Este esfuerzo supondrá pasar de una red de 149 kilómetros (km) a una de 225 km, un incremento de 50% de aquí a ocho años, emulando así la extensión del mayor metro de América Latina, que es el de Ciudad de México, pero en una ciudad como Santiago, que tiene un tercio de la población que la capital azteca, precisa el directivo,

quien participó en International Transport Forum Summit 2025 en Leipzig, Alemania.

Muñoz explica que en la línea 7, de 26 km de longitud y que supone un desembolso de US\$ 2.700 millones, ya tiene un avance de 25% en las obras. La línea 8, que demanda unos US\$ 2.000 millones, empezará en 12 a 18 meses su construcción;

mientras que la L9, de US\$ 2.733 millones de inversión y 27 km de extensión, hace pocos días recibió la resolución de calificación ambiental favorable tras una tramitación en tiempo récord –de 18 meses– en el Sistema de Evaluación Ambiental, y esperan iniciar prontamente sus trabajos.

El presidente del tren metropolitano dice que, en paralelo a esta expansión, “estamos iniciando también el trabajo de modernización de nuestra red”, donde “el desafío es cómo las líneas más antiguas –L1, L2, L4 y L5– las vamos transformando en líneas con un estándar

3%

AUMENTARON LAS AVERÍAS MAYORES EL PRIMER TRIMESTRE DE 2025

US\$

1.300 MILLONES

SE DESTINARÁN A MEJORAS DE EQUIPOS Y VÍAS EXISTENTES

Reducir fallas y averías: el otro desafío pendiente de la compañía

■ Metro registró un 3% más de averías mayores durante el primer trimestre de 2025 respecto de igual lapso de 2024, las que afectaron muy especialmente a la L1, la ruta por la que circula entre el 65% al 70% de los pasajeros del ferrocarril metropolitano. Muñoz explica que por eso los cortes en el servicio han tenido mucha visibilidad, por la importancia de esa línea, que califica como “la arteria principal” del Metro. El directivo detalla que la mitad de las interrupciones de la operación ocurre por motivos

externos a la empresa, desde caída de personas u objetos, cruces por las vías, entre otros. Parte de estos accidentes –sostiene– se van a evitar al modernizar la infraestructura, que entre otras cosas implica evitar acceso directo a las vías, que es como funcionan las líneas más nuevas. Pero el otro 50% se explica por fallas de la propia compañía, en lo que están trabajando. La última interrupción importante, en abril, se debió a una falla en la rueda de un tren de la española CAF.

similar” a las más modernas. “Ya partimos con ese trabajo: son US\$ 1.300 millones de inversión en la modernización de las líneas, es un trabajo bien intenso y largo porque requiere que el sistema siga en funcionamiento y operación, y que aquellos trenes que van dejando ya su vida útil, sean reemplazados”.

Ello implica, detalla Muñoz, renovar unos 20 trenes, entre ellos los modelos NS74 y NS93 –que son los azules que circulan en las L1 y L5–, pero además cambiar los sistemas, la señalización, las vías, las estaciones, y un largo etcétera.

“Se van a requerir intervenciones que las vayan llevando al estándar de las líneas automáticas”, apunta el presidente de Metro.

El directivo estima que en los años 2026 y 2027 será el peak de mayor cantidad de obras en ejecución.

¿Cómo se financia? “Normalmente el dinero para este tipo de inversiones es una combinación entre un aporte de capital que hace el dueño de Metro, que es el Estado de Chile, y deuda que compromete Metro en el largo plazo”, explica Muñoz.

En esa línea, aunque tradicionalmente la compañía estatal se financiaba en el mercado estadounidense, ahora intenta diversificar sus fuentes de capital y es así como emitió un bono de US\$ 180 millones en el mercado suizo a fines de 2024 y ahora explora realizar otra emisión en el mercado asiático. Y en el marco de International Transport Forum Summit 2025, Guillermo Muñoz sostendrá reuniones bilaterales con representantes del banco CAF, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial, así como con Asia Infrastructure Investment Bank.

El directivo señala que, por el elevado monto de inversión global, no siempre es posible financiar el total, pero por ahora el esfuerzo es contar con aproximadamente la mitad de esa cantidad. “Nosotros necesitamos resolver, financiar, alrededor de US\$ 5.000 millones; hay otros US\$ 4.000 millones que ya tenemos financiados. Pero no es sencillo”, asegura.

Metro al aeropuerto

Sobre el proyecto de llegar con el Metro al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Guillermo Muñoz confirmó que se baraja un tren ligero de unos seis kilómetros de extensión y una inversión entre US\$ 250 millones y US\$ 300 millones dependiendo un poco de las características de esta infraestructura, cuya inversión y operación estaría a cargo de privados. La decisión final se tomará por Presidencia, además de los ministerios de Hacienda y Transporte.

Esta obra no está incluida en el plan de desarrollo de US\$ 9.300 millones porque no la haría Metro directamente, precisa.

Se estima que el anuncio de esta expansión se realizaría durante la cuenta del Presidente Boric al Congreso, el 1º de junio próximo.