



Nuevamente en zona gris: ¿por qué el recorte de Kast amenaza el Melitrén? Por Constanza Schaub

Description

Cuando un gobierno anuncia un ajuste sin detallar qué partidas recortará, la obra pública suele ser la primera en resentirse. Así ocurrió en la Argentina de Milei, donde el freno presupuestario paralizó proyectos enteros. Por eso el plan de recortes de Kast —aún sin desglose— instala un riesgo evidente sobre la continuidad del Melitrén justo cuando las provincias de Talagante y Melipilla no resisten otro retroceso.

Hay proyectos que parecen diseñados para medir la paciencia humana. El Tren Alameda–Melipilla es uno de ellos.

Desde los años 90 lo anuncian, lo guardan, lo sacan, lo licitan, lo archivan, lo vuelven a anunciar... y ahora que por fin empieza a materializarse —con contratos firmados, máquinas en terreno y una inversión comprometida que bordea los US\$ 1.900 millones— aparece un nuevo nubarrón en el horizonte: el recorte de US\$ 6.000 millones que propone José Antonio Kast.

Un recorte que, por cierto, él mismo no logra explicar con claridad.

Cada vez que se le pregunta de dónde saldrán esos miles de millones, sus voceros se deshacen en generalidades: “del tamaño del Estado”, “de las ineficiencias”, “del despilfarro”, “del gasto ideológico”. Palabras bonitas, pero ninguna cifra concreta. Y cuando una propuesta fiscal se basa en metáforas más que en números, lo sensato es preocuparse, especialmente por un proyecto que no resiste otra década de incertidumbre.

Demasiadas recaídas

Antes de analizar lo que viene, miremos hacia atrás:

1993–1997: Primera factibilidad y proyecto formal. Muere por la Crisis Asiática.

2002: Licitación internacional declarada desierta.

2013: Relanzamiento con fanfarria; se prometió para 2016. Nunca ocurrió.

2015–2019: EIA eterno, conflictos urbanos, oposición de comunas y privados.

2019: Recién ahí obtiene RCA.

2020–2024: Licitaciones lentas, ajustes ambientales, años de “preparación previa”.

2025: Al fin, comienzo de obras estructurales.

Cada administración se lo ha sacado de encima con un “ahora sí”, pero siempre aparece algo —crisis, recorte, oposición, burocracia— que lo manda de vuelta a la sala de espera. Por eso hoy, más que nunca, lo que necesita no son discursos: necesita certezas.

Los US\$6.000 millones de Kast

En su programa de gobierno, Kast promete recortar US\$ 6.000 millones en 18 meses. Suena determinante, decisivo. Pero cuando se pregunta qué partidas exactas se verán afectadas, ocurre algo inquietante: no se aclara si será gasto corriente o inversión. No se especifica si tocará infraestructura. No se sabe si afectará a empresas públicas como EFE. No se indica qué proyectos se priorizarán y cuáles se postergarán.

En otras palabras: no hay certezas para nadie. Y los megaproyectos, como los trenes, viven o mueren de certezas.

Una cosa es cortar viáticos, otra muy distinta es sostener un proyecto de casi 2 mil millones de dólares que involucra túneles, viaductos, sistemas eléctricos y el tramo subterráneo más caro y complejo de toda la obra. Justamente la parte más fácil de postergar cuando “no hay plata”.

El espejo argentino: Milei ya lo hizo

Hay quienes dirán que es exagerado preocuparse por la continuidad del Melitrén. Que Chile no es Argentina. Que aquí no pasaría lo mismo. Ojalá tuvieran razón.

Pero ya vimos qué ocurre cuando un gobierno se impone un ajuste masivo sin explicar con precisión de dónde saldrán los recortes. Y la historia reciente tiene nombre y apellido: Javier Milei.

Apenas llegó al poder, Milei prometió exactamente lo mismo que hoy promete Kast: “un ajuste para ordenar las cuentas”. También habló de “gasto político”, de “casta”, de “ineficiencias”, de “achicar el Estado”. Y también evitó con disciplina quirúrgica detallar qué programas y qué inversiones caían en la guillotina.

El resultado fue inmediato y brutal: Paralización total de la obra pública nacional. Contratos detenidos sin previo aviso. Proyectos ferroviarios pausados indefinidamente. Carreteras inconclusas. Hospitales abandonados. Comunidades aisladas porque las obras quedaron botadas a mitad de camino.

El ajuste cayó donde siempre cae cuando no se planifica bien: en la infraestructura, porque es la forma más rápida de “ahorrar” sin generar conflictos directos con grupos de poder. No es ideología: es mecánica fiscal.

Y ahí está justamente el punto. Kast no puede garantizar que el Melitrén no será víctima de su propio recorte. Porque no explica de dónde vendrá ese recorte. Y porque, cuando un gobierno necesita ahorrar rápido, la obra pública es la primera en enfriarse.

Chile no está para repetir la película argentina. Pero si se usan las mismas herramientas, los finales suelen parecerse.

La parte más vulnerable del proyecto es, además, la más cara

El tramo subterráneo Lo Errázuriz–Alameda —el más complejo y de mayor costo— todavía está en proceso de adjudicación final. Es exactamente el tipo de fase que un gobierno en modo austeridad puede enviar al congelador sin “matar” el proyecto en el papel. Basta con mover el flujo de inversión a “años posteriores”. Basta con reprogramar. Basta con bajar el ritmo de obra.

El proyecto sigue vivo... pero detenido en la práctica. Es la versión elegante de suspender un tren sin asumir el costo

político.

Entonces sí. Hay razones legítimas para preocuparse

Quienes viven en Maipú, Talagante, Padre Hurtado, Peñaflor y Melipilla han escuchado durante décadas la misma melodía: "Ahora sí. Ahora viene el tren." Hoy, por primera vez en mucho tiempo, hay máquinas en terreno. Hay contratos firmados. Hay fechas.

Pero también hay un candidato anunciando un ajuste fiscal tan masivo como vago, tan sonoro como impreciso, tan potente como... indefinido.

¿Puede su programa dejar al Melitrén otra vez en pausa? No puedo afirmarlo. Pero sería irresponsable no plantear la duda, porque el riesgo es real, concreto y totalmente evitable.

Las obras públicas no se detienen con discursos. Se detienen con falta de certezas. Y hoy, la única certeza es que Kast no las está dando.

Constanza Schaub, periodista y colaboradora de elmaipo.cl

Date Created

Diciembre 2025