

# Ejecutivo dice que subsidio alcanza “en 80% de los casos” Auditoría al Transantiago: Gobierno admite déficit y buscará recuperar usuarios

Empresa Embarq anticipa alza de costos del sistema y pérdida de pasajeros. Ministra dice que habrá plan para lograrlo.

MANUEL VALENCIA

El estudio de costos del Transantiago, dado a conocer ayer por “El Mercurio”, anticipa un escenario complejo para el sistema, con una creciente fuga de pasajeros y aumento de los costos, como por ejemplo, \$60 mil millones adicionales por las nuevas líneas 3 y 6 del metro, que se traducen en un mayor déficit.

Pese a esto, el director de Transporte Público Metropolitano, **Guillermo Muñoz**, dice que es poco probable el requerimiento de un nuevo subsidio y que los recursos inyectados al sistema en la ley de 2015 alcanzarían a cubrir sus requerimientos. De todas formas, no descarta que no se produzca una nueva

alza de tarifas, tal como lo anticipa un escenario en el estudio, que establece alzas de \$30 entre noviembre de este año y de 2018.

“El estudio señala que en 80% de los casos es posible cubrir esas proyecciones con el subsidio. Si existe probabilidad de que haya aumento de tarifa, va a estar gatillado por la evolución de los factores que explican la tarifa, que son fundamentalmente petróleo, IPC, el dólar, la mano de obra”, afirma.

Añade que “en el corto plazo no hemos tenido la señal de que por evasión, petróleo o IPC exista un alza de tarifas. Es algo que no se puede descartar ni afirmar”.

En cuanto a la caída de usuarios, y, por lo tanto, de ingresos

directos al Transantiago, la ministra Paola Tapia señaló que convocó a los equipos técnicos y las gerencias de la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM). “Lo que estamos haciendo para potenciar el transporte público mayor es tomar diversas medidas que forman parte de planes integrales que vamos a dar a conocer a la ciudadanía. Como usuaria del transporte público que soy, la invitación es que los ciudadanos reclamemos por un mejor servicio, pero que también nos hagamos cargo de eso, generando los cambios estructurales y de esa forma potenciando el transporte en buses, metro y en distintos medios”.

Diego Puga, consultor y ex-ge-



**BAJA EMISIÓN.**— Ayer fueron presentados 11 buses de la empresa STP, que opera en el suroriente de Santiago. Las máquinas tienen norma Euro V, cuentan con rampas de acceso y cabinas protegidas para los conductores.

rente de finanzas del Transantiago, dice que sería importante saber cómo el Ministerio de Transportes “se hace cargo de las recomendaciones. Puede rechazarlas, pero debe establecer las razones. El estudio fue aprobado también por el Panel de Expertos y, según dicta la norma, por el Ministerio de Hacienda”.

El especialista añade que “es la autoridad la que debe definir si las inversiones se pagan mediante aumentos tarifarios o vía subsidios”.

## Otras evidencias

El estudio de Embarq, además, compara la realidad financiera del Transantiago con los sistemas de transportes de Bogotá y Londres: mientras el primero tuvo que incluir un subsidio para el Transmilenio, la capital inglesa no ha aumentado la tarifa y ha reducido los subsidios. Eso —destaca el documento— no se produjo por reducción de los costos, sino por aumento de la demanda. Además, señala Puga, el sistema ha gene-

rado nuevas fuentes de financiamiento, como por ejemplo, la publicidad. Esa diversificación también la recomienda el informe de Embarq para Transantiago.

El estudio también revela otras realidades del Transantiago: la ocupación del sistema alcanza un 75% en los días laborales y cae un 43,6% los sábados y a un 33,6% los domingos. Asimismo, en el informe se fija en un 34% los buses que tienen los espejos retrovisores en buen estado y en 31% los que tienen las luminarias y focos exteriores en buen estado.