

NACIONAL

FOCALIZACIÓN DE RECURSOS

“Hay muchas demandas que comparto: pensiones, salud y la educación. En transportes, uno puede comenzar a focalizar los esfuerzos”.

Oriana Fernández

El estallido social del 18 de octubre del año pasado comenzó con el aumento de \$ 30 en el precio del pasaje de Metro, decisión que fue recomendada al gobierno por el Panel de Expertos del Transporte Público. Se trata del ente formado por economistas, encargados de evaluar los costos del sistema y formas de financiamiento. Y los integrantes de esa instancia aseguran haber sufrido los efectos.

Juan Pablo Montero, doctor en Economía del Massachusetts Institute of Technology (MIT) y académico de la U. Católica, a cinco meses de lo ocurrido, asegura que incluso sufrió amenazas de muerte. Se trata de quien este mes asumió como presidente de la entidad. Y advierte que “si no hubieran estallado las protestas con el precio del Metro, lo habrían hecho con la Apec o la COP25”.

También destaca que lo ocurrido abrió el desafío de aumentar los recursos para financiar el transporte, con el fin de que la tarifa no siga subiendo para los usuarios.

La decisión tomada por el Panel de Expertos fue el hito que gatilló la crisis. ¿Cómo ha vivido este periodo?

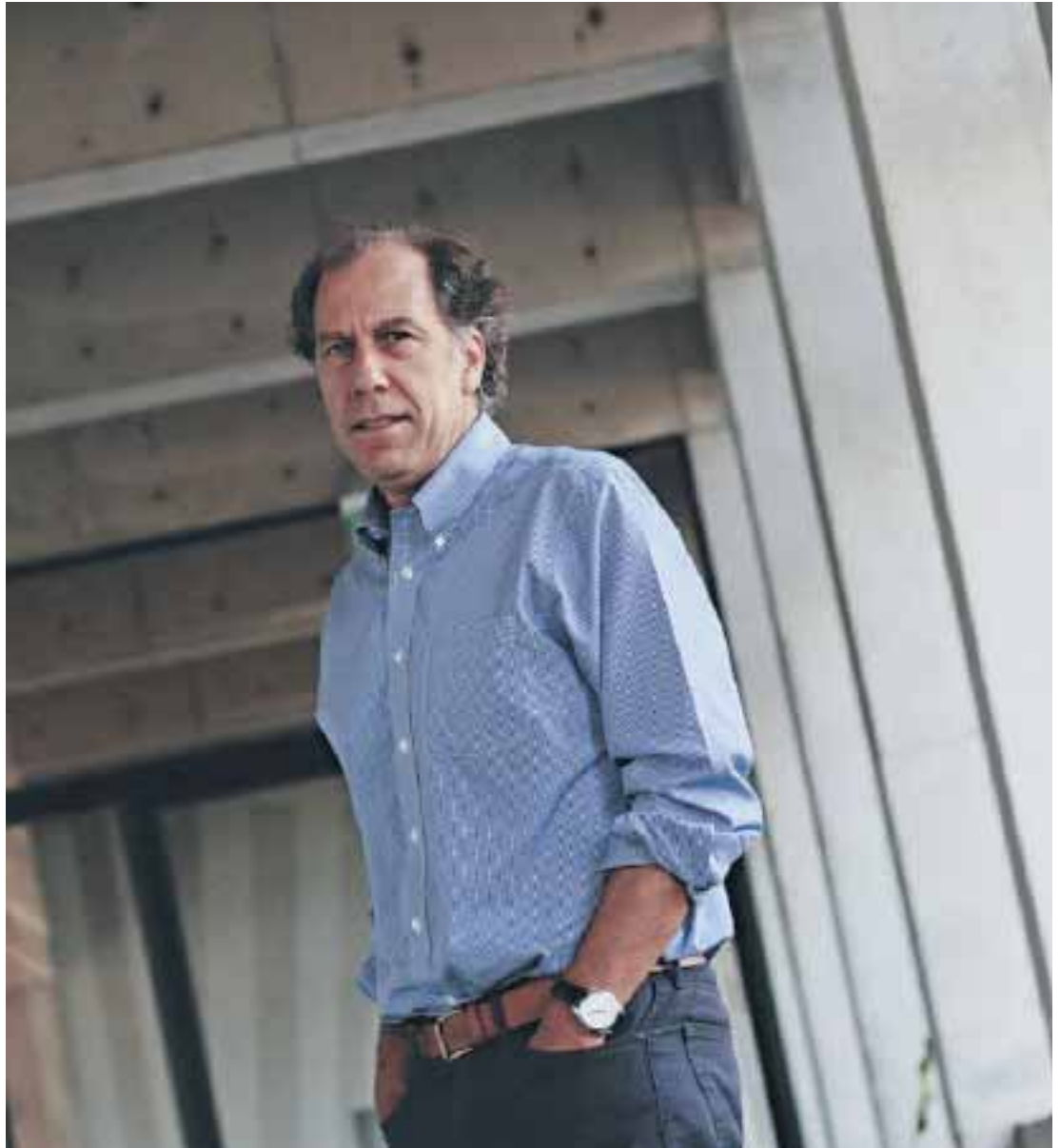
Tuvimos amenazas de muerte, días antes del 18 de octubre, lo que comunicamos a los ministerios de Transportes y de Interior, y también a la fiscalía. Eran correos violentos, con amenazas. Luego, cuando pasó todo, recibí nuevos correos preguntando qué opinaba de lo que pasó. Y lo que puedo decir es que nosotros, como panel, cumplimos con el trabajo que por ley estamos mandatados: asegurar el financiamiento en el transporte.

¿Son correctos los factores con los que se calcula el valor del pasaje?

De hecho, decidimos que los vamos a revisar una vez al año. El panel también tiene como objetivo ver el déficit financiero que pueda tener el sistema. Por eso, nosotros comunicamos cuando se necesitan recursos adicionales, los que pueden provenir de un alza de la tarifa o bien de un aumento del subsidio. Ahora, la decisión final, de aumentar lo uno o lo otro, no depende de nosotros, sino que de una negociación de los ministerios de Transportes y Hacienda.

¿Cómo se decidió aumento de \$ 30 de octubre de 2019?

El Ministerio de Transportes propuso un esquema en el que se aumentaba la tarifa, pero aplicado de una manera distinta, con un aumento de \$ 30 en hora peak y bajaba el precio fuera del horario punta, todo manteniendo la recaudación. Obviamente, tras lo ocurrido, eso hoy aparece como algo malo. Pero creo que si no hubieran estallado las protestas con el precio del Metro, lo habrían hecho con la COP25 o la Apec. Esto es algo que se estaba incubando en muchas áreas e iba a explotar. Esto fue la chispa que prendió el fuego.



► Juan Pablo Montero es ingeniero civil y doctor en Economía del MIT.

Juan Pablo Montero

Presidente del Panel de Expertos del Transporte Público:

“Si las protestas no hubieran estallado con el Metro, lo habrían hecho con la COP25 o la Apec”

Señala que se deberían buscar fórmulas de financiamiento para evitar aumentos del valor de la tarifa a las personas. También es partidario de rebajar el pasaje a sectores de menores ingresos.

ROL DEL PANEL

“Dicen que los integrantes del panel no tienen sensibilidad social, pero hay un lugar donde se puede resolver: en el gobierno”.

¿Empatiza con el malestar por el alto costo de la vida?

Hay muchas demandas que comparto: las pensiones, la salud, la educación. En el tema del transporte, uno puede comenzar a focalizar los esfuerzos. Como panel, ahora mandaremos a hacer un estudio para conocer cómo usar mejor los subsidios, si deben ser mayores y cómo centrarlos, por ejemplo, en adultos mayores o sectores de la ciudad de menores ingresos. También analizaremos el tema del financiamiento a las líneas de Metro y la rentabilidad de sus espacios. Así se podrían conseguir recursos y no a través del aumento de la tarifa. En paralelo, creo que se debería retomar el tema de la tarificación vial (que los usuarios deban pagar por circular en ciertas zonas de las ciudades), tal como ocurre en Nueva York, que es una forma inteligente de obtener recursos.

Muchas veces lo propuesto por ustedes no llega a quienes toman las decisiones...

A veces es inviable que algunas propuestas vean la luz. Por ejemplo, en Londres, la tarificación vial tomó mucho tiempo. La manera más inteligente de atraer nuevos recursos al transporte es tarificar el automóvil. Puede que no se consiga en este gobierno, pero quizás en otro. La idea de la restricción vehicular que propusimos es que si se paga un pase diario, te liberas de ella, iniciativa que fue incorporada en un proyecto de ley que hoy está en el Congreso.

¿Es viable que la ampliación del Metro sea financiada con el precio del pasaje que pagan las personas?

Es poco viable seguir aumentando la tarifa de las personas para la nueva infraestructura del Metro. El estudio que haremos busca conocer qué opciones hay. Se deben buscar fórmulas nuevas de financiamiento.

¿El aumento sostenido del pasaje genera la evasión?

La evasión venía cayendo en los buses antes de 18 de octubre y luego del estallido, obviamente, aumentó. Los estudios indican que hay un efecto (de evasión al subir el pasaje), pero no tan alto. Por supuesto que un alza de precios lleva a que algunas personas se trasladen al automóvil, pero pienso que es marginal. Creo que la motorización en Chile se ha dado por el aumento de los ingresos. Por ello, hay que seguir invirtiendo en transporte público, para que las personas lo utilicen.

¿Qué rol tendrá el Panel de Expertos si la tarifa se mantendrá congelada por ley?

El rol del panel es mantener los números claros en cuanto al subsidio. A futuro, se debe decir si es necesaria un alza y eso implica que se pondrán más recursos. Nuestra labor, más que “subir tarifas”, es decir cuánto costando el transporte.

¿Qué piensa cuando les dicen que como expertos del panel no tienen sensibilidad social?**“TARIFA CERO”**

“No veo viable una ‘tarifa cero’ a nivel global, porque la pregunta es cómo se financia o por qué subsidiar a personas que tienen recursos”.

Dicen que los integrantes del panel no tienen sensibilidad social, pero hay un lugar donde se puede resolver: en el gobierno. Lo que decimos como panel es que se requiere aumento de recursos por la vía de la tarifa o bien con recursos adicionales, que es una decisión técnica. Pero al final, quien subió la tarifa fue el gobierno. Hay quienes dicen que se debe reformular el panel, pero creo que no es necesario, porque es el gobierno de turno el que toma esas decisiones. En ocasiones anteriores, el panel decretó un alza de recursos, pero el gobierno decidió poner más recursos para que no aumentara la tarifa. La sensibilidad se debe alojar en el gobierno.

Con la baja de los viajes en el Transantiago y el alto valor del dólar, es posible que los costos del sistema sigan creciendo. ¿Esto derivará en una nueva alza?

Se ve que los costos están en alza. También está el tema puntual del coronavirus, que no sabemos hasta dónde puede llegar, y, por otro lado, hay una baja del petróleo. Tenemos que ver cómo están las variables; no podemos hacer predicciones. En términos prácticos, se ve poco probable que haya un alza de la tarifa. Tal vez como panel podríamos hacer una recomendación, lo que llevará a que el gobierno ponga los recursos (para que no aumente el precio del pasaje).

Aún no se concretan las licitaciones del Transantiago para renovar la flota y los servicios, ¿eso aumenta los costos del sistema?

Si las licitaciones están bien diseñadas y son competitivas, se pueden lograr buenos precios. Me gusta la idea de separar los activos de la operación, porque si un operador funciona mal, se puede sacar. En todo caso, los estudios que hicimos dicen que el precio del transporte no es relevante. Para las personas es más importante la frecuencia y regularidad de los servicios.

¿Está de acuerdo con la gratuidad en el transporte?

No tengo problema con la “tarifa cero” hacia sectores focalizados, pero ahora no la veo viable a nivel global, porque la pregunta es cómo se financia o por qué subsidiar a personas que tienen recursos. En ningún modelo del mundo lo es se ha pensado que haya algunos servicios de transporte gratuitos, pero es algo puntual.

¿Por qué hay gratuidad en educación y no en transporte?

La gratuidad en educación está focalizada. En transportes, se podría enfocar en algunos grupos. Y para ello se deben buscar recursos para rebajar la tarifa.

La renovación de la flota con buses eléctricos y Euro VI ¿encarece el sistema?

Todo indica que están funcionando bien. Los buses eléctricos son más caros, pero hay que mirar a largo plazo, donde el costo del combustible y de mantenimiento es más bajo. ●

Banco de Chile
El banco de Chile

SUBE EL CALOR
Bajamos
el precio!

-20%
DCTO.

En Starbucks
en bebidas preparadas en barra



**VIERNES, SÁBADOS Y DOMINGOS
DURANTE TODO EL DÍA**

**LUNES A JUEVES DESDE LAS 11 AM
PAGANDO CON TUS TARJETAS DEL CHILE**



PROMOCIÓN VÁLIDA HASTA EL 31 DE MARZO DE 2020.
NO ACUMULABLE CON OTRAS PROMOCIONES Y/O DESCUENTOS.

Promoción válida hasta el 31 de marzo de 2020. Beneficio es válido en locales que se encuentren en Chile, para clientes que paguen con Tarjetas emitidas por Banco de Chile, Banco Edwards y CrediChile y que soliciten el descuento al momento de pagar. Beneficio no es válido en aeropuertos. La entrega de los beneficios se realiza en el punto de venta y es de exclusiva responsabilidad de Starbucks Coffee Chile S.A., no cabiéndole a Banco de Chile responsabilidad alguna en ello, ni en la ulterior atención que ello demande. Infórmese sobre la garantía estatal de los depósitos en su banco o en www.cmfchile.cl