

Temas de hoy

La década del Transantiago

NO DEJE DE LEER

» **Refichaje.** Alfredo Joignant, consejero del Serval, salió al paso de las críticas contra el nuevo mecanismo de refichaje establecido por ese organismo y cuestionado por sectores del Frente Amplio. "No veo doble estándar", asegura (pág. 14).

» **Tragamonedas.** La Superintendencia de Casinos será la encargada de autorizar las máquinas tragamonedas que operan en distintas comunas antes de que el municipio entregue la patente correspondiente (pág. 16).

» **Colombia y las Farc.** El proceso de paz en Colombia entró en su etapa decisiva con la llegada de los guerrilleros a los veredales. Sin embargo, el camino no ha sido fácil ni ha estado exento de polémica y críticas (págs. 30-31).

» **Guillermo Maripán.** En entrevista con La Tercera, el defensa de Universidad Católica asegura estar listo para jugar en las Eliminatorias por la selección tras su buen debut en la Copa China. Solo espera una nueva citación (pág. 35).

» **Los 60 años de UCV.** Este año se cumplen 60 años desde que se llevó a cabo la primera transmisión televisiva en Chile. La responsable de ese logro fue la Universidad Católica de Valparaíso. Un precario arranque que contrasta con el momento actual de UCV TV (pág. 47).

» **Megatelescopios.** Chile concentra los mayores megatelescopios del mundo. Pero ¿quiénes son los encargados de desarrollar la infraestructura para que puedan operar? Dos ingenieros chilenos (pág. 52).



► Las autoridades plantean que el subsidio frena las alzas de tarifa en los buses y Metro. FOTO: MARIO TELLEZ

Subsidio al Transantiago desde 2009 equivale al valor de 10 hospitales Sótero del Río

► Inversión en el transporte capitalino ha ido en aumento en la última década. Desde su aprobación, este aporte suma US\$ 5.172 millones.

► Gobierno defiende los recursos inyectados, pues ayudan a contener alza en el precio del pasaje. Autoridad dice que el esquema se usa internacionalmente.

Oriana Fernández G.

Un subsidio de US\$ 5.172 millones ha recibido el Transantiago en los últimos ocho años, presupuesto comparable con megainversiones o gastos en políticas públicas que favorecen a millones de personas. El balance del sistema de transporte capitalino, que el próximo 10 de febrero cumple una década, da cuenta de que los recursos inyectados equivalen a la construcción de diez hospitales como el proyectado Sótero del Río y a dos nuevas líneas de Metro. El gobierno aclara que esos recursos tienen como objetivo "amortiguar" el valor de la tarifa de buses y Metro que deben pagar los pasajeros, la que sobrepasaría los \$ 1.000 si no existieran estos fondos. Actualmente, el pasaje del bus cuesta \$ 640.

La aprobación del subsidio se rea-

lizó en 2009, dos años después de que se iniciara el Transantiago, tras un intenso debate en el Congreso. Esto, pues algunos sectores políticos plantearon que no se justificaba entregar más recursos a un sistema calificado como una "mala política pública". Por ello, en la Ley de Subsidio al Transporte Público se estableció el denominado "fondo espejo" del Transantiago, que intenta entregar similar cantidad de fondos a las regiones. Para 2017 hay disponibles \$ 215 mil millones (equivalentes a US\$ 325 millones), que permitirán financiar subsidios a zonas extremas, transporte escolar, tarjeta escolar, entre otros. Según estimaciones, a partir de antecedentes publicados por la Dirección de Presupuesto e Informaciones de prensa, el "fondo espejo" sumaría US\$ 3.233 millones desde su creación, para ser invertidos en obras regionales.

BALANCE

"El transporte es un derecho. En ningún país se discuten los subsidios".

Guillermo Muñoz
Directorio del Transantiago.

"No se han podido controlar la evasión ni la mala calidad del servicio".

Louis de Grange
Director de Ingeniería de la UDP

"En diez años no se ha invertido en infraestructura clave para el Transantiago".

Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura

Si se compara el subsidio entregado al Transantiago (US\$ 5.172 millones) en los últimos años con otros sectores, los montos fijados por ley equivalen a la construcción de diez hospitales de alta complejidad, como es el caso del proyectado Sótero del Río, que contempla una inversión de US\$ 500 millones. Otro dato que ejemplifica cuánto le cuesta al Fisco el financiamiento del sistema de transporte es compararlo con los US\$ 4.300 millones que costaría la gratuidad universal en régimen en la educación superior, la que beneficiaría a 1,2 millones de estudiantes.

Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería de la U. Diego Portales y ex director de Metro, afirma que esta inyección anual de recursos sería útil para la edificación de dos líneas de Metro, las que tienen un costo de US\$ 3.000 millones, y es el sistema de transporte mejor evalua-



Tarifa de las amarillas costaría \$ 550 y trabajadores defienden antiguo modelo

►Santiaguinos pagaban \$ 380 y se arriesgaban a que los buses no pararan, pues las firmas se autorregulan.

O. Fernández

Si no existiera el Transantiago, los capitalinos aún circularían en las micros amarillas, las que operaron hasta 2007. Según un análisis realizado por las empresas concesionarias, el costo del pasaje en esos buses llegaría a \$ 550 en la actualidad si se suma el IPC acumulado en diez años.

La tarifa previa al actual sistema era de \$ 380, mientras que hoy llega a \$ 640, pero con diferencias claves. Actualmente existe una realidad distinta, pues los buses deben cumplir con indicadores de regularidad y saben dónde se detienen, debido a que los monitorea un software de gestión de flota. Guillermo Muñoz, director

del DTPM, dice que los sistemas son radicalmente opuestos, pues los pasajeros hoy tienen una "tarifa integrada" que da derecho a transbordos gratis.

Boris Guerrero, presidente de la Confederación de Trabajadores del Transporte y dirigente de Subus, vivió los dos mundos, y dice que en el pasado incluso los conductores bajaban a los usuarios que no cancelaban y cobraban a los usuarios que subían por las puertas traseras. Añade que el Transantiago llevó a que, por primera vez, se detuvieran en cada parada. Hace una década esto dependía del chofer, pues incluso algunos no tomaban a los escolares, pues pagaban menos.

Agrega que existen menos robos, pues los choferes no portan la recaudación del día. Un aspecto del pasado considerado como "positivo" por Guerrero es que los conductores decidían el horario en que laboraban según la demanda. ●



► Las micros amarillas operaron en las calles de Santiago hasta 2007. FOTO: ARCHIVO COPESA

2018 permiten que haya una tarifa "integrada", es decir, que en un lapso de 120 minutos se puedan realizar varios transbordos pagando uno de ellos. Según la autoridad y los operadores, si no existieran estos fondos, el valor por viajar en Transantiago ascendería a \$1.038 en el caso de los buses. Así, si no se entregaran estas ayudas, una persona debería pagar \$ 2.076 diarios de ida y regreso a su hogar. En tanto, el precio por trasladarse en Metro alcanzaría los \$1.138 sin este beneficio (actualmente es de \$ 740 en hora alta).

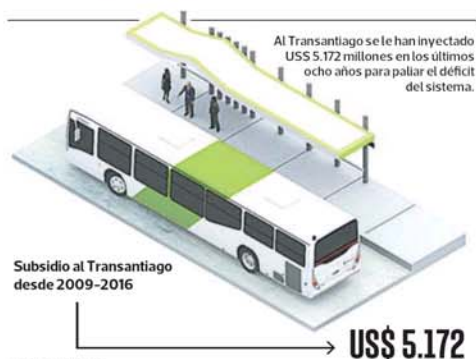
Raimundo Cruzat, ex coordinador del plan y máster en planificación urbana del MIT, dice que a pesar de que se ha de dispuesto más recursos, "hay elementos definitivamente malos y otros positivos". Asegura que falla la calidad del servicio en cuanto a frecuencia (salida de las micros de las terminales) y regularidad (inter-

valo en que pasa un bus).

Carlos Plaggio, gerente de Infraestructura de la Cámara Chilena de la Construcción, afirma que el Estado ha desacelerado la inversión en áreas como infraestructura para el Transantiago, que tiene como objetivo mejorar la velocidad de los buses en las calles o conectar la ciudad a través de Metro, lo que optimiza la experiencia de viaje de la población. Explica que hay temas pendientes que deberían tener presupuesto: en 2007 se proyectaron 300 kilómetros de vías, pero sostiene que sólo se ha ejecutado un 25%.

El subsidio del plan también es similar a obras hechas a través de concesiones. Así, las platas equivalen a un estadio techado; un gran enlace vial; a un corredor de transporte público e incluso el Centro de Justicia de Santiago, inversiones que ascienden a US\$ 880 millones. ●

LAS CIFRAS DETRAS DEL SISTEMA



Obras que se podrían haber construido

10 complejos hospitalarios similares



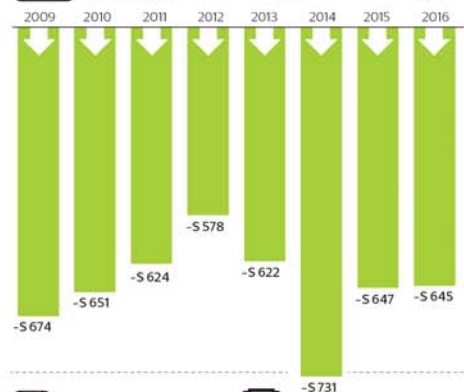
Hospital Sotero del Río US\$ 500 millones

2 trazados similares a las líneas 3-6



Gratuidad para 1,2 millones de estudiantes de la educación superior US\$ 4.300 millones

Deficit Millones de US\$



Tarifa de buses sin subsidio: \$1.038

Tarifa de Metro sin subsidio: \$1.138

FUENTE: DTPM/Operadores.

INFOGRAFIA: Heglar Fleming - LA TERCERA

BALANCE

2009

Se aprobó por primera vez el subsidio al Transantiago, debido a que no se autofinancia.

SECTOR

Equivale a 9% de importaciones

De acuerdo a las cifras oficiales del gobierno, el subsidio al Transantiago también equivale al 60,2% de lo que recaudará la Reforma Tributaria en régimen, a la mitad de todo lo que se exporta cada año a Asia y al 9% de las importaciones de Chile anualmente.

do por los usuarios en la capital. "Pese a que este es un pozo sin fondo, pues los indicadores del sistema no mejoran", lo que se revela, dice, en la baja de las personas que usan el sistema -en 2016 hubo un 4,4% menos de pagos con las tarjetas Bip- en comparación con el año anterior. Además, el experto añade que este escenario ha llevado a que la evasión del pasaje se "dispare", pues tres de cada diez personas no cumplen con este deber, lo que genera pérdidas.

Consenso mundial

Guillermo Muñoz, director del Laboratorio del Transporte Público Metropolitano (DTPM), tiene una visión diferente. "En ningún país del mundo se discute el subsidio, en todas partes existe. El transporte es un derecho básico", sostiene (ver entrevista en la página 4). Además, aclara que los fondos programados más allá del