

Juan Carlos Muñoz:

“El servicio cero tarifa podría ser una medida para aplicar en el país, pero hay que ser responsables”



Al mando del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el ingeniero habla de cómo ha enfrentado la evasión, el alza del pasaje y el paro de camioneros. Pero también detalla una idea que lanzó en 2016 y que hoy está decidido a explorar para identificar sus posibles beneficios.

Por Gabriela Mondaca Vargas

L

Los últimos meses se han tornado complejos para el ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Y es que solo en dos meses, Juan Carlos Muñoz ha debido enfrentar distintos flancos que, hasta el momento, no se habían presentado durante su gestión.

Si bien desde el ministerio comentan que las crisis se han logrado resolver o sobrellevar, la evasión en el transporte público, el alza de la tarifa del pasaje, el paro de los camioneros y la fiscalización, entre otros temas, mantienen en alerta a la ciudadanía.

¿Cuál es la evaluación de su ges-

ción hasta la fecha? ¿Hay alguna autocrítica?

Creo que hemos logrado armar un equipo de trabajo que se ha instalado de forma rápida y que permitió empezar a trabajar oportunamente en una cartera que exige soluciones y una mirada territorial a lo largo de todo el país en servicios de transporte y telecomunicaciones. Y en ese sentido, hemos logrado desarrollar una propuesta con mucho foco regional de lo que queremos lograr como ministerio. Estoy contento de ver que de a poco avanzamos en la dirección que queremos, bajo un plan de gobierno ambicioso y jugado.

La evasión del transporte público llegó a 40,2% este mes. ¿Es un escenario catastrófico para el transporte y las finanzas?

Para nosotros la evasión es un desafío. Lo entendemos como uno de los lados más inaceptables de un sistema de transporte público en Santiago que tiene muchas luces. El que sea una cifra tan alta nos pone un desafío, porque tenemos

que trabajar en esa dirección y nos parece inaceptable que la gente simplemente no pague por un servicio que recibe. Y aún más, cuando hay elementos del sistema de transporte público de Santiago que son muy atractivos.

¿Como cuáles?

El sistema ofrece un Metro que ya lo quisieran muchas ciudades del mundo, con cerca de 40 kilómetros y que sigue expectante. También una flota de más de 800 buses eléctricos que pronto va a poder bordear los dos mil, lo que ubica a Santiago como una de las ciudades, fuera de China, con más buses eléctricos del mundo. Es decir, el sistema tiene elementos muy visiblemente positivos y, al mismo tiempo, tiene un nuevo elemento como la evasión en la cual tenemos que trabajar.

Más allá de buscar que la gente pague su pasaje, ¿a qué apunta el nuevo plan antievasión?

La evasión es un problema multifactorial y por eso nuestro plan para combatirla tiene cinco dimen-

siones que creemos que nos permiten mirar con esperanza la reducción de las cifras. Estamos hablando de mejor fiscalización respecto a lo que hicimos este año; aumentar el control de accesos a través de incentivos a los operadores; aumentar cerca del 43% las zonas de pago. También se busca trabajar en una agenda legislativa que permita proteger de mejor forma tanto a quienes fiscalizan como a los conductores en caso de recibir agresiones, y la tecnología de código QR que nos tiene muy orgullosos, porque permite no solamente agilizar la disponibilidad de saldo para pagar su transporte público, sino que al mismo tiempo es más barato para el sistema.

La evasión es un problema histórico. ¿Por qué ha sido tan difícil erradicarla?

La evasión tiene distintas dimensiones: hay gente que se aprovecha; gente que lo ve como una manera de reducir sus gastos mensuales; hay gente que evade porque no tiene saldo. El perfil del evasor es muy variado y creo que tal vez hemos sido poco perseverantes en tomar todas las decisiones en este ámbito, pero no podemos bajar la guardia.

¿De qué forma la evasión afecta al transporte público? ¿Es una prioridad para su ministerio? Se lo pregunto considerando que una mayor evasión conlleva financiamiento que se podría estar ocurriendo para otras materias.

La evasión es inaceptable. Por una parte, significa que tenemos que disponer más recursos del Estado para el sistema de transporte público que podrían tener otras finalidades, como pensiones, salud, educación, electromovilidad o en otras áreas del país. Por el lado financiero, no nos deja nada contentos y tenemos que trabajar por reducirlo.

¿Este problema se focaliza solo en buses?

Este es un problema que está focalizado en los buses, porque en Metro la evasión es sustancialmente menor, incluso mejor a ese 40,2%.

¿Han identificado zonas de Santiago donde la evasión sea mayor? ¿Se puede hacer algo ahí?

La evasión es un fenómeno que trasciende a los niveles socioeconómicos. Nos encontramos con gente de ingresos medios y altos que evade su tarifa. Eso es algo que nos preocupa en todos los ámbitos de nuestra sociedad. Entendemos que hay gente de muy bajos ingresos para la cual se hace demasiado difícil pagar y que, por lo tanto, en los sectores de menor ingreso podría ser mayor la correlación. Pero la verdad es que hay evasiones en todos los sectores socioeconómicos.

Ahora que se anunció el alza en la tarifa para el próximo año, ¿han comenzado a ver cuál será ese plan gradual?

Estamos trabajando en eso, en cuándo se podría realizar ese aumento de tarifa, de qué magnitud, y cuando lo tengamos definido lo vamos a anunciar para que todo el mundo lo tenga claro. Pero en todo caso será un aumento gradual.

¿Qué define por gradual?

Hay gente que ha hablado de que la tarifa va a aumentar \$ 100. Primero, no va a aumentar esta cantidad de pesos y cualquier aumento va a ser mucho más secuencial en el término de los montos de cada aumento.

En una columna publicada en La Tercera en 2016, usted planteó que se debería considerar una vía totalmente diferente para erradicar la evasión: gratuidad en buses y Metro para todos los usuarios. ¿Su postura es la misma?

En esa columna, lo que hice junto a un colaborador fue proponer una idea que me parecía interesante de estudiar. Me parecía atractivo imaginar que como en el ascensor de un edificio, los que viven ahí no pagan para usarlo, porque en ese caso sería ineficiente e inequitativo debido al tiempo que conlleva. Y pensando en que también la gente con menores recursos preferiría las escaleras antes que pagar por el ascensor. El programa del Presidente Boric propone justamente probar esta idea en tres lugares del país a través del “Programa Doble Cero”, donde se puede entender qué pasa en el servicio de transporte si no se paga tarifa y, también, qué pasa si este no tiene emisión de gases. Estamos determinados en hacer estos ejercicios, vamos a trabajar en esa dirección para identificar los beneficios por separado de cero emisiones y cero recursos.

¿Cómo piensa hacerlo?

Este jueves llegué a Chile desde Washington. Estuve en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), donde me reuní con representantes de Boston que acababan de implementar la misma idea. Son tres servicios que tienen cero tarifa y lo que ellos ven es un aumento en un 40% de la demanda y una gran satisfacción por la medida. Creo que hay elementos fuera de Chile que hay que mirar para identificar si esta podría ser una medida para aplicar en el país. Y debo ser muy cuidadoso, muy responsable, porque evidentemente exige recursos que son importantes.

¿Por qué no es viable seguir congelando la tarifa del transporte?

Hay muchas razones por las cuales vale la pena subsidiar el transporte público, pero también uno se da cuenta de que los recursos que



uno pone en el transporte tienen fines alternativos. Por lo tanto, uno debería ser consciente de que cada vez que aumentamos los subsidios al transporte público, hay otras políticas sociales que resienten o que podrían fortalecerse si es que esos recursos no se fueran al transporte. Y, por lo tanto, tenemos que ser muy responsables y el Presidente ha sido bien claro en decir que si bien la tarifa lleva tres años congelada, no debería estar congelada para siempre. Tenemos que ser cuidadosos al momento más adecuado para descongelar y eso lo vamos a hacer teniendo en consideración el costo familiar sobre todo de las personas de menores ingresos en el país.

¿Cómo se explica el viraje del Presidente Boric, que en 2019 llamó a Sebastián Piñera a revertir el alza de los pasajes y ahora defiende que no es sostenible mantener la tarifa congelada?

Descongelar por un tiempo no significa que se tiene que descongelar para siempre. Más bien tiene

que responder a un balance entre las necesidades de tener buenas políticas sociales y al mismo tiempo entender que estas no son solo transporte, sino que hay otras dimensiones en donde tenemos que focalizar.

¿Han pensado en cómo anunciar esta alza en el pasaje? Considerando lo que pasó en octubre de 2019, cuando se quería aumentar \$30.

Creo que lo que tenemos que hacer, cuando tengamos esta decisión tomada, es anunciarla de forma clara, explicando que es una necesidad para el país y, al mismo tiempo, reconocer que llevamos ya más de tres años con tarifas congeladas en un contexto en el que también hay otras ciudades del país donde eso no ocurre.

El paro de camioneros duró ocho días, pero el gremio siempre presiona cuando busca conseguir algo. ¿Cree que el movimiento puede volver a reactivarse?

Hemos tomado los clamores del gremio de camiones que tenían

que ver con dos ámbitos. Uno que es de mayor seguridad y hemos recogido todas las solicitudes asociadas a puntos de descanso que hoy persisten. La seguridad es un tema esencial para el gobierno y, por ende, es natural escuchar, empatizar y ver cómo poder ser parte de lo que se nos solicita. Y en materia de estabilidad económica, lo que se hizo fue entender que había un período que en el caso de los combustibles estaban bastante altos. El gobierno no estuvo dispuesto a reducir los impuestos del combustible, pero sí a ayudar en algunos mecanismos de estabilización. Creo que el acuerdo que se alcanzó es responsable y es un acuerdo que permite mirar hacia adelante con tranquilidad.

¿Se podría haber estirado más la negociación, a fin de que fuera más costosa para los camioneros?

Lo que se hizo fue escuchar lo que el gremio nos presentaba como sus preocupaciones y nosotros lo que hicimos fue tratar de identificar las que nos parecían más válidas y cuáles no. Y de esas que nos parecían válidas buscamos una solución razonable. Y eso fue lo que logramos.

“La evasión no se enfrenta de raíz, sino que a billetezcos”



Luego de que el Ministerio de Transportes revelara que la cifra de evasión del transporte público llegó a un 40,2% en el primer semestre de 2022, diferentes expertos han salido a la palestra para analizar el problema de raíz en Chile. Sobre todo, luego de que el ministerio anunciara un nuevo “Plan Antievasión”.

Louis de Grange, representante de Metro, sostiene que la evasión en Chile no es tema nuevo, sino que guarda relación con el inicio del Transantiago (2007), cuando el gobierno anunció la gratuidad del sistema que hoy se denomina Red.

“Eso legitimó evadir, porque era un mal servicio, y hoy esa evasión ha traspasado incluso a Metro. Asimismo, la exacerbación llegó en octubre de 2019, donde se usó como herramienta política, lo que fue, incluso, validado por actuales ministros y que ayudó a la pérdida de la sanción social. Hoy, el problema no se enfrenta de raíz, sino que a billetezcos”.

La crítica es compartida por Franco Basso, experto en transportes y movilización,

quien agrega que esta inyección de dinero desde el gobierno explica el alza que se va a realizar el próximo año, además de los costos del sistema.

“Es urgente avanzar en una serie de medidas que puedan disminuir la evasión antes de generar cualquier alza. Si bien el plan de gobierno va en ese sentido, para que estas medidas sean eficaces hay que cambiar el modo de pensar, como hemos propuesto que se haga a través de multas para quienes sean vistos evadiendo”.

Francisca Toledo, investigadora del centro Libertad y Desarrollo, apunta a que el problema también debe requerir menores gastos estatales y de presupuesto.

“En promedio se están destinando 724 millones de dólares solo en Transantiago. Es una locura. El programa de transportes es uno de los más caros, por debajo de vivienda. Y gran parte de eso se debe al financiamiento estatal por evasión y gasto monetario. El proyecto de ley sobre fiscalización anunciado necesita urgencia para los primeros meses del próximo año”.

son cortas, entiendo que es una muy buena solución, porque exige demasiados trasbordes.

En el caso de los camioneros y el alza del pasaje, ¿está primando más la viabilidad política que los ideales de la campaña?

Lo que estamos haciendo es tratar de resolver los problemas reales que vive el país en materia de movilidad a través de una manera lo más responsable. Y tratando más bien de hacernos cargo de un país que tiene distintos tipos de dolores. Y uno de esos es una raíz muy social que hemos venido viendo en los últimos años con mucha elocuencia y ciertamente también hay parte de esa decisión cuando uno decide elevar o no la tarifa del transporte público. Me parece que olvidarse del impacto que tiene esto para una familia sería tomar una decisión de forma míope. Y es mejor tomar esa decisión de forma completa, entendiendo el impacto que significa en temas de finanzas, pero también entendiendo la contraparte social y familiar. ●

¿Es realmente un grupo privilegiado?

Creo que todos los grupos, como los camioneros, cumplen un rol social y es importante entender que más allá de que en esa columna, donde también se habla de fortalecer otros modos de transporte, los camioneros son un sector relevante para el transporte de la carga.

Los trenes se han posicionado como una buena opción. ¿Cómo lo ve frente a los camiones?

Aun cuando vayamos avanzando en un transporte ferroviario, en materia de transporte de carga el camionero tiene un tremendo rol en el país. El transporte de camiones permite llegar exactamente al origen de donde la carga se genera, sobre todo cuando las distancias