

## Las vías para abaratar las tarifas del Metro

Domingo, 20 de Octubre de 2019 - Id nota:884624

Medio : pauta.cl  
Sección : Economía  
Valor publicitario estimado : \$669240.-  
Fuente : <http://cort.as/-SuTf>  
Tamaño : 22 x 78

[Ver completa en la web](#)

ECONOMÍA

# Las vías para abaratar las tarifas del Metro

Cuatro expertos en transporte analizan los pasos para viabilizar la ley especial anunciada por el Presidente para dejar en cero el aumento tarifario y las fórmulas de apoyo para grupos vulnerables.



El 5 de octubre se anunció un alza en el sistema de transporte público de Santiago. Crédito: Agencia Uno

POR **MARCELA GÓMEZ** | DOMINGO 20 DE OCTUBRE DE 2019



Entre los expertos en transporte hay diferencias respecto de las razones tras [la última alza de tarifa del sistema metropolitano](#) (Transantiago o RED), pero a la hora de las soluciones hay bastante coincidencia.

Las vías posibles tanto para echar pie atrás el reajuste reciente como para estructurar apoyos para quienes se ven más afectados por las alzas, tal como lo ha anunciado el **Presidente Sebastián Piñera** para poner fin a las protestas ciudadanas, son bastante escasas y reglamentadas.



## Cómo se revierte el alza

subir

La [Ley N° 20.378, que creó el subsidio del transporte público](#), dice que la [determinación del Panel de Expertos sobre las tarifas](#) es vinculante; sin embargo, el Ministerio de Transportes puede modificar la estructura tarifaria velando porque los ajustes no disminuyan los ingresos totales del sistema. Esto implica un obstáculo importante para retrotraer el alza que se produjo hace ya dos semanas, porque requiere que inyectar recursos adicionales que deben ser autorizados por el Congreso.

El exsubsecretario de Transportes y académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad San Sebastián, **Carlos Melo**, explica que la ley de subsidios establece que la tarifa no puede reducirse y que anular el alza implica un primer paso. "Creo que la única forma sería declarar nulo el decreto mediante el cual se subió la tarifa, mediante alguna razón legal, y financiar el déficit del sistema con el uso del 10% adicional que la ley de subsidio permite cada año", plantea. Admite que implementar esta fórmula no sería fácil, "pero permite una solución en el corto plazo".

El exministro de Transportes y académico de la facultad de Economía y Negocios (FEN) de la Universidad de Chile, **Andrés Gómez-Lobo**, recuerda que en 2015 se aprobó una iniciativa legal para incrementar el subsidio destinado al Transantiago, lo que limitó por varios años las alzas. "Es natural que los costos del transporte público aumenten año tras año; por lo tanto, se tiene que decidir si eso se financiará con mayor tarifa o más subsidio", dice.

## El desafío de los recursos

subir

Andrés Gómez-Lobo estima que ante la necesidad de inyectar más recursos al sistema para frenar las alzas, el modelo podría hacerse mediante una iniciativa legal como en 2015. A su juicio, eso "requiere recursos y estamos en situación fiscal compleja, pero creo que lo más razonable es que los recursos para un mayor subsidio provengan de no proseguir con la reintegración en la reforma tributaria, medida que tiene un costo fiscal de US\$830 millones".

El también académico de la FEN de la Universidad de Chile, **Aldo González**, coincide en la fórmula de una ley especial que aumente el subsidio al transporte público, pero advierte sobre las dificultades desde el punto de vista de la presión

fiscal. "Habrá que ir al Congreso a pedir más recursos, pero no es tan fácil. Probablemente los parlamentarios de regiones se opongan o pidan la misma cantidad de fondos para las zonas que representan", afirma. Explica que la tarifa total del sistema metropolitano está subsidiada en 50%, "pero en regiones es mucho menor. Y no todas tienen subsidio", señala.

Los fondos que señala el economista están considerados en el programa de Subsidio Nacional al Transporte Público (conocido como **espejo Transantiago**), cuyo monto se debate en la discusión presupuestaria año a año, pero no todo se destina a apoyar el transporte en regiones.

Un tema que también se debe considerar, dice Aldo González, es que la tarifa sería más baja si la gran mayoría pagara el transporte. "La evasión es del 27% y quienes usan gratis el sistema es porque otros están pagando. Sería bueno bajar la evasión a 5% y con eso tarifa podría verse reducida", asegura.

## Apoyo a grupos vulnerables

subir

Lo que los expertos ven más complejo es cómo apoyar a las personas de menores recursos en sus necesidades de transporte. El excoordinador de Transantiago y actual vicepresidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso, **Raimundo Cruzat**, comenta que esta materia se debe "tratar con cuidado, por las expectativas que pueden generarse, ya que no es fácil de hacer. Es positivo abrirse a analizar medidas para mitigar los costos del transporte de manera estructural, pero esto implica cambios legales profundos".

En Santiago, lo que hoy existe es un subsidio a la oferta. Así, se paga a las empresas de buses la diferencia entre lo recaudado y lo que cuesta el

funcionamiento total del sistema, lo que abarata la tarifa para todos. Subsidiar la demanda implica apoyar directamente a personas que cumplan ciertas condiciones de vulnerabilidad, como ocurre con la tarifa diferenciada para estudiantes o de manera restringida en el Metro para adultos mayores.

"Es difícil implementar un subsidio focalizado en los más pobres, no es claro cómo hacerlo, es difícil de implementar y fiscalizar excepto para algunos grupos muy específicos como pensionados con pensiones solidarias", comenta Andrés Gómez-Lobo. Añade que es partidario de un subsidio parejo, "lo que fomenta que personas que potencialmente usarían otro modo de transporte usen el público".

Aldo González plantea que una alternativa es "no aliviarle la tarifa a todo el mundo, sino a los de menores ingresos, mediante un bono especial cuando tarifa sube". Coincide Raimundo Cruzat, quien además señala que ese apoyo solidario "actúa en el corto plazo y no es excluyente de medidas más estructurales que requieren cambios legales".