

Metro y Tren Alameda-Nos comenzaron a cobrar \$760 en hora punta y buses del Transantiago subieron a \$660:

Alza del Transantiago se concreta en medio de protestas y llamados a evasión masiva

MANUEL VALENCIA

Veinte pesos más caro está el viaje en el transporte público de Santiago desde ayer. Apenas comenzó el lunes, partió la nueva tarifa del Transantiago: \$660 en buses y hasta \$760 en metro (hora punta).

Ayer en la estación Baquedano del Metro un grupo de manifestantes protestó por el alza. Algunos lograron saltar los torniquetes y pasar sin pagar.

Para evitar desmanes, Carabineros cercó los accesos a la estación, pero los llamados a evadir seguirán activos en la semana, según dijeron los manifestantes. La empresa Metro emitió una

SEGUNDO

El Transantiago es ahora el segundo más caro de la región. En buses, está por detrás de São Paulo y, en metro, lo supera Río de Janeiro.

declaración en la que señaló que “el estudio, análisis y decisión de alza corresponde al Panel de Expertos” y que, por ello, la empresa “cumple con la instrucción emanada por el Ministerio de Transportes”.

“El Mercurio” intentó conocer la visión de la cartera, pero declinaron referirse al alza del Transantiago.

“Debiese haber mayor transparencia en el modo en que se dan a conocer las alzas, al especificar las variables con las que se calculan y sus fechas”, critica Franco Basso,

Pese a que el incremento sumará US\$ 30 millones al sistema y que el subsidio sube en US\$ 124 millones más, especialistas prevén otros aumentos de precio en el año.



MANIFESTACIONES.— Por redes sociales, un grupo de personas acordó una evasión masiva en la estación Baquedano del Metro. En el lugar se desplegó personal de Carabineros. Pese a ello, un pequeño grupo logró saltar los torniquetes y otro desplegó un lienzo.

especialista en transportes de la U. Diego Portales.

El precio del transporte podría seguir trepando durante el año. Según anticipó el presidente del Panel de Expertos, **Juan**

Enrique Coeymans, en esto puede influir el alza del petróleo y el inicio de operaciones de la Línea 3 del metro, durante el último trimestre del año. Explica que, junto con la nueva Línea 6, gene-

ran un déficit que implica nuevos costos por más transbordos.

En esto también pesa el precio fijado para el Tren a Nos que, según fuentes de Transportes, debió ser mayor por la extensa su-

perficie que cubre el servicio de cercanías.

Según los cálculos de Coeymans, el aumento de \$20 inyectará US\$ 30 millones adicionales a las arcas del Transantiago.

Debido a esto, el ex coordinador de Transantiago y especialista en transportes, Raimundo Cruzat, dice que “no se genera una buena señal. Se supone que la incorporación de las líneas 3 y 6 fue el argumento que usó el Gobierno para pedir más subsidio. Preocupa ver cómo se calculó esa necesidad de subsidio”.

En su opinión aún debe analizarse si se requieren aportes adicionales del Estado a los US\$864 millones anuales que aporta el fisco, según la Ley de Subsidio, hasta 2022. Esto se resolverá, añade, a la luz del destino que tenga la licitación del sistema.

Sistema tarifario

Según fuentes del sector, durante la actual administración, por la baja del petróleo pudieron producirse bajas en la tarifa que no se concretaron, porque la Ley de Subsidio no lo permite.

A partir de esto, Cruzat propone que se cree un fondo similar al del petróleo que capte recursos adicionales en momentos de menores costos, para suplir los déficits que se generen por alzas de insumos.

Para el consultor y ex gerente de Transantiago Diego Puga es probable que la Ley de Subsidio establezca un monto mayor al que entrega, efectivamente, la Ley de Presupuestos. En su opinión, el Gobierno puede requerir más recursos sin la necesidad de una nueva Ley de Subsidio. “El Gobierno puede gatillar un alza con un informe financiero que debe encargar por ley”.



FOTOGRAFÍAS: ANITAS DELACROIX