



## DIARIO FINANCIERO

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

Industria

# Metro apronta vasto plan de modernización: subir estándar de líneas más antiguas, medidas antievasión y foco en seguridad

Estrategia abarca intervención de Línea 1 con puertas en andenes, la instalación masiva de torniquetes para prevenir el no pago, la renovación de los trenes con mayor uso y la expansión del sistema de pilotaje automático.

---

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Lunes 29 de mayo de 2023 a las 04:00 hrs.



Guillermo Muñoz, presidente del directorio de Metro. Foto: Julio Castro

Compartir



El directorio de Metro está diseñando una ambiciosa propuesta para la próxima década: **modernizar la infraestructura de las estaciones más antiguas, como es el caso de la Línea 1, optimizar el estándar operativo y poner el foco en desafíos como mejorar la seguridad.**

Dentro de este marco, **el presidente de la compañía estatal, Guillermo Muñoz** -quien en abril pasado cumplió un año de ejercicio- se propuso junto a su equipo pensar en una estrategia para sacar adelante el servicio, golpeado por el estallido social, la pandemia y la evasión, tres problemas que implican una disminución en las validaciones.

**“Si seguimos construyendo sin modernizar, tendremos dos estándares distintos y hay que preparar el sistema, porque algunos están entrando en obsolescencia”.**



hecho las cosas en el pasado. **Tenemos cuatro pilares centrales en los que estamos trabajando y la nueva organización de la compañía recoge esa mirada**”, explica a DF. Estos ejes son: expansión y modernización; seguridad; ampliación de la recaudación en servicios no tarifarios (arriendo de locales, cajeros automáticos e inclusión de otros negocios); y fortalecer la comunicación con los sindicatos, porque el 97% de los trabajadores de Metro pertenece a una agrupación, para incluirlos en sus decisiones.

Respecto al primer punto, Muñoz puso énfasis en que la expansión de Metro debe ir acompañada de la modernización de los tramos de tipo convencional, específicamente las líneas 1, 2, 4 y 5.

“La Línea 1 en dos años más cumplirá 50 años y soporta el 40% de los pasajeros diarios, entonces tenemos una red fenomenal, pero pasa cualquier cosa en ese trayecto y afecta a todo el servicio. Si seguimos construyendo sin modernizar, tendremos dos estándares distintos y hay que preparar el sistema, porque algunos están entrando en obsolescencia”, manifestó.

### **Puertas en andenes y material rodante**

El plan para la próxima década aún no está 100% diseñado, pero la idea es tener a diciembre un cálculo de los costos, las etapas de ejecución y la escala de prioridades para tener un Metro renovado. Muñoz explicó que este será un proceso de largo aliento, atendiendo experiencias como la del sistema de París cuyo cambio en el principal eje requirió estudios que demoraron cerca de 10 años: “es más fácil construir una nueva línea que modernizar una en operación”.

“El desafío es montar el proyecto, saber cuánto cuesta, en qué plazos lo haremos y la secuencia de tareas se ejecutará. No sólo hay que extender el Metro, hay que mantener su estándar. Esto va acompañado con nuestro segundo foco, la seguridad. Estamos convencidos que tenemos que aprender más y tener más conocimientos”, expresó.

Uno de los principales cambios a los que apunta Metro es la expansión de su sistema de pilotaje de trenes de última generación que opera en las líneas 1,3 y 6 -el cual permite calcular cuándo y dónde arribarán los vagones a la estación- al manejo de las líneas 2, 4 y 5, que cuentan con el mecanismo más antiguo. “Eso nos permitirá circular más automáticamente,



Una de las ventajas que ofrecerá este programa es que posibilita uno de los objetivos más deseados por la administración de Metro, como es la implementación de las “puertas de andén” -que ya funcionan en las Líneas 3 y 6- a toda la red, partiendo por su eje principal, la Línea 1.

En cuanto al material rodante, el directivo explica que “a nuestros NS-74, que son nuestros trenes originales con cerca de 15 unidad, les quedan 10 años de vida; entonces, hay que pensar en una licitación para renovarlos”. Y en cuanto a los equipos NS-73, señala que “hay que pensar en un upgrade completo, y ahí hay que evaluar cómo lo haremos y si es mejor comprar nuevos. Son las dos tecnologías más prontas a recambiar”.

### **Torniquetes antievasión e inversión en seguridad**

Todo lo anterior vendrá acompañado de una modernización de infraestructura: estaciones, torniquetes, puertas de salida. Justamente esto último está acompañado de elevar el estándar de seguridad de Metro, ya que según Guillermo Muñoz hay soportes tan antiguos que son “fáciles de vulnerar”.

“Estamos evaluando instalar tecnología en torniquetes para que sea más difícil la evasión. Eso está dentro de un plan de ocupamiento intensivo, porque no sólo vamos a frenar el comercio ambulante o la evasión, sino que también todas las incivildades, como los rayados en las paredes o las personas que toman en los andenes, por poner un ejemplo”, aseveró.

Entre las opciones, el presidente de Metro dijo que se está evaluando reemplazar el torniquete de tres patas de fierro por las puertas bidireccionales de las Líneas 3 y 6 -la alternativa más cara- o bien buscar una solución menos costosa, pero igual de eficiente y que sea un upgrade del sistema vigente. A lo anterior, se suma el cambio de las puertas de metal de las salidas por estructuras de mayor altura.

En 2023 Metro destinó \$ 3.500 millones -sin contar infraestructura- extras para elevar la seguridad y mejorar la experiencia del usuario. Se contrataron guardias tácticos para vigilar las estaciones más conflictivas, se armaron brigadas anti grafitis, y se implementaron planes para instalar negocios formales y sacar a los ambulantes de las estaciones. “Vale la pena el mayor gasto, porque hemos visto buenos resultados en el control”, remató.



En los últimos meses Metro ha transportado del orden de 2,2 millones de personas diarias, una operación cada vez más “normalizada”, según el presidente del directorio, Guillermo Muñoz, quien señala que la meta es alcanzar los niveles de 2019 con 2,5 millones de pasajeros. En paralelo a los esfuerzos por recuperar el nivel de operación, la empresa siempre ha mantenido el objetivo de continuar con la expansión del trazado, y en plena pandemia siguió con la construcción de las extensiones de las Líneas 2, 3 y 6, las cuales están entrando a funcionar.

Con este telón de fondo, Muñoz adelanta que Metro está finalizando la ingeniería en detalle de las Líneas 8 y 9: “A fines de este año ingresaremos los proyectos a tramitación ambiental”. El primero de esos tramos tendrá un recorrido de 19 km y conectará Providencia con Puente Alto, mientras que el segundo es 17 km y unirá las comunas de Santiago y La Pintana. En total, entre las líneas 8, 9 y la extensión del Línea 4, las iniciativas en carpeta suman US\$ 7.300 millones.

“Estamos en conversaciones con el Ministerio de Hacienda para evaluar la fórmula de financiamiento de estos proyectos. No está completamente cerrado, vamos avanzando, hemos tenido unas buenas aproximaciones. Espero que pronto se pueda zanjar el tema para poder anunciar el paquete de extensiones de la red”, dijo Muñoz. Pese a que las conversaciones están en curso, el presidente de Metro señaló que el detalle que se está afinando es el porcentaje de financiamiento del Estado. “Espero que durante el primer semestre se zanje el tema. Hay que dejar que las conversaciones fluyan hasta alcanzar un mecanismo”, manifestó.

Respecto al estado financiero de Metro al cierre de 2022, la compañía incrementó un 54% sus ingresos respecto al año anterior a \$380.00 millones y redujo sus pérdidas en un 41% a \$ 321.845 millones, en la misma comparación. En su análisis, Muñoz destacó que el crecimiento en el transporte de pasajeros ayudó a tener un Ebitda “sano”, lo que “nos permite tener cierta holgura”.

“No hay que perder de vista que empresas como Metro tengan permanentemente un resultado operacional positivo, ya un Ebitda positivo es una muy buena noticia. Estos proyectos a nivel mundial no son operacionalmente positivos. Estamos en la senda de la recuperación de la sostenibilidad financiera, pero aún nos queda por avanzar. Este año de todas maneras estaremos mejor, pero todavía falta”, apuntó. Por lo mismo,



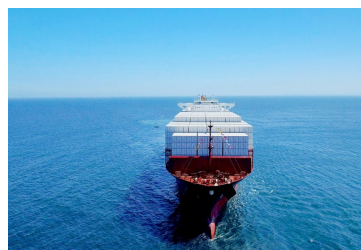
## Te Recomendamos



Efecto dominó: cae reconocida firma de ingeniería que acusó impacto de quiebra de constructoras | Diario Financiero



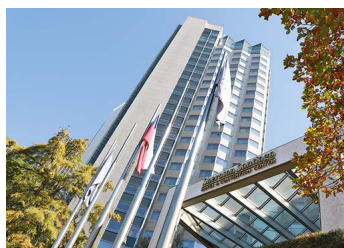
Alemania sufre la primera recesión desde el Covid por debilidad de consumidores | Diario Financiero



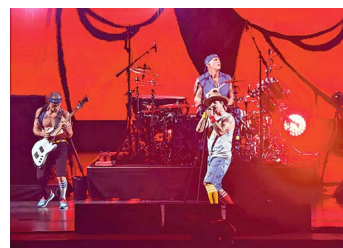
Lo que le espera a la acción de Vapores tras la entrega de un histórico dividendo esta semana | Diario Financiero



Ministro de Energía y polémica por gas: "Yo tomé la decisión de no perseverar en un piloto de estas características" | Diario Financiero



Nuevos dueños del Sheraton Santiago ponen en venta la torre: plan considera mantener franquicia y remodelar el edificio | Diario Financiero



Productora denuncia venta de entradas falsas para conciertos de Red Hot Chili Peppers | Diario Financiero