

Inicio > Empresas > Industria

Industria

Metro ajustará modelo de construcción y de licitaciones para cumplir con nuevas líneas en 2026

Nuevas tecnologías, más mano de obra y un presupuesto de US\$ 6.100 millones, son parte de los desafíos.

Por: M. Espinosa y J. Troncoso | Publicado: Lunes 22 de abril de 2019 a las 04:00 hrs.



Un ambicioso plan de obras tiene en marcha la empresa estatal Metro, tras la presión de la administración de Piñera que fijó para 2026 la inauguración de las líneas 7, 8 y 9 del tren subterráneo, además de las extensiones de la 4 que llegará hasta Bajos de Mena, la 3 que desembocará en la plaza de Quilicura y la 2 hacia las comunas de El Bosque y San Bernardo.

US\$
3.200
millones
son los niveles
actuales de deuda
de la estatal

El gerente general de Metro, Rubén Alvarado, comentó que desde el gobierno hay una “legítima expectativa” sobre los tiempos de cumplimiento del proyecto, “porque somos una empresa que ha hecho bien las cosas”.

El ejecutivo, que asumió el cargo en septiembre de 2014, destacó que hay muchos beneficios asociados a la llegada de este medio de transporte a nuevas comunas de Santiago. Lo más importante son los menores tiempos de viaje, dice, pero también porque trae consigo externalidades positivas para quienes no son sus usuarios con la incorporación de servicios y un mejor desarrollo urbano en las zonas donde se instala una estación.

“La inauguración de la línea 3 fue la más grande de la historia de Metro. Ahora, el presidente Piñera nos planteó algo aún más grande que nos significa casi duplicar el ritmo de construcción. Eso hace que estemos revisando todos nuestros procesos internos para introducir más innovación tecnológica”, contó Alvarado, quien no elude los cuestionamientos por las fallas que han experimentado las nuevas líneas.

“Las tasas de falla vienen ahora a la baja, aunque aún ocurren. Pero hay que tener claro que una línea nueva involucra un trabajo acucioso para que no ocurran lo que nosotros llamamos fallas de juventud, las que a menudo se produce por la integración de distintas tecnologías. Desde ese punto de vista, creemos que la Línea 6 ha sido bastante satisfactoria y la 3 le sigue en buen funcionamiento”, dijo.

Innovación tecnológica

Para la construcción de las nuevas líneas, la administración de la estatal definió que incorporará a su tradicional método de construcción New Austrian Tunneling Method (NATM, el cual fue ocupado para las líneas 3 y 6), otro adicional para reforzar la elaboración de los subterráneos: una máquina tunelera, cuyo sistema permite una excavación más rápida y, simultáneamente, fortalece las paredes de la construcción.

Alvarado explica que cada método constructivo será utilizado dependiendo del tipo de suelo en que se desarrolle, aunque ya estaría definido utilizar la tunelera en el sector norte de la futura Línea 7, en las comunas de Cerro Navia y Renca.

Para el ejecutivo, uno de los temas más complejos será la respuesta de la industria de la construcción al desarrollo de Metro, porque se necesitará un 35% más de capacidad en un sector que –dice– “ya estaba bastante exigido”.

En el peak de construcción de las líneas 3 y 6 trabajaron 13 mil personas; mientras que en el desarrollo de las nuevas obras se espera superar las 20 mil. “Por eso estamos incorporando la innovación tecnológica”, insiste.

Junto a esto y, para evitar retrasos ante eventuales litigios con alguna constructora, la empresa decidió que las líneas serán licitadas de forma parcelada entre distintos oferentes, para que en caso de que alguno no siga, otro tome la posta y termine las obras en los tiempos estipulados.

Esto fue lo que se hizo cuando se gatillaron los conflictos durante la construcción de las líneas 3 y 6. “Todas éstas experiencias están siendo incorporadas en las futuras licitaciones”, destacó el gerente.

En paralelo, la empresa trabaja en profundizar su relación con las comunidades. “Construir un Metro hoy, en una ciudad que está viva, con una comunidad empoderada, es complejo. Pero estamos realizando un trabajo con la comunidad, donde nuestra política de inserción es trabajar con ellos”, aseguró.

Actualmente, la empresa enfrenta una serie de denuncias sobre un exceso de vibraciones en ciertos tramos del subterráneo, específicamente en la línea 6 en el sector de Pedro Aguirre Cerda. “Esta es una problemática nueva para nosotros, que tiene que ver con el paso de los trenes de ruedas de acero”, afirmó Alvarado, quien anunció que para las siguientes líneas y extensiones, la empresa está definiendo un nuevo límite de vibración.

Financiamiento

Las nuevas obras de Metro tendrán un costo de US\$ 6.100 millones, de lo cual un tercio será financiado por el propio Metro (vía deuda) y el resto será un aporte del fisco a través de una capitalización entre el Estado y Corfo, los dueños de la empresa.

Alvarado destacó que la firma tiene una alta capacidad de endeudamiento al comprometer los flujos futuros. A la fecha, la deuda de la estatal supera los US\$ 3.200 millones. “Nuestras clasificaciones de riesgo son bastante buenas, lo que nos permite continuar teniendo una estrategia en esta línea”, recalcó el máximo ejecutivo de la estatal.

No quiso adelantar la fórmula que seguirá la empresa (las opciones son créditos con bancos o nuevos bonos), pero fue claro en señalar que cumplen holgadamente con todos los indicadores de las compromisos ya emitidas. “Tenemos la capacidad para poder administrar esa deuda a futuro”, sostuvo.

El ejecutivo destacó que el margen operativo de Metro se mantienen positivos hace varios períodos. “Es muy atípico en subterráneos del mundo”, dijo. Y sobre la última línea, afirmó: “Al tener una deuda en dólares, cuando se produce el cambio eso nos pega y no necesariamente se trata de una pérdida realizada. Hay años en que hemos salido positivos, pero influye el mismo factor de variación de la moneda”.

"No es tan evidente la ventaja de un tranvía"

La Municipalidad de Las Condes intentó por años concretar el desarrollo de un tranvía para conectar las zonas lejanas de esa comuna. La futura Línea 7 echó por tierra la propuesta, pues ambas obras compartirían la misma zona de afluencia. Pero ahora hay quienes plantean que el tranvía parta en Estoril, que sería la estación terminal de la nueva línea de Metro, y llegue hasta Lo Barnechea. Para el gerente general de la estatal, Rubén Alvarado, la opción no es muy atractiva. "El tranvía ocupa un espacio que compite con buses, siendo las zonas alimentadoras el mejor funcionamiento de este modelo. Entonces, no es tan evidente la ventaja de un tranvía por sobre otros transportes, porque de todas maneras hay un impacto en las calles", dijo. En relación a la discusión general de este tema, subrayó que "no me niego a un modo en particular de transporte, pero la capacidad que tiene un metro versus un tranvía no es comparable; sí en el caso de los buses articulados, porque pueden viajar 300 personas. Eso sí, un tranvía tiene un gran impacto en el entorno y por esa razón no me resulta tan evidente el beneficio".



Extensión al aeropuerto: "No está en nuestras prioridades inmediatas"

En enero de este año, la ministra de Transportes, Gloria Hutt, señaló que Metro está analizando construir una línea directa al aeropuerto de Santiago, pero advirtió que hay otras prioridades para la estatal. "Eso es algo que está en el radar, pero no está en nuestras prioridades inmediatas. Hay que destacar que todos los planes de crecimiento de la red pasan además por la Sectra y el propio ministerio, donde se evalúan en función de la rentabilidad social", aclaró el gerente general de Metro, Rubén Alvarado. Al respecto, señaló que si bien no está previsto actualmente la conectividad hasta el aeropuerto, "esta discusión está abierta y hay que estudiar cuál es el mejor medio para satisfacer esa carga". La única iniciativa concreta que tiene el Ejecutivo es la de un tranvía que conecte Avenida Pajaritos con el Nuevo Pudahuel. El proyecto liderado por la empresa francesa Engie, que contempla una inversión en torno a los US\$ 171,2 millones, fue declarado de interés público en marzo de 2018 por el Consejo de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas. La obra está considerada en la actual cartera de proyectos del MOP para ser licitada en 2023.