



Fallas en el Metro suben 15% este año: se concentran en Línea 1 y empresa dice que afecta la percepción de los pasajeros

■ El tren metropolitano registra 12 incidentes de alto impacto y un total de 69 interrupciones de servicio en lo que va de 2025.

POR BLANCA DULANTO

Al mismo tiempo que Metro de Santiago acomete una inversión histórica de US\$ 9.300 millones, donde US\$ 1.300 millones se orientan a modernización, el tren metropolitano enfrenta un alza de las averías de 15% en lo que va de 2025 y, según su gerente general, Felipe Bravo, se perciben más porque se concentran en la Línea 1, ruta por donde pasan seis de cada diez pasajeros de la red.

Si bien la tasa general de desperfectos -que incluye material rodante, energía, vías y sistemas- se ha reducido 40,6% desde 2019, la empresa reconoce que este 2025 se registra el nivel más alto de los últimos tres años, pasando de 19,99% (en 2023) a 23,46%.

Al mismo tiempo, en lo que va de este año, el ferrocarril subterráneo ha enfrentado doce incidentes de alto impacto, dos más que en el 2024. Dos de ellos se originaron en errores humanos de empresas contratistas especializadas, lo que derivó en sanciones y nuevos planes de acción.



Tanto las averías como los incidentes de alto impacto se traducen, de cara al público, en interrupciones de servicio y estas se han incrementado y suman 69 durante este año.

Hay, acota, una relación entre antigüedad y fallas: las líneas 1, 2 y 5 son las más antiguas (y las con más fallas) y las 3 y la 6 las más nuevas y menos problemas.

Y sí, Felipe Bravo admite un cambio en cómo lo perciben los usuarios. “Tuimos una seguidilla de averías en Línea 1, especialmente en marzo

y mediados de abril, algunas de ellas en hora punta y eso cambia la percepción violentamente, porque el 60% de la gente se vio de alguna manera afectada por eso”, reconoció.

Aglomeración y molestias

Según Bravo, el 65% de las interrupciones de servicio son por causas externas, como cuando un pasajero tiene un incidente de salud o los usuarios interrumpen el cierre de las puertas al subir o bajar. Un 8% de los cortes tienen que ver

con procedimientos de seguridad, como cuando los vigilantes sacan a comerciantes ambulantes de los trenes. Y hay un 27% que son averías: la mitad de estos fallos se originan en las puertas de los trenes.

Bravo advirtió que los incidentes sobre cinco minutos -cuyos efectos son más difíciles de resolver rápidamente- han aumentado, en especial en la Línea 1, donde “los niveles de congestión que estamos teniendo hoy día y la demanda, especialmente a la hora punta de

la mañana, son muy similares a los que teníamos en el año 2019, antes de la pandemia”.

Esto se traduce más aglomeraciones y, por lo tanto, más fricción de los usuarios para subir y bajar de los carros. Y eso hace que se produzcan más dobles aperturas de puertas, que es una de las cosas que retrasa el servicio y hace que se incrementen las fallas.

El ejecutivo asegura que ya han identificado el problema y están implementando soluciones. En el corto plazo, sostuvo, hay “un plan para reducir la tasa de averías en la Línea 1” trabajando con el proveedor de los trenes.

Pero en el mediano plazo la solución viene con la expansión de la red. Y es que la Línea 7, cuyo inicio de operación es a mediados del 2028 y corre paralela a la Línea 1 en un buen tramo, “debiera disminuir aproximadamente en un 20% la demanda” de este trayecto, puntualizó.

También aludió al plan de modernización de US\$ 1.300 millones, que busca renovar la infraestructura de las líneas más antiguas. De cara a los cortes, van a instalar las puertas de andén, que son muy parecidas a la operación de una línea automática, para evitar las interrupciones de servicio debido a ese factor.

ATON