



Lo advertimos: el ajuste encontró el tramo más vulnerable del Melitrén. Por Constanza Schaub

Posted on Septiembre 28, 2026

En diciembre de 2025 advertimos que el soterramiento entre Lo Errázuriz y Alameda sería la pieza más fácil de postergar ante un ajuste fiscal. Nueve meses después, EFE declaró desierta exactamente esa licitación. La empresa responsabiliza a los derechos municipales, pero la cronología, el reconocimiento de una necesaria “reformulación presupuestaria” y las reacciones de las autoridades locales obligan a preguntar si estamos ante uno de los primeros costos territoriales del recorte impulsado por el Gobierno.

El 7 de diciembre de 2025, cuando el recorte de US\$6.000 millones anunciado por José Antonio Kast todavía era una promesa electoral sin desglose, advertimos en estas mismas páginas que el Melitrén volvía a entrar en una zona de incertidumbre.

No teníamos acceso a una resolución reservada ni conocíamos una decisión que aún no había sido adoptada. Bastaba observar la estructura financiera del proyecto y distinguir qué partes estaban protegidas por contratos firmados y cuál permanecía expuesta.

“La parte más vulnerable del proyecto es, además, la más cara”, escribimos entonces.

Nos referíamos al tramo soterrado entre Lo Errázuriz y Alameda: 3,2 kilómetros de túneles, vías e infraestructura ferroviaria destinados a permitir que el servicio llegara directamente hasta Estación Central. Era el componente técnicamente más complejo, uno de los más costosos y, sobre todo, el único de los grandes contratos de obras civiles que todavía no había sido adjudicado.

Por eso advertimos también que, para congelarlo, ni siquiera era necesario cancelar formalmente el Melitrén. “Basta con mover el flujo de inversión a años posteriores”, señalamos.

Nueve meses después, EFE hizo exactamente eso.

Una postergación sin nueva fecha

El 17 de septiembre, EFE Trenes de Chile anunció que declaraba desierta la licitación del tramo soterrado y postergaba su construcción. La empresa aseguró que concentraría sus recursos en los 58 kilómetros que ya se encuentran en ejecución entre Lo Errázuriz y Melipilla.

El proyecto completo, por lo tanto, no desaparece. Los contratos firmados continúan, las obras avanzan y el servicio podrá comenzar a operar por etapas. Pero su conexión directa con Alameda quedó fuera del cronograma y sin una nueva fecha.

Cuando los trenes comiencen a circular, su terminal inicial será Lo Errázuriz, en la comuna de Cerrillos. Desde allí, los pasajeros deberán combinar con la futura extensión de la Línea 6 del Metro para continuar hacia el centro de Santiago.

Es, precisamente, la fórmula que anticipamos: mantener vivo el proyecto general mientras se envía su tramo más vulnerable al congelador.

La explicación de EFE

EFE atribuyó la decisión a la necesidad de “optimizar las inversiones” y a que no fue posible dejar sin efecto el pago de derechos municipales por el uso de bienes nacionales de uso público requerido por las obras soterradas.

El argumento puede describir un problema real. Una obra subterránea de esta envergadura ocupa calles, terrenos y espacios sujetos a permisos y cobros municipales. Pero la explicación resulta insuficiente.

Esos derechos no nacieron en septiembre de 2026. Su existencia debía ser conocida cuando EFE diseñó el proyecto, elaboró su presupuesto, publicó las bases y recibió las ofertas. Si la viabilidad financiera dependía de obtener una exención, correspondía asegurarla antes de llevar una licitación internacional

hasta su fase económica.

La propia formulación utilizada por EFE plantea una duda: no dijo que hubiera descubierto un cobro imprevisto, sino que “no fue posible dejar sin efecto” esos pagos. En otras palabras, aparentemente sabía que existían y esperaba conseguir una liberación que no se concretó.

Entonces faltan datos esenciales: cuánto representan esos derechos, qué porcentaje añaden al costo total, cuándo se solicitó su exención, qué instituciones participaron en la negociación y por qué se avanzó con la licitación sin tener resuelta una condición que hoy se presenta como decisiva.

Una licitación que sí tenía interesados

La decisión tampoco puede explicarse por falta de competencia. En agosto de 2025, EFE recibió cuatro ofertas de consorcios nacionales e internacionales para ejecutar el tramo, cuyo presupuesto referencial fue informado en aproximadamente US\$220 millones.

En septiembre de ese año se abrieron las propuestas económicas y la propia empresa comunicó que evaluaría su consistencia técnica y financiera para definir la adjudicación en octubre. Sin embargo, la adjudicación nunca llegó.

Un año después, con cuatro proponentes, ofertas económicas abiertas y una evaluación avanzada, EFE declaró desierto el proceso. Hasta ahora, no ha informado si las propuestas excedían el presupuesto, si existían objeciones técnicas o si el financiamiento disponible fue reducido.

En lugar de esos antecedentes, entregó una explicación general sobre derechos municipales.

Declarar desierta una licitación no significa necesariamente que nadie quisiera ejecutar la obra. En este caso, sabemos que había interesados y que sus propuestas económicas fueron recibidas. Lo que todavía no sabemos es por qué ninguna pudo transformarse en un contrato.

El contexto que no puede ignorarse

Entre la apertura de las ofertas y la declaración desierta ocurrió algo fundamental: cambió el Gobierno y comenzó un ajuste fiscal de gran escala.

En marzo de 2026, Hacienda puso en marcha una primera reducción cercana a US\$3.800 millones. Las instrucciones incluyeron un recorte transversal del gasto y la revisión de contratos, ineficiencias y licitaciones todavía no ejecutadas. Posteriormente, la Dirección de Presupuestos aumentó sus exigencias de información y eficiencia financiera sobre empresas públicas, incluyendo expresamente a EFE.

Seis meses después, la empresa ferroviaria elimina de su programación inmediata una inversión superior a US\$200 millones que todavía no estaba adjudicada.

No existe, hasta ahora, un documento público que permita afirmar que Hacienda ordenó directamente detener el soterramiento. Sostenerlo como un hecho sería apresurado. Pero ignorar la coincidencia temporal y presupuestaria sería igualmente irresponsable.

La expresión escogida por EFE tampoco es neutra. “Optimizar las inversiones” pertenece al mismo campo semántico con que el Gobierno ha presentado su política de ajuste: eficiencia, racionalización, reordenamiento y austeridad.

Puede tratarse de una coincidencia. También puede ser la forma administrativa de comunicar una decisión fiscal sin asumir abiertamente su costo político.

Tres reacciones que completan el cuadro

Las primeras reacciones de las autoridades vinculadas con las comunas afectadas no despejan las dudas. Por el contrario, incorporan nuevos elementos que vuelven todavía menos suficiente la explicación entregada por EFE.

El alcalde de Maipú, Tomás Vodanovic, señaló que el municipio tomó conocimiento de la decisión a través de la prensa. Ante ello, solicitó formalmente a la empresa ferroviaria informar las razones de la postergación, los nuevos plazos y el cronograma actualizado del proyecto.

El antecedente es significativo. Si una modificación de esta magnitud no fue comunicada oportunamente a una de las principales comunas involucradas, resulta difícil sostener que se trataba simplemente de un ajuste técnico previsible y adecuadamente coordinado.

Vodanovic pidió “explicaciones claras”. Es una exigencia elemental cuando la decisión altera una obra largamente comprometida y modifica las condiciones en que miles de personas accederán al servicio.

El diputado Diego Vergara, en cambio, buscó transmitir tranquilidad y aseguró que el “Melitrén sigue en pie”. En términos generales, tiene razón: el proyecto no ha sido cancelado y las obras de los demás tramos continúan.

Sin embargo, al referirse al soterramiento, señaló que la etapa requiere una “reformulación presupuestaria” después de que su licitación fuera declarada desierta. La expresión abre una fisura en el relato oficial.

Si la única dificultad fueran los derechos municipales, estaríamos esencialmente frente a un problema normativo o tributario. Pero si se requiere una reformulación presupuestaria, también existe una diferencia entre la obra diseñada, su costo efectivo y los recursos disponibles para financiarla.

Una situación no excluye la otra. Los cobros municipales pueden haber aumentado los costos y, al mismo tiempo, el presupuesto asignado puede haberse vuelto insuficiente. Precisamente por eso EFE debe informar las cifras.

La reacción más dura fue la del diputado Raúl Leiva, quien atribuyó directamente la suspensión al Gobierno del presidente Kast y a EFE.

Leiva calificó la decisión como “una de las resoluciones más nefastas” en los más de 25 años de historia del proyecto Metrotrén Melipilla-Santiago. A su juicio, la suspensión del tramo entre Cerrillos y Estación Central “le pone una lápida al sueño, al anhelo y al derecho de la gente de las provincias de Melipilla y Talagante de acceder a un transporte digno”.

El parlamentario llamó al presidente de la República a reconsiderar la determinación y sostuvo que condenar a los pasajeros a realizar un transbordo en Lo Errázuriz altera sustantivamente la promesa que durante años se hizo a las comunidades.

La figura de la “lápida” puede parecer excesiva si se considera que el resto de las obras continúa avanzando. Sin embargo, interpreta una preocupación legítima: en Chile, las obras públicas postergadas sin financiamiento asegurado ni una nueva fecha pueden permanecer durante años en una indefinición administrativa.

Las tres reacciones expresan posiciones distintas, pero terminan configurando un cuadro común.

Vodanovic confirma que faltaron información y coordinación. Vergara reconoce que existe una dimensión presupuestaria. Leiva atribuye responsabilidad política al Gobierno y advierte sobre el efecto territorial de la decisión.

Ninguno de esos elementos aparece completamente respondido en la versión oficial de EFE.

Las preguntas que EFE debe responder

Si los derechos municipales son realmente la razón determinante, EFE puede despejar las dudas entregando información concreta:

¿Cuál es el monto total de los derechos que debía pagar?

¿Ese costo estaba contemplado en el presupuesto referencial de US\$220 millones?

¿Cuándo y ante qué autoridades se solicitó su eliminación o rebaja?

¿Qué respuesta recibió la empresa?

¿Cuánto ofrecieron los cuatro consorcios participantes?

¿Las propuestas fueron técnicamente admisibles?

¿Qué significa exactamente la “reformulación presupuestaria” mencionada por el diputado Vergara?

¿Existió una reducción, reasignación o rechazo de recursos para financiar el tramo?

¿Hacienda, la Dirección de Presupuestos o el Ministerio de Transportes impartieron alguna instrucción respecto de su postergación?

¿En qué año pretende EFE retomar la obra y con qué fuente de financiamiento?

Estas preguntas no persiguen una polémica artificial. Buscan establecer si la conexión con Alameda se frustró por un cobro municipal insalvable o si ese cobro terminó proporcionando la justificación administrativa para una decisión presupuestaria tomada en otro nivel.

La periferia vuelve a esperar

Para quienes viven en Talagante, Melipilla, Peñaflor, Padre Hurtado y Maipú, la diferencia no es semántica.

Llegar hasta Lo Errázuriz y combinar con el Metro será, sin duda, un avance importante frente a las condiciones actuales. Pero no equivale al servicio que fue evaluado, anunciado y comprometido. La llegada a Estación Central ofrecía una conexión directa con uno de los principales nodos ferroviarios y de transporte público del país.

Postergar ese tramo significa trasladar a los pasajeros el costo de la austeridad: nuevos transbordos, mayor dependencia de otras redes y la pérdida de una integración ferroviaria proyectada durante años.

Ese costo tampoco se distribuye de manera neutral. No recae sobre quienes diseñan los presupuestos ni sobre quienes hablan de eficiencia desde las oficinas centrales. Recae sobre los habitantes de comunas periféricas que llevan décadas esperando una alternativa de transporte rápida, integrada y digna.

El riesgo era visible. Lo advertimos antes de la elección, cuando todavía era imposible saber dónde caería concretamente la tijera. No por capacidad adivinatoria, sino porque la obra pública tiene una mecánica conocida: cuando se necesita reducir gasto rápidamente, primero se enfrían los proyectos que todavía no tienen contratos firmados.

Eso fue exactamente lo que ocurrió con el tramo Lo Errázuriz-Alameda.

EFE tiene derecho a explicar su decisión. Las comunidades afectadas tienen uno todavía mayor: conocer la explicación completa. Porque una obra puede seguir existiendo en las presentaciones, conservar su nombre y mantener máquinas trabajando en otros tramos. Pero si su conexión final se posterga sin fecha, también puede quedar suspendida durante años sin que nadie se atreva a pronunciar la palabra recorte.

Y esa, precisamente, era la advertencia.

*Constanza Schaub, periodista y colaboradora de elmaipo.cl

El Maipo