

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Metro lanza licitación para los trenes en la Línea 7 y activa el interés de nuevos proveedores

Junto a firmas con trayectoria en estos procesos, en la industria anticipan la arremetida de actores como la china CRRC, que ya se impuso en contratos para EFE.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Viernes 29 de enero de 2021 a las 04:00 hrs.



Foto: Agencia Uno

Compartir



Metro sigue avanzando en la construcción de la línea 7. A fines de diciembre, la empresa estatal lanzó una de las licitaciones más importantes en cuanto a montos de inversión con la próxima adjudicación para la fabricación de 37 trenes nuevos, que constarán de cinco vagones de 20 metros de largo y 2,9 metros de ancho que permitirán movilizar a unas 1.250 personas por viaje.

El volumen del contrato abrió el apetito de los constructores mundiales, dado que la última vez que se ofertó un pedido similar fue con la puesta en marcha de las líneas 3 y 6 en 2014. En esa oportunidad, la empresa de capitales españoles Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) ganó terreno a la francesa Alstom.

US\$ **2.450**
MILLONES
ES EL COSTO DE LA ACTUAL LÍNEA
EN CONSTRUCCIÓN.

37
TRENES LICITARÁ METRO.

Y ahora en el proceso para la Línea 7 podría entrar en competencia un nuevo actor de peso, ya que en la industria anticipan un firme interés de la compañía china CRRC, que ha tenido un silencioso despliegue en los últimos años en Chile a través de dos licitaciones de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

Avance del gigante chino

Durante treinta años desde el debut de la línea 1 de Metro en 1975, Alstom fue el mayor proveedor de trenes en el mercado nacional. Sin embargo, CAF entró a disputarle el trono en 2014 cuando se adjudicó la construcción de 37 trenes para las líneas 3 y 6 con su modelo AS-2014 con atributos como la conducción automática, cámaras de seguridad, aire acondicionado y espacio reservado para personas con movilidad reducida. De hecho, éstas siguen siendo las unidades más modernas en circulación en el Metro de Santiago.

No obstante, fuentes de la industria señalan que la compañía china CRRC tiene las condiciones necesarias para ofrecer una gran competencia. La firma asiática ya comenzó a demostrar sus fortalezas en Chile a través de dos licitaciones de EFE. La primera vez que venció a Alstom y a CAF, fue cuando Ferrocarriles lanzó un concurso de trenes hacia rutas al sur en 2017. En esta

instancia, los chinos hicieron una oferta un 30% más económica que los franceses, y la mitad más barata que los españoles, con modelos de última generación y alto estándar.



La segunda victoria fue hace un par de semanas. EFE dio a conocer que CRRC será el constructor de seis trenes nuevos, para el tramo Santiago-Chillán. Estas unidades cuentan con un mix tecnológico (eléctrico-diésel) y una velocidad máxima de 160 km/h. También tendrán una capacidad para 250 pasajeros, con sistemas de información al usuario, entretenimiento, coche cafetería y conexión Wi-Fi, entre otras novedades. En Chile, la firma asiática mantiene un consorcio con la compañía local Temoinsa que hace la mantención a sus unidades.

Modelo de negocios

De acuerdo al portafolio que muestra la empresa china a nivel global, su modelo de negocios se adapta a la construcción de todo tipo de maquinaria ferroviaria. En Sudamérica, tienen presencia en Argentina desde 2013 con la construcción de 79 trenes de diversos tamaños y tecnologías, tanto en Buenos Aires como en otras ciudades. Incluso, de acuerdo a información de prensa de dicho país, en 2019 firmaron un acuerdo con el gobierno local para la construcción de una planta de producción.

El avance de su negocio ha sido acelerado, ya que CRRC se creó en 2015 a través de la fusión de dos empresas -CNR Corporation y CSR Corporation-, las que a su vez tenían cerca de 10 años de experiencia operando en el mercado asiático. En el mundo, los fabricantes chinos empezaron a desarrollarse gracias a una política pública nacional a principios del año 2000 que promovía el

despliegue de trenes de alta velocidad. Así, en 20 años fabricaron el equivalente a 16.000 kilómetros.

El actual proceso que impulsa Metro para la Línea 7 se abrió de manera oficial el 24 de diciembre con la publicación de la licitación de suministro y mantenimiento del material rodante. En este documento, se especificó que para manifestar su interés en el proyecto, los fabricantes debían que descargar un formulario denominado “intención de participar”, que estaba disponible hasta el 21 de enero. Diario Financiero solicitó la nómina de las empresas que compraron las bases, pero Metro explicó que se mantenía en reserva.

Las fortalezas a las que apuesta el fabricante francés

En el Metro de Santiago, tienen modelos antiguos y nuevos: desde el primer tren denominado NS-74 -los azules de la Línea 5 y 2-, los NS-16, los más modernos que circulan en ese mismo trazado. Para estos trenes, Metro de Santiago habilitó una línea de producción en su taller Neptuno, donde Alstom reprodujo por primera vez una línea de producción de trenes en las instalaciones de uno de sus clientes, siendo los primeros trenes armados en Chile, con partes locales y otras hechas en Brasil, Francia, entre otros países. En 2005 comenzaron a funcionar en la V Región de Valparaíso, con el Proyecto IV Etapa de Merval, con 27 Equipos XTrápolis, fabricados y diseñados en Francia.

También cuentan con modelos en un servicio de trenes Metrotren Rancagua. El tren circula desde la estación Alameda en Santiago, hasta la localidad de Nos. Ahora, a nivel global, la marca está impulsando la fabricación de modelos de trenes más amigables con el medio ambiente, con altos porcentajes (95%) de materiales reciclables