



CLAUDIO AGOSTINI
PRESIDENTE DEL PANEL DE EXPERTOS

Alza de \$ 30 en transporte: “era la decisión que había que tomar en ese minuto”

■ El experto afirmó que el ministerio ha ido avanzando en ir sincerando que en la medida que los costos suben, la tarifa tiene que subir.

POR BLANCA DULANTO

“No son 30 pesos, son 30 años”, fue una de las frases que más se escuchó durante las protestas del denominado estallido social. La frase hacía alusión al aumento de \$ 30 al pasaje del transporte público, alza que logró desencadenar una serie de manifestaciones masivas y graves disturbios a lo largo de todo el país.

Esta alza fue acordada entre el Ministerio de Transportes de ese entonces y el Panel de Expertos de Transporte Público, organismo técnico cuya principal función es determinar mensualmente el ajuste de tarifas del sistema de transporte público.

A 5 años del 18 de octubre de 2019, el presidente del Panel de Expertos, Claudio Agostini, señaló a **DF** que -a su juicio- “durante todo este tiempo en la discusión pública ha habido algo de confusión y se ha limitado el rol del Panel, el cual tiene varias dimensiones y está determinado por ley”.

“Nosotros no determinamos nuestro rol, sino que la ley que creó el subsidio creó el Panel, estableció sus funciones, quiénes lo componen y cómo se nombra a sus integrantes y eso sigue exactamente igual desde su creación. El rol no ha cambiado y sigue siendo completamente técnico, la ley no nos ha dado ni nuevas atribuciones ni nos ha quitado atribuciones y en ese sentido es importante entender que el Panel juega un rol completamente técnico e independiente de cada Gobierno. No estamos en el ámbito político, para nada”, agregó.

- **¿Cuál es su rol?**

- El Panel tiene varios roles, el primero -y el más conocido- tiene que ver con la fijación de las tarifas de transporte público. Ahora, ese rol tiene dos componentes que la discusión pública ha mezclado y uno desapareció. El primer componente es asegurar que la tarifa se vaya reajustando de acuerdo a los costos que tiene el sistema, de tal forma que se mantenga constante en valor real. Para eso existe un polinomio que mira la tarifa en base a los costos principales y en la medida que estos suben, la tarifa se ajusta. El segundo, que es más desconocido, es que el Panel debe asegurarse de que al final de todos los años no haya déficit y los

ingresos calcen con los costos totales, por lo que también hay reajustes de tarifa por ese componente.

- **¿Por qué subieron las tarifas en octubre de 2019?**

- Si revisas las actas de agosto y septiembre del 2019, el Panel hizo dos cosas. Primero, producto del aumento en los costos, la tarifa subió \$ 10. Entonces, sólo esos \$ 10 están explicados por indexación de este polinomio. Pero, además, por otro lado, en esa acta advertimos que el déficit del transporte venía aumentando de forma importante y que si no se subía la tarifa, el sistema podría terminar en diciembre del 2019 con un déficit importante. Entonces, para solucionar el déficit había que subir estos \$ 20 adicionales. Es súper importante que se aclare eso porque quedó como si el alza de \$ 30 fuera solo por indexación o solo por déficit y eso no es correcto.

- **¿Fue la decisión correcta?**

- Sin duda, porque el Panel es súper técnico y no está sujeto a restricciones políticas. Cuando uno mira la ley

anunció el descongelamiento parcial luego de haber estado 46 meses sin subir.

La cartera de Transportes a cargo del ministro Juan Carlos Muñoz decidió subir las por primera vez desde el 2019 en \$10. Luego aumentó las tarifas dos veces más: \$20 en febrero 2024 y \$10 en julio 2024.

El presidente del Panel de Expertos destacó que Muñoz ha ido gradualmente traspasando las nuevas alzas a la tarifa, a veces totalmente y otras veces no totalmente, dado que en agosto de 2023 -al igual que en julio de 2024- el Panel indicó que el alza debía de ser de \$20, pero el ministerio anunció subiría la mitad y que los otros \$10 pesos los compensaría el Estado con el subsidio al transporte público.

Agostini explicó que “se ha avanzado en ir de a poquito sincerando que en la medida que los costos van subiendo, la tarifa tiene que subir. No obstante, es ahí donde tenemos ese problema de compensación”.

- **¿Cómo ve el Panel esta medida?**

“Si no se hubiera congelado nunca la tarifa, hoy debería ser \$250 más alta”, sostuvo Agostini.

se da cuenta que su objetivo es que las decisiones sean lo más técnicas posible y que no se use, por ejemplo, la tarifa con fines electorales. Y cuando tú miras los datos, esa era la decisión que había que tomar en ese minuto. Era absolutamente incuestionable. Si no subías \$20 adicionales a esos diez, el sistema hubiera terminado con un déficit importante y hubiéramos incumplido la ley. Eso es importante que quede claro. No podemos decir “solo los \$10 y que termine en déficit”, porque la ley nos mandata y somos los responsables de hacer el ajuste tarifario para que el sistema no termine en déficit. Entonces, técnicamente los \$10 más los \$20 era lo que había que hacer.

- **Entonces, debido a su rol lo volverían a hacer...**

- Exactamente.

Congelamiento de tarifas

Por el estallido social las tarifas del transporte público se congelaron hasta el 20 de agosto de 2023, cuando el Ministerio de Transporte

- El congelamiento de las tarifas es una decisión política y sobre la cual al Panel no le corresponde opinar. Sin embargo, el Panel ha dicho sistemáticamente que si el Gobierno -cualquiera sea- va a congelar la tarifa, este debe compensar esos ingresos de alguna forma. Y lamentablemente lo que ha hecho el Ministerio de Hacienda y la Dirección de Presupuestos, es decir “okay, te voy a compensar esos \$10, pero te los voy a compensar de aquí a diciembre solamente, no más”. Es ahí donde hay un problema porque congelan la tarifa en forma permanente y después te la compensan solo por lo que queda del año. Hay un déficit extra que se ha ido generando porque no se compensa completamente el congelamiento, y un \$10 en la tarifa son aproximadamente \$7 mil millones de ingresos en promedio.

- **¿Hay alguna cifra que estime el déficit?**

- Si no se hubiera congelado nunca la tarifa, la tarifa hoy día debería ser \$250 más alta.