

berry) en el entonces Comité de Ministros a cargo del Transantiago, afirmaba que el Transantiago no necesitaría subsidios. Hoy, bajo su gestión, Transantiago ha superado todos los récords históricos de subsidio para funcionamiento.

LOUIS DE GRANGE C.
Decano Facultad de Ingeniería y Ciencias, UDP
Expresidente de Metro

Metro y subsidio

Señor Director:

En una reciente entrevista radial, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, afirmó respecto del nuevo servicio de Metro al Aeropuerto anunciado por el Presidente Bórquez en su cuenta anual, lo siguiente (sic): "No estamos poniendo plata del Estado en esta línea, sino que se va a financiar exclusivamente con las tarifas que los propios usuarios van a tener que pagar".

Esta afirmación me parece tremenda-mente preocupante, alejada de la realidad e infundada. No existe ningún servicio ferroviario en el mundo que, con los meros ingresos tarifarios, logre cubrir tanto los costos de inversión de la infraestructura, del material rodante y de la operación (incluyendo mantenimiento). De hecho, solo muy pocos servicios ferroviarios en el mundo logran apenas cubrir el costo de operación.

Sin ir más lejos, nuestro Metro de Santiago, uno de los más eficientes del mundo, requiere de ingresos no tarifarios (como publicidad, arriendo de locales comerciales, convenios con empresas de telefonía celular, activaciones de marcas, etcétera) para ayudar a cubrir sus costos operacionales, ya que con lo que recibe por parte del Ministerio de Transportes como tarifa técnica simplemente no le alcanza ni si-quiera para cubrir su operación.

Tampoco puedo dejar de recordar que, en el año 2005, previo a la implementación del Transantiago, fue el mismo Juan Carlos Muñoz quien, en su rol de representante del ministro de Transportes (Javier Etche-