

Fecha: 02-04-2026
 Medio: Diario Financiero
 Supl.: Diario Financiero
 Tipo: Noticia general

Pág.: 9
 Cm2: 522,9
 VPE: \$ 4.633.545

Tiraje: 16.150
 Lectoría: 48.450
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: **Metro avanza con licitaciones para tren al Aeropuerto y empuja plan de contingencia para evitar retrasos en Línea 7**

Metro avanza con licitaciones para tren al Aeropuerto y empuja plan de contingencia para evitar retrasos en Línea 7

El gerente general hizo un repaso por los proyectos de la estatal y adelantó que están mirando oportunidades en el negocio inmobiliario.

POR CATALINA VICUÑA

El plan es ambicioso: tener la red de Metro más grande de Latinoamérica para el 2033. Y, a la fecha, este marcha “según lo que teníamos programado”, afirma a **DF** el gerente general de Metro de Santiago, Felipe Bravo, luego de la presentación de los resultados 2025 de la estatal. En ella, Metro comunicó un crecimiento interanual de un 7,4% en sus ingresos –que subieron a \$ 635.751 millones– y una afluencia de pasajeros de 66.000 millones, un 3,2% más que durante el año pasado.

Con todo, el tren metropolitano cerró el año con pérdidas por \$ 31.760 millones, un 91% más bajas que los \$ 358.547 millones que perdió en 2024.

Estas cifras se dan en paralelo a una gruesa carpeta de proyectos que trabaja la firma: contempla invertir US\$ 277 millones en una extensión de la actual Línea 6; unos US\$ 2.528 millones para construir una nueva Línea 7, que hoy presenta un 40% de avance; otros US\$ 2.733 millones en una nueva Línea 9; unos US\$ 365 millones en una “Línea A”, que llegará al Aeropuerto de Santiago; y otros US\$ 2.116 millones para abrir una próxima Línea 8 en 2033.

Pero no es todo. En paralelo, precisa Bravo, también están desarrollando un plan de modernización por US\$ 1.309 millones para renovar la infraestructura de las líneas 1, 2, 4 y 5. ¿El objetivo? Que la experiencia de los usuarios en estas estaciones se asimile a la de las líneas más nuevas. Se contemplan

cambios en señaléticas, sistemas de pasajeros, y –específicamente en la Línea 1– la instalación de puertas de andén en todas las estaciones que, según Bravo, hoy estarán completamente listas para el 2028. La iniciativa, explica, busca evitar las interrupciones de servicio que hoy son causadas por los mismos usuarios, las que hoy representan el 70% del total.

Metro al Aeropuerto

De llevarse a cabo todos los planes, Santiago superaría –en extensión– al mayor metro de América Latina, hoy en Ciudad de México, cuya área metropolitana tiene más del doble de población. Sobre los referentes internacionales que

miran, Bravo afirma que éstos –en cuanto a tecnología– están en Asia, específicamente en Singapur, Tokio, Seúl y varias ciudades en China. Sin embargo, precisa que si uno “quiere tener una idea de qué es una línea moderna hoy”, puede ver las líneas 3 y 6 de Santiago con “los últimos adelantos, que son equivalentes a cualquiera de las líneas más modernas que hoy día operan en el mundo”.

El proceso de expansión del sistema no ha sido fácil. En enero, Metro anunció el término anticipado de un contrato con la empresa de origen chino CRCC, a cargo de obras en la Línea 7 por “incumplimientos graves y reiterados”. Al respecto, Bravo estima que se acumuló un

retraso de entre seis y siete meses, que hoy están intentando revertir con un plan de contingencia –con las firmas que se adjudicaron el resto de las obras, OSSA y Ferrovial– “que nos permitan ir recuperando esos atrasos y tratar de sostener la fecha de inauguración que por ahora la mantenemos, que es hacia fines del año 2028”.

Este plan, prosigue, “evidentemente implica mayores costos (...) pero todos ellos los vamos a discutir y exigir y reclamar en el proceso de resolución arbitral en el que entró este contrato (...). Eso va a tomar probablemente dos o tres años”.

Sobre el esperado proyecto del metro hacia el Aeropuerto de Santiago, Bravo asegura que “ya partió”

y se licitaron los estudios. Algunos –de hecho– ya están adjudicados. Hacia fin de año, adelanta, esperan presentar una declaración de impacto ambiental para empezar las obras que debieran “desarrollarse entre el año 2028 y el 2032. Ese es más o menos el plazo”.

Ingresos no tarifarios

Hoy un 84% de los ingresos de Metro provienen de tarifas de pasajeros. El otro 16%, denominado como “proyectos no tarifarios”, contempla un ala de negocios importante para Metro, que hoy representa el 33% de su Ebitda.

Estos incluyen –además de ingresos por medios de pago asociados a la tarjeta Bip– publicidad, arriendo de locales comerciales, de cajeros automáticos, y de infraestructura para empresas de telecomunicaciones, entre otros. Dichos ingresos hoy representan cerca de US\$ 52,7 millones. Para 2030, asegura Bravo, esperan que estos sean duplicados.

Además, afirma que quieren incursionar en el mundo inmobiliario, en terrenos residuales en los costados de las estaciones. “Este año yo creo que vamos a poder dar a conocer algunas de esas iniciativas”, desliza el ejecutivo.



FELIPE BRAVO
GERENTE GENERAL DE METRO.

JULIO CASTRO