

# COLUMNISTA INVITADO

Blog de **Louis De Grange**, Director de la Escuela de Ingeniería Industria de la UDP.



MIÉRCOLES 17 DE FEBRERO DE 2016



+SOBRE EL AUTOR

Ingeniero Civil de Industrias, Magister en Ciencias de la Ingeniería y Doctor en Transporte de la PUC. Académico e Investigador en Políticas y Planificación de Transporte Urbano. Fue director de Metro de Santiago y actualmente es Director de la Escuela de Ingeniería Industria de la UDP.

+MÁS DE LOUIS DE GRANGE

SUSCRIBETE A ESTE AUTOR

## Tarifas de Metro e improvisación

+COMPARTIR   6

 COMENTAR

El último aumento de tarifas del Metro de Santiago, de \$20 durante los horarios punta, generó una acalorada discusión en los medios, debido al descontento de algunos usuarios del tren capitalino.

Sin embargo, creo que dicho descontento es consecuencia más de la forma en que esta alza fue gestada y comunicada, que de la magnitud misma. En efecto, esta alza de \$20 corresponde apenas a un 2,7% nominal, cerca de la mitad de lo que fue la inflación el año 2015.

¿Por qué entonces tanto descontento? Creo que hay al menos dos razones para explicarlo.

**En primer lugar, hubo un compromiso implícito por parte del Ministro de Transporte, durante todo el período en que gestionó y logró la aprobación de su proyecto de ley que aumentaba el subsidio al Transantiago, de que este subsidio era para evitar alzas de pasajes que afectarían a los más pobres. Tanto fue así, que el mismo presidente del panel de expertos, asumiendo un rol que excede claramente sus atribuciones, afirmaba por la prensa que si no se aprobaba el subsidio, vendría un alza de tarifas. Y paradójicamente, fue este mismo integrante quien, en una reciente entrevista a La Tercera, afirmó que no fueron consultados respecto a esta última alza, agregando con dicha declaración más leña al fuego.**

Y en este contexto, no sólo los usuarios se sienten defraudados, sino que también varios parlamentarios que aprobaron el nuevo aumento en el subsidio al Transantiago, algunos de los cuales incluso han afirmado que no aprobarán ningún incremento adicional a esta ya enorme subvención.

**En segundo lugar, los argumentos públicos que dieron las autoridades de transporte para justificar esta alza de \$20, eran muy difícil de tragar. Afirmaron que era para extender el uso de la tarifa rebajada para el adulto mayor. Sin embargo, es fácil corroborar que el alza de \$20 genera ingresos adicionales cercanos a los \$3 mil millones anuales, mientras que el costo que significa ampliar el beneficio a los adultos mayores es cercano a los \$600 millones anuales. Es decir, apenas una fracción del monto adicional recaudado.**

Y si bien se complementó el argumento aduciendo mayores costos de operación del Metro durante el período punta, ello debió haber sido establecido durante la definición del nuevo subsidio al Transantiago el año 2015, ya que ahora parece simplemente como una improvisación. Y las personas perciben estos argumentos como falaces e improvisados.

Pero lo más lamentable de todo, en mi opinión, es que toda esta desprolijidad de las autoridades de transporte no hace más que deslegitimizar el uso de las tarifas como una eficiente herramienta de gestión de la demanda. **Hoy en día la estructura de tarifas que tiene el Transantiago es poco inteligente, e induce un uso que no es el más eficiente sobre los distintos servicios disponibles. Perfectamente podría proponerse un aumento incluso mayor de tarifas en los períodos punta a cambio de una reducción en las tarifas de horario bajo, lo cual favorecería a aquellas personas que viven en sectores periféricos más alejados (Puento Alto o Maipú, por ejemplo) y que tienen menores ingresos en promedio.**

Todos estos antecedentes no hacen más que confirmar la falta de liderazgo de las autoridades en materia de transporte, lo que paradójicamente atenta en contra de su objetivo declarado, que es la mejora del sistema.