



Dólar sube con fuerza en apertura y marca nuevo récord sobre los \$940 en medio de fortalecimiento global de la divisa

DIARIO FINANCIERO

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

Industria

Ley corta de subsidio al transporte busca aumentar en US\$ 390 millones los recursos del sistema al 2024

El ministro Muñoz tiene previsto introducir una segunda propuesta para modificar la estructura de costos del sistema. En Chile el gasto en transporte público es de US\$ 1.400 millones.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Martes 5 de julio de 2022 a las 04:00 hrs.



Foto: Agencia Uno

Compartir

[Suscríbete](#)

El Gobierno de Gabriel Boric propuso al Congreso la semana pasada aumentar en US\$ 390 millones el gasto del sistema de transporte público nacional, en medio de una mayor alza de costos por el valor del diésel, los Índice de Precios al Consumidor (IPC) y la devaluación del peso chileno. Hasta la fecha, esta presión no se ha reflejado en el pasaje de Metro y buses de los santiaguinos, ya que desde octubre de 2019 la tarifa está congelada.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) necesita con urgencia nuevos recursos, porque en diciembre dejará de contar con los ingresos del subsidio transitorio que son el 60% del sistema capitalino. Además, esta misma normativa también es un elemento sustancial para las regiones porque forma parte de los aportes del “subsidio espejo” del Transantiago. En total, Chile gasta del orden de US\$ 1.400 millones anuales por transporte público.

En sus primeros cuatro meses, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y su equipo diseñaron una nueva propuesta para extender los recursos a 2024, lapso de tiempo que permitirá elaborar, en paralelo, una segunda moción legislativa para perfeccionar el mecanismo de gasto y “hacer más eficiente” la estructura de costos. Según una fuente cercana al gobierno, esta otra normativa se presentará a más tardar en diciembre de 2022.

Por mientras, este martes el ministro se enfrentará por primera vez a la Cámara de Diputados para debatir sobre el proyecto presentado. Allí, explicará que a futuro requiere un adicional de US\$ 45 millones para 2022; que sube a US\$ 308 millones para 2023; y alcanza los US\$ 390 millones el 2024; es decir, un alza porcentual de 3,2%; 22%; y 28%, respectivamente por cada año mencionado en comparación con el presupuesto actual del sistema. Desde hace siete años que la ley de subsidios no ha sufrido modificaciones, pese a que los costos se han incrementado fuertemente.

Respecto al congelamiento de la tarifa, el Gobierno está atado de manos para usar esta facultad. No sólo porque están en medio de una mayor presión fiscal, sino que el decreto que regula esta herramienta requiere que exista, como condición, la existencia de estos aportes que oficialmente vencieron en mayo de 2022.

La minuta de gastos extra



congelamiento tarifario, el desplome de la demanda, la inflación, mayores costos de operación, alza del petróleo fueron los ingredientes que crearon esta tormenta perfecta que empujaron al titular a pedir más recursos que serán inyectados al subsidio permanente y no transitorio.

Sin embargo, hay dos factores que profundizarán el déficit a futuro: la puesta en marcha de nuevas líneas de Metro y la extensión de los kilómetros de buses. Muñoz alertó que el inicio de las operaciones de las extensiones de las Líneas 2 y 3 de Metro durante el último trimestre de 2023 requerirá incorporar recursos adicionales al sistema.

A lo anterior se suma que aun cuando el uso de buses sigue por debajo de 2019, el incremento “acelerado” de la demanda obligará al Gobierno a aumentar los kilómetros de recorrido de las flotas. De hecho, dijo que “hoy el Sistema RED se encuentra al límite de la capacidad ofrecida”, lo que genera aglomeraciones en paraderos y máquinas.

A esta mochila, el secretario de Estado también sumó que se postergó la ejecución de la licitación de vías y flota que dejó su antecesora Gloria Hutt, que tenía previsto “ahorros” para el sistema. “La planificación inicial para octubre de 2022 se retrasará, estimando su ejecución para el período estival de 2023. Esto significa que el efecto de las licitaciones, y los consecuentes ahorros previstos, se harán efectivos recién desde 2023. Dicha proyección, además, puede variar según la situación nacional y global”, remató.

MTT propone una nueva estructura de gasto en regiones con foco en inversión de flota

Al alero de la ley de subsidio para financiar el Transantiago, en 2013 se creó el Fondo de Apoyo Regional (FAR) para el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo local. Sin embargo, en la práctica los gobiernos regionales han utilizado estos recursos para obras de infraestructura ajenas al transporte público, lo que generó un fuerte contraste con la capital.

¿El problema? El diagnóstico del ministro Muñoz es que la forma en que se encuentra regulada la normativa en la actualidad sólo admite destinar recursos en inversión, pero no en proyectos que supongan un gasto permanente. Por ello, propone incentivar que el uso de estos aportes sean exclusivamente a la mejora



renovación de buses, taxibuses, minibuses y trolebuses; así como los programas de modernización del transporte público mayor; y, de taxis colectivos, en su calidad de transporte público menor”, detalló el titular.

Te Recomendamos



Reforma tributaria: recaudación esperada por el impuesto a la riqueza sería inferior solo a la de Suiza | Diario Financiero

Mercado de bonos se reactiva: Banco de Chile colocará hasta US\$ 1.070 millones | Diario Financiero

Economistas asumen alza del IPC de 1% o más en junio, lo que dejaría la inflación anual ad portas del 13% | Diario Financiero



Falabella firma contrato con Metro y abre puntos de retiro de productos en dos estaciones | Diario Financiero

El encontrón en Twitter entre las diputadas Pamela Jiles y Karol Cariola por proyecto de sexto retiro desde las AFP | Diario Financiero

Oficialismo sube presión por medidas ante inflación para evitar reabrir debate sobre retiro de fondos | Diario Financiero