

# Mañana, el bus costará \$660 y el metro, \$760 en hora punta Transantiago: Alza de tarifa aportará US\$ 30 millones al sistema y piden nuevo incremento del subsidio

Con el aumento de \$20, Santiago queda detrás de São Paulo, con el pasaje de bus más caro de Latinoamérica. Río de Janeiro lidera en precio de metro.

MANUEL VALENCIA y PATRICIO MIRANDA

Durante la tarde del viernes, el Ministerio de Transportes trabajaba en la programación de los sistemas tecnológicos para que desde el lunes, a las 00.00, comience el cobro de la nueva tarifa del Transantiago.

En los validadores de los buses, los viajes mostrarán un cobro de \$660 para adultos y \$220 para escolares. El metro y el tren Alameda-Nos, en tanto, descontinuarán \$760 en los viajes de hora punta, donde se concentra la mayor cantidad de usuarios.

A esta alza podría sumarse otra en seis meses, según el Panel de Expertos, la instancia técnica que analiza y decreta los incrementos de la tarifa del transporte.

Antes de concretarse el mayor precio del Transantiago, los usuarios manifestaban su molestia en paraderos, según constató "El Mercurio" en un recorrido: "Me parece absurdo. Hay mucha gente que no paga y esto es injusto para los que sí pagamos", dijo Isabel Pérez, de Maipú. "Mal, pésimo. La gente así no va a pagar. Así como vamos, nunca va a mejorar el servicio", criticó Cristián Silva, de Cerro Navia. "Las condiciones de los buses son malas, están en mal estado. Esto ya es muy caro y debería ser más accesible", añadió Armandó Barrios, de Quinta Normal.

Con el alza, Transantiago se consolida como uno de los sistemas de transporte con el costo unitario de viaje más caro de Latinoamérica. El precio del ticket de bus supera el costo del viaje en

transporte público que se paga en las principales ciudades de la región, como Buenos Aires, Río de Janeiro, Ciudad de México, Bogotá, Caracas y Lima. Solo es superado por São Paulo (\$734). En metro, el pasaje es el más caro de la región, después de los \$787 que se pagan en Río de Janeiro (ver recuadro).

"Es una pésima noticia esta alza. El transporte público de Santiago es caro si se compara con otros sistemas similares, como el de Buenos Aires, que está fuertemente subsidiado. Aunque no es un alza dramática, es una mala señal de lo que se espera como ciudad, en términos de favorecer el transporte público. Tampoco es conveniente hacerlo en esta fecha, porque

da la impresión de que se hace a espaldas de la ciudadanía", critica el especialista en Transportes de la U. Diego Portales, Franco Basso.

## Más aporte estatal

El presidente del Panel de Expertos, **Juan Enrique Coeymans**, dice que las comparaciones no deben hacerse entre sistemas distintos. "El integrado de Santiago, con un metro de primera, a pesar de todos los defectos, es muy superior al transporte público del resto de las ciudades grandes de Latinoamérica".

En total, según estimaciones del Panel de Expertos, el nuevo incremento generará ingresos por US\$ 30 millones al Transantiago este año. Ese aumento permitirá suplir el aumento de costo del sistema

“El sistema de transporte chileno es caro; incluso, comparado con países desarrollados. Hay que poner el foco y trabajar pronto en un aumento del subsidio”.

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ  
Ex ministro de Transportes

“Esta alza de tarifas podría influir en un leve aumento de la evasión. El próximo gobierno debe trabajar en mantener a raya los costos y estudiar un alza en el subsidio”.

FRANCO BASSO  
Especialista en transportes UDP

por inflación que el Ministerio de Hacienda no incluyó en la Ley de Presupuestos de este año. Ese cuerpo legal se superpone a la ley de subsidio aprobada en 2015, que fija los aportes estatales al Transantiago hasta 2022.

A pesar de los recursos que allega esta alza, este año la ley de subsidio ya establecía un incremento de US\$ 124 millones que se suman a los US\$ 740 millones que el Estado aportó anualmente al Transantiago, entre 2015 y 2017. Entre 2018 y 2022, el subsidio ascenderá a un pago anual de



**PESO MENSUAL.**— Si en una familia de cuatro personas se realizan dos viajes diarios en bus, durante los 20 días hábiles del mes, con el alza de \$20 el costo del transporte subió \$3.200; pasó de costar \$102.400 a \$105.600.

## OTRAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### ► BUENOS AIRES

En la capital argentina, el pasaje de bus cuesta US\$ 0,11 (\$237). El metro, en tanto, vale US\$ 0,38 (\$225).

### ► LIMA

Tomar un bus del Metropolitano en la capital peruana cuesta US\$ 0,77 (\$456), mientras que el metro vale US\$ 0,46 (\$272).

### ► SAO PAULO

En la ciudad más grande de Sudamérica existe una tarifa unificada para metro y bus, que alcanza los US\$ 1,24 (\$734), el más caro de la región.

### ► RÍO DE JANEIRO

Si se opta por el bus en territorio carioca, el precio alcanza los US\$ 1,11 (\$657). El metro es el más caro de Latinoamérica y cuesta US\$ 1,33 (\$787).

### ► CIUDAD DE MÉXICO

En la capital de México, tomar un bus cuesta US\$ 0,35 (\$207). El metro, por otro lado, vale US\$ 0,27 (\$160).

### ► GUADALAJARA

La urbe más poblada del estado de Jalisco tiene una tarifa unificada de transporte de US\$ 0,38 (\$225).

### ► CIUDAD DE PANAMÁ

En la capital de Panamá, el pasaje de bus cuesta US\$ 0,25 (\$148). Si se prefiere usar el metro, el precio sube a US\$ 0,35 (\$207).

### ► LA PAZ

La tarifa del emblemático teleférico de La Paz es de US\$ 0,43 (\$255).

US\$ 864 millones.

"Sorprende que se haya decretado un alza, dada la magnitud del aumento del subsidio. Es preocupante esta situación y refleja las discusiones complejas con operadores, un manejo financiero desprolijo, entre otros. También dejar esta alza *ad portas* del próximo gobierno es una decisión descuidada", señala el ex ministro de Transportes **Pedro Pablo Errázuriz**.

Según el ex ministro, a la luz del alza, el próximo gobierno "deberá trabajar pronto en un

aumento del subsidio para el futuro y en hacer mejor uso del subsidio actual y del espejo en regiones, con más eficiencia".

El ex coordinador del Transantiago y especialista en transportes Raimundo Cruzat añade que el incremento ha evidenciado que los ingresos por los pasajes y el subsidio, "no están alcanzando a cubrir los costos operativos del sistema. No están dando los costos, y eso implicará nuevas alzas o la necesidad de revisar el subsidio".

El alza del pasaje se produjo pese a que las autoridades habían

dicho que la baja en la evasión y el alza de validaciones (pasajes) impactarían positivamente las finanzas del sistema. La ministra Paola Tapia había precisado que tal efecto, "se ve en el largo plazo, porque la evasión tiene un efecto rezago", y que podría reflejarse en las próximas revisiones programadas a los operadores, que están proyectadas durante este año. En esos ejercicios, el Estado debería compensar con más pago por pasajero transportado a las empresas, por pérdida de validaciones en los últimos dos años.