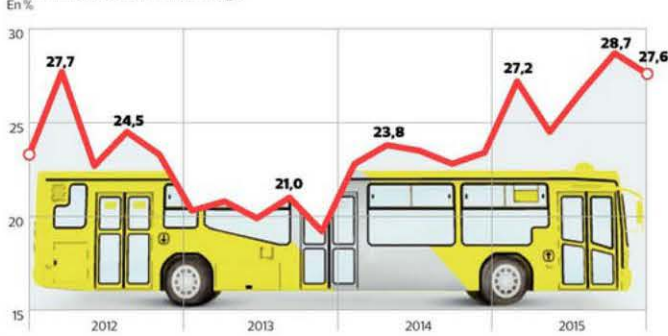


EL IMPACTO DEL FENOMENO POR EMPRESA

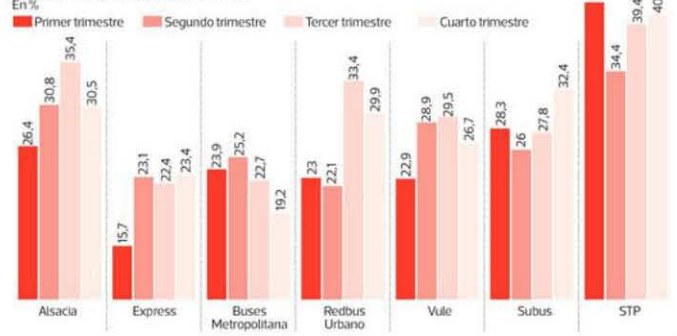
Aunque la evasión global del último trimestre fue de un 27,6%, algunas empresas operadoras registran un no pago superior al 40%.

Evasión histórica en Transantiago



FUENTE: Balance de operadores

El resultado por operador en 2015



LA TERCERA

Las causas que explican por qué se duplicó la evasión del Transantiago en nueve años

- ▶ Expertos afirman que persistente mala imagen del sistema y la falta de zonas pagas inciden en el fenómeno.
- ▶ Ejecutivo dice que proyecto de ley aumentará sanciones y que se fortalecerá la fiscalización en vías.

Oriana Fernández y
Camila Mardones

A días de que se cumpla el noveno aniversario desde que se puso en marcha el Transantiago, uno de los principales problemas del sistema sigue siendo la evasión del pago de pasajes en buses, el que se duplicó entre 2007 y 2015. Esto genera una fuga de recursos estimados por expertos en US\$ 150 millones al año.

La mala evaluación del servicio, falta de puntos de recarga de la tarjeta Bip y una insuficiente infraestructura de zonas pagas, son algunas de las causas que explican por qué casi de tres de cada 10 pasajeros no cancela la tarifa, un escenario que el Ministerio de Transportes busca revertir.

Esta semana se informó que el no pago llegó a 26,8% en 2015, lo que equivale a 338.592.661 de viajes. Al inicio del plan, en 2007, quienes no pagaban representaban 13,4% del total, es decir, 137.987.167 millones de traslados, según el último reporte del Directorio del Transporte Público Metropolitaniano (DTPM) en manos de los operadores (ver **informografía**). Las concesionarias con mayor evasión son STP, que alcanzó a un 40,4%; Subus, con 32,4% y Alsacia, con 30,5%.

Victor Barrueto, presidente de la Fundación Transurbano, sostuvo que desde que comenzó la reforma al transporte público "hay una na-



▶▶ Pasajero se sube por la parte de atrás a un bus del Transantiago. FOTO: JOSE LUIS MUÑOZ

VISIONES SOBRE EL PLAN

"Se requiere una fiscalización mucho más fuerte e intrusiva".

Louis De Grange experto en Transportes de la UDP.

turalización del no pago, el que se fue consolidando por una mala imagen del sistema". Afirmó que desde el inicio del programa no se previó que debía haber una ampliación de la red para cargar la tarjeta Bip, una de las excusas más frecuentes de los pasajeros. Hasta ahora, hay 2.000 lugares de este tipo, considerados insufi-

"Los vecinos dicen que aumenta el valor del pasaje cada año, pero no los sueldos".

Diego Muñoz Gerente de empresa STP

cientos por expertos, ya que en las comunas de mayor superficie sólo hay un local para recargar por cada 72 hectáreas.

Raimundo Cruzat, ex coordinador del Transantiago, explicó que "para muchos, la mala calidad que perciben los usuarios del servicio, implica que esto no ha mejorado y sienten que tienen per-

"Hay una naturalización del no pago, la que se fue consolidando".

Victor Barrueto Presidente de Fundación Transurbano

miso para no pagar".

Reajuste de tarifa

Diego Muñoz, gerente de planificación de la empresa STP -la que tuvo la mayor evasión en 2015-, señala que puede incidir en esta cifra que un 30% de sus recorridos se inicia en Puente Alto. "Partimos en Bajos de Mena, donde viven 130 mil habitantes

"Con el proyecto antievasión quienes no paguen terminarán en un registro público".

Andrés Gómez-Lobo Ministro de Transportes

en un sector pobre. Desde siempre, los vecinos han visto aumentar el valor del pasaje, mientras que los reajustes de sueldos son mínimos y hay niveles de cesantía. Por eso no cancelan", aseguró. Barrueto añadió que otro problema que afecta las utilidades de los operadores es que los usuarios validan sólo una vez el pasaje, aunque usan más

de un servicio, lo que no queda registrado. Al respecto, el gerente de STP dijo que enfrentar esta situación existe un mecanismo de reajuste de tarifa, que consiste en aumentar los recursos que recibe el operador cuando la evasión se mantiene en un rango acotado.

El ministro de Transportes Andrés Gómez-Lobo, dijo que el proyecto de ley "antievasión", que se discute en el Congreso, busca que quienes no acudan a los juzgados de policía local a pagar la multa por no cumplir cancelar la tarifa terminen "en un registro público de evasores". Esta infracción pasaría a la hoja de vida del conductor y también la Tesorería General de la República podría retener los montos en la devolución de impuestos.

Louis De Grange, experto en Transportes de la U. Diego Portales, dijo que para enfrentar el problema "se requiere una fiscalización mucho más fuerte e intrusiva. Además, hay que entregar más atribuciones a los fiscalizadores y una sanción social". Hasta ahora, en los dos ejes donde Transportes fiscaliza la validación -Greco y Alameda- existen 40 inspectores que son acompañados por 40 carabineros que ingresan al bus a comprobar el uso de la Bip. En cuanto a las zonas pagas donde se cancela antes de subir a un bus, los especialistas plantean que son escasas, pues llegan a 121 en Santiago, para un total de más de 3,2 millones de transacciones que se hacen en la capital. ●