

Mayores aportes se destinan a las empresas con menores niveles de calidad de servicio

# Transantiago: pagos del Estado por cada pasajero de buses crecen 127% desde 2007

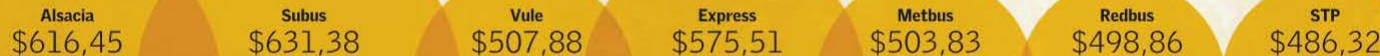
## El aporte fiscal a cada viajero del sistema

Desde el primer pago mensual al último, el Estado ha incrementado en 127% los fondos para financiar los traslados en el sistema.

### Evolución del promedio anual



### Pagos por empresas concesionarias en 2015



Fuente: Ministerio de Transportes / Ley de Transparencia

EL MERCURIO

MANUEL VALENCIA

En diciembre pasado, el Estado pagó un promedio de \$557 a las empresas operadoras del Transantiago por cada pasajero que trasladaron.

El monto más que duplica lo que el fisco debía desembolsar por usuario en junio de 2007 (\$245), a solo cuatro meses del debut del sistema.

A la luz de las cifras, obtenidas mediante la Ley de Transparencia, el Estado financia hoy dos Transantiago si se compara con la realidad de hace nueve años.

Así, el monto que paga el fisco creció 127% hasta 2015. En el mismo lapso, el costo de vida (medido por el IPC) subió 40%.

Según Rodrigo Troncoso, investigador del Instituto Libertad y Desarrollo, esta tendencia deja al descubierto los déficits que ha generado la constante pérdida de pasajeros que muestran los buses. "En el corto plazo se observa, además, un aumento de costos en los repuestos, los insumos y el mantenimiento de los buses", plantea.

Una visión distinta tiene Víctor Barrueto, presidente ejecutivo de la fundación Transurbano (instancia que agrupa a especialistas y operadores). Según un análisis realizado por la entidad, la mitad del incremento en los

Informe obtenido por la Ley de Transparencia muestra que si en junio de 2007 el Estado aportaba \$245 en promedio por el viaje de cada persona, a diciembre de 2015 la cifra había aumentado a \$557.

**26,9%**  
fue la evasión anual

de 2015, la mayor en la historia del Transantiago y una de las responsables de la baja en los ingresos del sistema de transporte, estimada en hasta US\$ 150 millones al año.

**\$145**

es la diferencia del pago por pasajero transportado que reciben Subus (\$631) y STP (\$486). Ambas empresas están en las antipodas de la regularidad: mientras STP lidera con 86,6% de cumplimiento, Subus es la penúltima con 79,4%.

**US\$ 16 mil**

millones de subsidio habrá recibido Transantiago desde la primera ley de financiamiento (2009) a 2022, según el último incremento aprobado.

## PERFIL FINANCIERO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

### ► INGRESOS A LA BAJA.

El año pasado, los buses y el metro obtuvieron US\$ 906 millones, 3% menos que los US\$ 933 millones de 2014 y la cifra más baja desde los US\$ 841 millones de 2010. Según los expertos, la baja coincide con el alza histórica de la evasión (26,9%) y la disminución en los pasajeros transportados por buses y el metro. Sumados los viajes evadidos y pagados, se estima que en 2015 Transantiago registró 1.279 millones de pasajes, el menor registro histórico del sistema.

costos se explica por mejoras en la calidad del servicio del transporte de superficie. "El sistema pasó de 5.400 buses a 6.460. En ese plazo se renovaron 3.226 buses, de los cuales 2.020 incorporaron filtros y otros 1.206 tienen tecnología Euro V. También se pasó de 371 millones de kilómetros recorridos en un año a 460 millones en 2015", afirma.

Según el doctor en transportes de la UDP, **Louis de Grange**, los pagos son mayores "porque deben incorporar, además, el pago por kilómetro recorrido y con eso se llega a los \$720 que se les paga, en promedio, a las empre-

sas. Estos costos operativos han aumentado especialmente por un alza en los costos de mantenimiento y la fuga de pasajeros, incluidos los que no pagan".

"El Mercurio" requirió sin éxito la opinión del Directorio del Transporte Público Metropolitano en torno al incremento.

Elaborado por esa cartera, el informe obtenido vía Ley de Transparencia también muestra que los mayores pagos por pasajero transportado

### ► COSTOS EN RETROCESO.

Según el último informe financiero del sistema, en 2015 hubo una disminución en los costos de los buses: el año pasado ascendieron a US\$ 1.058 millones, contra US\$ 1.177 millones en 2014. En total, sumando al metro y a los servicios complementarios (administrador financiero, operadores tecnológicos y otros), el sistema alcanzó costos por US\$ 1.567 millones en 2015, los menores desde 2012, cuando llegaron a US\$ 1.551 millones.

se hicieron a las empresas que exhiben menores niveles de frecuencia (buses dispuestos por empresas) y regularidad (cumplimiento de intervalos entre buses): Subus y Alsacia-Express (ver infografía).

Según el último ranking de calidad de servicio, correspondiente al trimestre de octubre-diciembre del año pasado, en frecuencia el último lugar fue para Alsacia (91,7%), seguida de Express (92,8%) y

Subus (93,8%). En tanto, en regularidad la peor evaluada fue Alsacia (78,5%), seguida de Subus (79,4%) y Express (80,2%).

De acuerdo con Troncoso, esto evidencia que el sistema de pago por pasajero transportado no genera incentivos para mejorar la calidad de servicio. "Es un error de diseño importante que debe abordarse y ser prioritario en la nueva licitación del Transantiago. Se debe dar flexibilidad al regulador para que las empresas adapten estructuras que generen incentivos a reducir costos", advierte.

Víctor Barrueto coincide: "Es necesario reflexionar sobre la eficacia del pago por cada pasajero transportado. En la medida en que viene disminuyendo la demanda (de los usuarios), el pago está sometido a un riesgo y finalmente el traslado de pasajeros se va haciendo más caro".

En su opinión sería recomendable transitar hacia un sistema que pague a los operadores por kilómetros recorridos. "La gracia es que el ingreso esperado tanto por el sistema como por las empresas tendría más estabilidad", concluye.

**CAMBIO**  
En 2012 se estableció que el 70% de los ingresos se paga por pasajero transportado y el 30% por km recorridos.