

Fecha: 15-01-2026
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general
Título: El conflicto en la Línea 7 que llevó a Metro a terminar el contrato con una gigante china

Pág.: 5
Cm2: 400,9
VPE: \$ 3.551.967

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

16.150
48.450
■ No Definida



El conflicto en la Línea 7 que llevó a Metro a **terminar** el contrato con una gigante china

■ El origen del caso está en una máquina tuneladora que no logró concretar las excavaciones, sin embargo, las partes discrepan en cuáles fueron las causas de ello.

POR MARTÍN BAEZA

Metro de Santiago anunció este martes que puso término anticipado al contrato con "TBM y Túnel SpA", empresa a cargo de las obras civiles del tramo 1 de la futura Línea 7 que conectará Renca con Vitacura, tras constatar "incumplimientos graves y reiterados" en las obligaciones contractuales, particularmente por una falla que tenía detenida la máquina tuneladora.

Detrás de TBM y Túnel SpA hay una gigante. La firma es una filial de China Railway Construction Corporation (CRCC), grupo controlado por el Estado chino que se alza como una de las 40 constructoras más grandes del mundo.

Tiene su sede en Haidian, Beijing, y cuenta con presencia en más de 50 países repartidos por Asia-Pacífico, Eurasia, Oriente Medio, África y América. En su sitio oficial, señala que su área internacional se ha enfocado en mercados clave como Argelia, Arabia Saudí, Catar, Hong Kong, el Caribe y, justamente, Chile.

Las líneas de metros y trenes están dentro de sus especializaciones. Entre sus proyectos destacados resalta la sede principal del Mundial de Qatar, el Estadio Lusail; el Metro

de la Meca; y, en Chile, el segmento Talca-Chillán de la Ruta 5.

Actualmente, en suelo nacional están ejecutando varios proyectos en el sector salud: los hospitales Coquimbo e Illapel; los recintos médicos que componen la Red O'Higgins, en esa región; y el Instituto de Neurocirugía, en Providencia.

Las versiones

El meollo del asunto recae en la máquina tuneladora, conocida

como TBM. A grandes rasgos, la TBM estaba a cargo del tramo 1 de la línea, que es el 30% del trazado total (8 km.), mientras el resto de la línea se construiría mediante el método convencional (NATM), a cargo de otros tres contratistas.

Ante la consulta de DF, Metro señaló que desde el inicio de las obras "el contratista CRCC presentó problemas e incumplimientos en la ejecución del contrato, tales como atrasos significativos en los plazos establecidos, deficiente gestión de la seguridad de los trabajadores, problemas de pagos a proveedores y fallas de equipos, entre otras dificultades. Esto incluye una falla relevante que tuvo detenida la máquina tuneladora".

Según explica una fuente ligada a la china -que pidió reserva-, la versión de la concesionaria es que, para el desarrollo del proyecto y la operación de la TBM, siguió especificaciones dadas por la estatal y que la innovación simplemente no dio los resultados esperados. Por tanto, anticipan que el foco de la discusión estaría en si CRCC siguió o no las indicaciones al pie de la letra, algo que las declaraciones de Metro descartan.

Con todo, Metro ya aplicó las multas correspondientes, hizo efectivas las boletas de garantía y afirmó que ejercería los derechos de cobro y retención del contrato.

Ahora, las obras pendientes se adjudicaron a OSSA y Ferrovial, las que iniciarán sus trabajos el 2 de febrero.

Con todo, respecto a los retrasos de seis a siete meses que se generaron producto de las dificultades con CRCC, "Metro ya está evaluando acciones de recuperación de manera de mantener la fecha de inicio de operación en el segundo semestre del 2028", dijo la firma.

"El resto de los tramos de Línea 7 siguen avanzando con normalidad con un avance total de la obra del 39%, con más de 16 km. de túneles ya excavados", agregó Metro.

Metro acusó "atrasos significativos en los plazos establecidos, deficiente gestión de la seguridad de los trabajadores, problemas de pagos a proveedores y fallas de equipos" por parte de la china CRCC.