LITORALPRESS

Fecha: 30-03-2025
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Fiestas en el metro: las “activaciones” con que la estatal busca más ingresos

Pág. : 8
Cm2: 432,9

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

INÉDITO SHOW EN LAS ESTACIONES LOS LEONES Y BAQUEDANO CAUSÓ SORPRESA

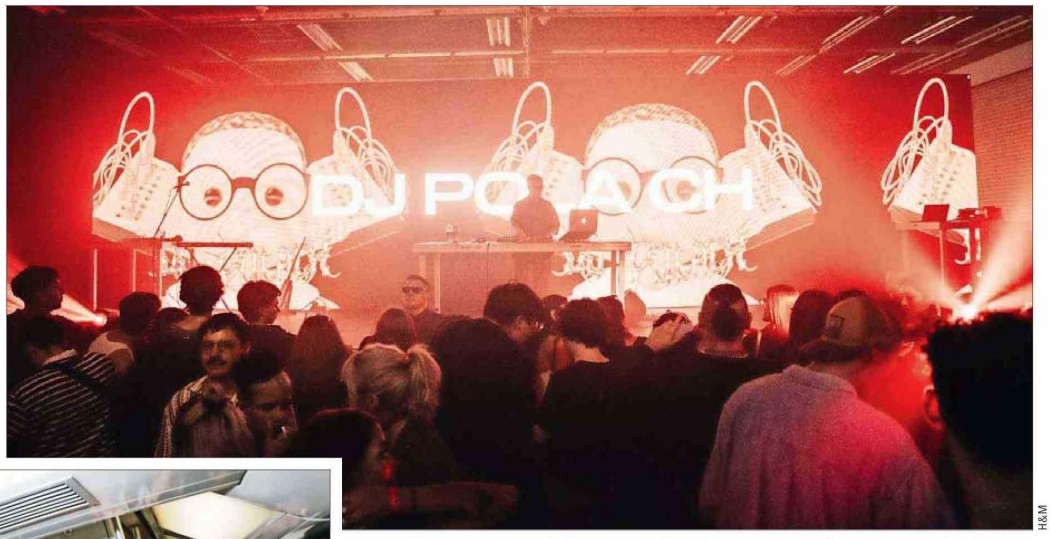
Fiestas en el metro: las “activaciones” con que la estatal busca más ingresos

Desde la empresa argumentan que con estos eventos generan nuevos recursos que evitan aumentar las tarifas que pagan los usuarios. Expresidente de la compañía pública apoya la medida y apunta a que el subsidio del Transantiago va solo para los buses.

ÓSCAR RIQUELME BRACHO

“Si no tuviésemos los ingresos que vienen por otras fuentes, requeriríamos una tarifa técnica más alta, lo que podría significar que se requiriera un subsidio mayor (…) o bien subir las tarifas a público para poder absorber esos diferenciales”. Así explica Felipe Bravo, gerente general de Metro, la razón detrás de la inédita fiesta celebrada hace unos días en las estaciones Baquedano y Los Leones, evento con que una tienda de ropa lanzó su nueva colección de temporada. Dj’s, *influencers* y música urbana sorprendieron a los asistentes, en una actividad que Metro define como una “activación comercial”. “Fue como un mini concierto y nada, se sintió muy poco realista la situación, pero muy bacán”, dijo Bárbara Durand, una de los asistentes.

Según Bravo, “buscamos ser extremadamente eficientes en el uso de nuestros recursos, por lo tanto cada espacio que tenemos lo ocupamos. De esa manera disminuimos la carga que pueda haber sobre las tarifas que pagan los usuarios”. Arriendo de locales comerciales, de espacios publicitarios y de áreas en túneles para telefonía son parte de los ingresos no tarifarios de la estatal.



H&M

En el lanzamiento de la nueva colección de temporada de una tienda de ropa, los invitados fueron recibidos por Dj’s, *influencers* y música urbana.

H&M

La fiesta comenzó en Los Leones, para luego trasladarse en vagones a la estación Baquedano. Cientos de personas participaron en el evento.

En cuanto a los criterios para elegir qué actividades se realizan, Bravo sostiene que “no deben generar ninguna interrupción ni perturbación en el servicio, que se cumpla con todas las condiciones de seguridad, y que no haya impacto en la comunidad”.

Louis de Grange, decano de Ingeniería de la UDP y expresidente de Metro, explica que el 84% de la operación de la empresa se financia con las validaciones en los torniquetes (ingresos tarifarios) y un 16% por ingresos no tarifarios. Estos últimos, agrega, se deben a que “los ingresos que el Ministerio de Transportes le paga a Metro por trasladar personas no le alcanzan para cubrir sus costos operacionales. Por ello, los equipos de Metro se ven obligados a innovar en nuevos negocios, a fin de suplir esta brecha. A los buses, por el contrario, el MTT les paga casi el triple que a Metro”. Y detalla: “Por cada pasajero que paga $870 en punta, Metro recibe solo $650 aproximadamente. En los buses pasa al revés: por cada pasajero que paga $770, el operador recibe cerca de $2.000. El subsidio del Transantiago va para los buses, no para Metro”.

Desde el MTT indican que “tal como diversos trenes subterráneos alrededor del mundo, Metro ha desarrollado un modelo de negocios complementario e innovador, el cual permite generar recursos adicionales al sistema. Estas acciones se desarrollan de manera paralela a su operación habitual, sin interferir en la calidad del servicio prestado”. ■