

GUILLERMO MUÑOZ

PRESIDENTE DE METRO DE SANTIAGO

“Queda una empresa muy bien ordenada, con unas finanzas muy sanas, preparada para muchos desafíos”



TAMARA SILVA D.

■ El directivo repasa la abultada cartera de proyectos, los negocios en ciernes y lo que hereda el nuevo Gobierno.

POR BLANCA DULANT

Los últimos cuatro años han sido muy intensos para Metro de Santiago: construcción de nuevas líneas, el anuncio de su llegada al Aeropuerto, cambio en el métodos de pago, el negocio inmobiliario y una constante lucha por la seguridad.

El presidente del tren subterráneo, Guillermo Muñoz, hizo un balance positivo. “Durante estos cuatro años hemos ido avanzando en distintos aspectos. Metro –como empresa– lleva operando más de 50 años (...) y ha ido permanentemente trayendo buenas noticias a Santiago. En ese sentido, durante estos cuatro años hemos querido seguir con esa larga tradición de ir mejorando permanentemente las condiciones de vida de millones de personas”, sostuvo.

“Nos embarcamos en un plan de expansión de la red muy ambicioso, que suma más de US\$ 9 mil millones de inversión... si uno empieza a mirar por compañía, públicas y privadas, somos los que estamos invirtiendo más fuertemente en infraestructura en Santiago”, resaltó.

– ¿Cómo han ido avanzando los proyectos?

– En la Línea 7 llevamos más de un 40% de avance. Tenemos buena parte de los túneles ya terminados, estamos en fase de adjudicación y de pronto inicio de obras de la construcción de las estaciones, tenemos todos los contratos de servicios licitados, y recibimos el primer tren completamente listo desde Brasil.

Luego, dentro de esta cartera de US\$ 9 mil millones en marcha está la expansión de la Línea 6, donde estamos avanzando fuerte con la extensión a Cerrillos, en donde vamos a conectar con el futuro Melitren y también hacia el Oriente, hacia la estación que va conectar en Isidora Goyenechea con la Línea 7. Además, estamos con el inicio de obras de la Línea 9, que ya tenemos prácticamente todos los piques entregados y estamos trabajando fuerte en la construcción de talleres y cocheras. En cuanto a la Línea 8, está en la fase final de la tramitación de los estudios de impacto ambiental y esperamos en mayo –más o menos–, tener el RCA para ejecutar la obra.

– ¿Cómo va la expansión del Metro al Aeropuerto?

– Hemos ido avanzando en la fase de estudio. Ya estamos llamando a licitación de los estudios de ingeniería básica, que nos van a permitir no sólo ir definiendo las características que va a tener esta línea, sino que iniciar los trámites de pertinencia ambiental o de tramitación ambiental, según corresponda.

– ¿Definieron cómo será?

– La definición final de si el trazado va a ir por superficie o subterráneamente, es una decisión más bien técnica. Depende de las factibilidades que exista en el terreno, de ir en viaducto o en túnel. Estamos todavía analizándolo y parte de las cuestiones que tiene que definirse en la ingeniería es cuál es técnicamente el mejor trazado.

A estas alturas, con nuestra experiencia, la verdad es que construir por túnel o por viaducto es más o menos equivalente en términos de tiempo y plazo. Puede haber una diferencia de costo, que no es tan significativa, pero hoy lo que va a mandar es si es que podemos llegar subterráneo al Aeropuerto, si están las condiciones bajo la losa del edificio, si el terreno por donde hay que pasar para llegar subterráneo lo permite. No tanto si el tren es grande o chico. Eso es independiente.

– ¿La administración entrante continuará con este proyecto?

– Todavía oficialmente no nos

hemos podido reunir con la autoridad, pero siempre hemos tenido la mejor de las relaciones con el nuevo ministro de Transporte y, entendemos que la tradición que siempre ha tenido Metro, de desarrollar y ejecutar proyectos de Estado que trascienden los gobiernos, va a seguir manteniéndose. No tengo ninguna duda.

– ¿Y las fallas en la red?

– Durante el primer cuatrimestre de 2025 tuvimos un aumento de las fallas y averías asociadas a trenes. Pero desde el año 2019 a la fecha las fallas han bajado un poco menos de la mitad y eso se debe a un plan muy intensivo que partió el año 2023. Hemos tenido un muy buen inicio de 2026, en todas las líneas en general, pero particularmente en la Línea 1, la más visible y que genera más impacto.

– ¿Cómo evalúa la entrada en vigencia del sistema de pago?

– Estamos con alrededor de 100 mil clientes que están utilizando nuestra billetera digital y apostamos a tener una cartera de clientes robusta e ir creciendo alrededor de 15 mil o 20 mil por mes. La apuesta es que, de a poco y a futuro, todo el mundo use QR o tarjeta de débito y crédito.

– ¿Cómo ha avanzado el plan para sentar las bases de “pequeños malls” en distintas líneas de la red?

– Lo de la Universidad de Chile durante el primer semestre va a estar terminado y se va a ir entregando a las distintas tiendas. Esa es la estación que vamos a entregar más pronto. Lo mismo Franklin y Departamental. Distinto es con los otros desarrollos, que son de un poquito más largo plazo,

en donde estamos destinando a un uso distinto –recreativo, de gimnasio o de salud–, lugares emblemáticos. Las estaciones Ñuñoa, Pedro de Valdivia y la estación terminal de Estoril van a tener desarrollos muy relevantes. Por ejemplo, en el caso de la estación terminal de Línea 7, en Estoril, que vamos a terminar a fines de 2028, la idea es poder tener un centro intermodalidad de primer nivel.

– ¿Cómo esperan que esto mejore los ingresos de Metro?

– No es menor el impacto que tienen estos nuevos negocios en los ingresos. Estamos creciendo fuerte en la demanda, por lo tanto, está creciendo fuerte nuestros ingresos tarifarios. Mantener ese 15% a 16% de porcentaje de los ingresos en otros negocios no tarifarios es un desafío grande. Nosotros apostamos a ir creciendo a 16% o 17%. De aquí a cinco años, podemos apostar a tener casi 20% de los ingresos no tarifarios.

– ¿Algún proyecto en el tintero?

– Yo diría que no. Siempre uno quisiera hacer más, pero creo que hay una empresa que retomó su antigua tradición de buen servicio. Una empresa que afortunadamente pudo salir bien parada de la pandemia. No fue fácil. Estamos con casi 700 millones de pasajeros al año y estamos experimentando un alza muy fuerte de afluencia este año. Queda una empresa muy bien ordenada, con unas finanzas muy sanas, con una estructura de financiamiento también muy buena y con la posibilidad de emitir en mercados que nunca habíamos explorado, una empresa preparada para muchos desafíos.

“La tradición que siempre ha tenido Metro, de desarrollar y ejecutar proyectos de Estado que trascienden los gobiernos, va a seguir manteniéndose. No tengo ninguna duda”.