

Transferencias realizadas por el Ministerio de Transportes a los operadores

Desde 2007 hasta hoy, el pago por cada pasajero ha crecido desde \$337 a \$731.



Fuente: Ministerio de Transportes, a través de la Ley de Transparencia

EL MERCURIO

En torno a 40% corresponde a subsidio y el 60% restante a ingresos por cobro de tarifas

Transantiago: pagos a operadores de buses suman US\$ 10.656 millones en ocho años

MANUEL VALENCIA

En sus ocho años de vida, el Transantiago ha demandado diversas inversiones, desde la construcción de corredores de buses, la instalación de cámaras y la implementación de la tarjeta bip! Pero el mayor pago tiene que ver, lógicamente, con la operación misma del sistema.

Según un informe financiero al que accedió "El Mercurio", a través de la Ley de Transparencia, entre febrero de 2007 (cuando debutó el sistema) hasta febrero de este año, el Estado ha debido pagar a los operadores US\$ 10.656 millones. De este monto, US\$ 4.262 millones (40%) han sido aportes directos del Estado a través de subsidios para la operación del sistema. El 60% restante son los ingresos del sistema, que han sido crecientes por el incremento de \$260 en la tarifa.

Cabe apuntar que los operadores no reciben directamente los pagos que hacen los usuarios. Estos son centralizados y luego cancelados, según los montos que correspondan, a ca-

Mayores gastos por alza del precio de insumos, ampliación de cobertura y congestión incidirían en la tendencia. Empresas dicen que ingresos subieron menos que los costos.

da empresa de buses.

En lo referido subsidio estatal, el monto equivale al costo anual en régimen de lo que se conoce a la fecha de la reforma educacional y supera el costo de la reconstrucción del 27-F, que implicó recuperar 222 mil viviendas.

Según el informe, el monto creció 28% en los ocho años de operación de Transantiago: si en 2008 (primer año completo con el sistema) era de US\$ 937 millones, este año alcanza los US\$ 1.202 millones.

Desde el Ministerio de Transportes explican que el aumento responde a múltiples factores. Entre los más relevantes destacan el alza del dólar y del petróleo, que empujan los costos en insumos del sistema: "Ambos se movieron más rápido que el IPC y produjeron un desequilibrio".

También destacan el aumento importante de buses en 2013, mediante addendums en los



contratos. "Esto se debe a la congestión, que es el gran problema de Transantiago. Se debe mantener la oferta de buses para transportar a las mismas personas, pero con la congestión se hace necesaria más flota", señalan.

Otro punto clave es el aumento de la cobertura del sistema y la caída del subsidio transitorio en-

tre 2010 y 2012, que obligó a inyectar más recursos a través de alzas de pasajes. También apuntan a una reducción de los descuentos en la administración anterior, lo que elevó el gasto al Gobierno. Hoy estiman que los operadores pierden \$12 mil millones por descuentos, cada año.

Raimundo Cruzat, especialis-

Reducción. Según Actus, los buses han reducido en 18% su velocidad comercial, lo que ha generado más gasto en choferes y combustible.

ta en Transportes y ex coordinador de Transantiago, suma dos factores: "La pérdida de pasajeros y un incremento en la evasión. Las micros van más vacías, pero los costos aumentan. También los buses, al envejecer, encarecen su mantención".

Un aspecto llamativo es la evolución del pago por número

de validaciones. En febrero de 2007 se pagaban \$377 por pasajero y en 2014 llegó a \$731. Según **Louis de Grange**, doctor en Transportes de la UDP, el año pasado se llegaron a pagar hasta \$1.338 por pasajero. "Entre 2013 y 2014 el pago a los operadores creció un 15% en promedio. Esto se debe a que el Ministerio de Transportes está capturado por los operadores de buses, que definen unilateralmente su estructura de costos. Estamos bajo un oligopolio de buses. Un 80% del aumento de costoso del sistema se debe a la estructura y gestión de las empresas", acusa.

Según los cálculos de Víctor Barrueto, director ejecutivo de la Asociación de Concesionarios del Transporte Urbano de Superficie (Actus), los ingresos han aumentado un 70%: pasaron de US\$ 670 millones en 2007 a US\$ 1.123 millones en 2014. Sin embargo, señala que en el mismo lapso, los costos crecieron más: 89,22%. "Los kilómetros recorridos para la operación del sistema aumentaron de 371 millones a 460 millones de km anuales, 24% más. Los buses pasaron de 4.500 a 6.400 unidades, un 42,22% más", afirma.