

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Ministra Hutt: "Hay una conversación que es necesario empezar sobre los criterios de subsidio del transporte público"

Dice que uno de los puntos que se revisa es que el 30% de la infraestructura de Metro se financie vía tarifa, para disminuir el impacto al usuario.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Viernes 23 de octubre de 2020 a las 04:00 hrs.



Compartir





Ha sido un año muy duro, con impactos fuertes para el MTT y sus equipos, pero también doce meses de gran compromiso con el bienestar de la ciudadanía en hacer sus viajes".

"Hay que considerar una estructura de financiamiento sostenible en el largo plazo, que no tenga un impacto tan directo en los costos del sistema que se traspasan a tarifa".

A 371 días del inicio del estallido social, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, hace un recuento de los efectos del 18-O sobre su cartera. También saca las cuentas sobre el presupuesto para 2021 -que para el exTransantiago se recortaría casi 40% (\$ 22.834 millones menos), mientras para financiar el transporte público general crecería \$ 36.003 millones-, y proyecta los cambios que debería tener el modelo de financiamiento de Metro y RED para hacer viable el sistema a largo plazo.

En ese proceso, asegura que se están tomando medidas para evitar un alza de tarifas, y que después de terminar con la discusión presupuestaria ingresará un proyecto de cambio a la Ley de Subsidio del Transporte Público, cuyo eje de discusión considerará una estructura "sostenible", y con un menor impacto de cara al usuario.

"Hay elementos se pueden revisar, como el hecho de que el 30% de la infraestructura de Metro se financia vía tarifa. Uno podría pensar en un esquema de financiamiento diferente, un poco más parecida a la que tiene EFE, que se financia con deuda y eso permitiría liberar recursos para mejorar el sistema", afirma.

-Los recursos para el transporte capitalino bajarán del orden de 40%, lo que implicará suspender todos los proyectos asociados a infraestructura. ¿Qué efecto tendrá todo esto?

- Las repercusiones se darán en las demoras de, por ejemplo, la vialidad preferente para los buses, y eso impacta en la calidad de la circulación. De este ítem, hay una parte importante que va a proyectos nuevos y no sólo a conservación de las vías. La pieza más importante de inversión que está en carpeta es la continuación del corredor de Independencia. Y estamos viendo cómo reorganizar los recursos de manera de que no deterioremos los paraderos, parte importante del servicio para las personas.

- Da la sensación de que el presupuesto es muy apretado y que podrían haber alzas de tarifas, ¿Qué riesgos visualiza?

- Esos valores los establece el Ministerio de Hacienda como escenario para armar el presupuesto. Nosotros proyectamos la evolución del sistema, los pagos de los operadores, así que si no hay variaciones mayores que las que Hacienda prevé, estaríamos dentro del margen. No sabemos si la iniciativa quedará como originalmente se planteó, porque depende de la discusión en el Congreso, pero nosotros tenemos que asegurar la continuidad de nuestras operaciones, que hasta ahora está bastante cubierto para que no se deterioren aspectos relacionados con el servicio a los usuarios.

- Desde el 18 de octubre en adelante el sistema de transportes se transformó en un símbolo para la ciudadanía y sus demandas sociales. ¿Cómo lo evalúan?

- Ha sido un año muy duro, con impactos fuertes para el MTT y sus equipos, pero también doce meses de gran compromiso con el bienestar de la ciudadanía en hacer sus viajes. Fuimos testigos de cuánto costo tuvo para las personas alterar sus hábitos de traslado. Y eso le da una connotación al ministerio de un rol social mucho más fuerte del que históricamente había tenido. Esto se traduce en acelerar las mejoras, por eso, empujamos la renovación de flotas con el mismo marco presupuestario. Hemos optimizado los recursos en función al valor que le dan las personas a la calidad de los servicios. Hay un esfuerzo muy grande para recuperar y mejorar (las flotas), sin que sea una carga adicional en los pasajeros y seguimos con ese énfasis en el proceso de licitación.

- ¿Qué lecciones saca para adelante respecto a cómo se financia el sistema público y qué cambios se pueden implementar?

- Hay elementos se pueden revisar, como el hecho de que el 30% de la infraestructura de Metro se financia vía tarifa. Uno podría pensar en un esquema de financiamiento diferente, un poco más parecida a la que tiene EFE, que es a través de deuda y eso permitiría liberar recursos para mejorar el sistema.

Hay una conversación que es necesario empezar sobre el futuro del sistema y los criterios de subsidio del transporte público. Considerar una estructura de financiamiento sostenible en el largo plazo, que no tenga un impacto tan directo en los costos del sistema que se traspasan a tarifa.

Esta fórmula debe recoger una evolución de la tarifa que sea consistente con la forma en que se desarrolla el país, sus ingresos y tenga una relación más directa con la disposición de pagar de las personas.

- ¿Esto se daría a través de un cambio a la Ley de Subsidio?

- Sí, esto tendría que incluir cambios en la Ley de Subsidio como, por ejemplo, hacer que las normas transitorias que vencen en 2022 pasen a ser permanentes. Eso está en discusión interna y probablemente terminada la Ley de Presupuesto, ya tengamos una etapa de desarrollo para ingresar un proyecto. La estrategia legislativa no la hemos discutido lo suficiente como para poder confirmar cómo entraría al Congreso, pero lo más eficaz es que sea un sólo proyecto con todas las modificaciones necesarias y no ingresar por partes. Si queremos un esquema de subsidios que mejore, se debe contemplar con integralidad.

Te Recomendamos



Apruebo y Rechazo en cierres de campaña.



Plebiscito: Gobierno decretó gratuidad para el transporte público



Plebiscito: comandos de oposición piden al gobierno gratuidad para el transporte público

