

Déficit del Transantiago

La situación financiera del Transantiago es preocupante en estos momentos: se prevé para 2010 un déficit por sobre los subsidios permanente y transitorio de \$ 30 mil millones. A esto hay que sumarle el impacto social que supone que la tarifa adulto normal es de \$ 500, veinte pesos superior a lo que debía valer este año, de acuerdo al cronograma inicial de alzas.

Transantiago, el revolucionario cambio en el transporte público de nuestra capital que puso en marcha el gobierno anterior no sólo funcionaba mal, afectando la vida de millones de santiaguinos, sino que además producía un cuantioso déficit. En septiembre de 2009, el Congreso aprobó un subsidio permanente para el transporte público de pasajeros de hasta \$ 230 mil millones (un 50% para Santiago y el otro 50% para regiones) para compensar la rebaja tarifaria de los estudiantes. Además, se fijó un subsidio transitorio de casi \$ 550 mil millones para el período 2009-2014 para financiar el déficit generado por el sistema.

Más de un año y medio duró la negociación de este proyecto de ley entre el gobierno de Michelle Bachelet y la Coalición por el Cambio. La ley ingresó a la Cámara de Diputados en abril de 2008 y fue promulgada en septiembre de 2009.

A menos de un año de la aprobación de la normativa, la situación financiera del Transantiago es dramáticamente distinta a la que se esperó al momento del acuerdo: la tarifa adulto normal es de \$ 500, veinte pesos superior a lo que se suponía que debía terminar este año y se enfrenta un

preocupante déficit previsto para 2010 por sobre los subsidios permanente y transitorio de \$ 30 mil millones.

En esta edición:

[Déficit del Transantiago](#)

[CASEN: La Radiografía de la Pobreza en Chile](#)

De acuerdo a información entregada por el Ministro de Transportes, para eliminar el déficit del 2010, exclusivamente por el camino de las alzas de tarifas, sería necesario aumentarlas hasta \$ 560 en septiembre y a \$ 620 y \$ 800 para el 2011 y 2012 respectivamente, lo que tendría un fuerte impacto social.

Supuestos Errados

La pregunta es por qué no se alcanzó el nivel de equilibrio que se proyectaba a fines del 2009 cuando se aprobó el proyecto de ley de financiamiento del Transantiago. A continuación se detallarán los errores de la administración de Cortázar que explican el complejo escenario financiero que hoy enfrenta el sistema público de transporte de la capital.

1. Sobreestimación de la demanda

Se supuso que en el 2009 iba a aumentar la demanda por buses en un 6,6% para días laborales, en circunstancias que sólo lo hizo en un 3,6%. Para años futuros se supuso un crecimiento del 1,7% anual de la demanda, establecida en las bases de licitación como demanda referencial, sin fundamento, porque hasta el momento el Transantiago no ha sido capaz de atraer nuevos usuarios.

2. Errores en la estimación de costos

Se estimó que los costos se reducirían un 2% por menores transbordos, lo que no guarda relación con la tendencia que se ha dado hasta el momento. De hecho, se esperaba lograr esto producto de la renegociación de contratos con los alimentadores al eliminar las zonas exclusivas. Sin embargo, ello no ha operado como era esperado, ya que no se consideraron incentivos a los operadores para que ello ocurra.

3. Incumplimiento de los aumentos de tarifas incorporadas en la proyección financiera.

El programa de aumento de tarifas acordada en la negociación por la administración anterior consistía en un aumento real de \$ 40 del pasaje normal adulto en el 2009 y tres aumentos sucesivos de \$ 60 cada uno el 2010, 2011 y 2012, todos en febrero de cada año. Ello significaba terminar con una tarifa normal adulto de \$ 420 el 2009, \$ 480 el 2010, \$ 520 el 2011 y \$ 580 el 2012. Sólo se hizo efectivo un aumento de \$ 20 en febrero del 2009 (Ver Tabla Nº 1).

En 2009 debía realizarse un alza del pasaje de \$ 40 y sólo aumentó la mitad. Ante la Comisión Investigadora de la Cámara, Cortázar explicó que el aumento se produjo de hecho por efecto de la deflación. Esto no es efectivo, porque al momento de discutir el proyecto de subsidio el nivel de precios estaba en su mínimo, por lo tanto no existió una caída adicional de precios que "aumentara" implícitamente la tarifa. En todo caso, para producir un aumento "real" de tarifas de \$ 20 sobre una base de \$ 380, hubiera sido necesaria una deflación de 5%.

Tabla Nº 1
PROGRAMA DE AUMENTO DE TARIFAS ADMINISTRACIÓN ANTERIOR Y TARIFAS REALES

Período	Tarifas incorporadas en proyección realizada por administración anterior		Tarifas reales (a diciembre de cada año, en \$ de 2009)	
	Alza proyectada	Valor pasaje	Alza realizada	Valor pasaje
2009	\$ 40	\$ 420	\$ 20	\$ 400
2010	\$ 60	\$ 480	\$ 173	\$ 573
2011	\$ 60	\$ 520	\$ 59	\$ 632
2012	\$ 60	\$ 580	\$ 192	\$ 824

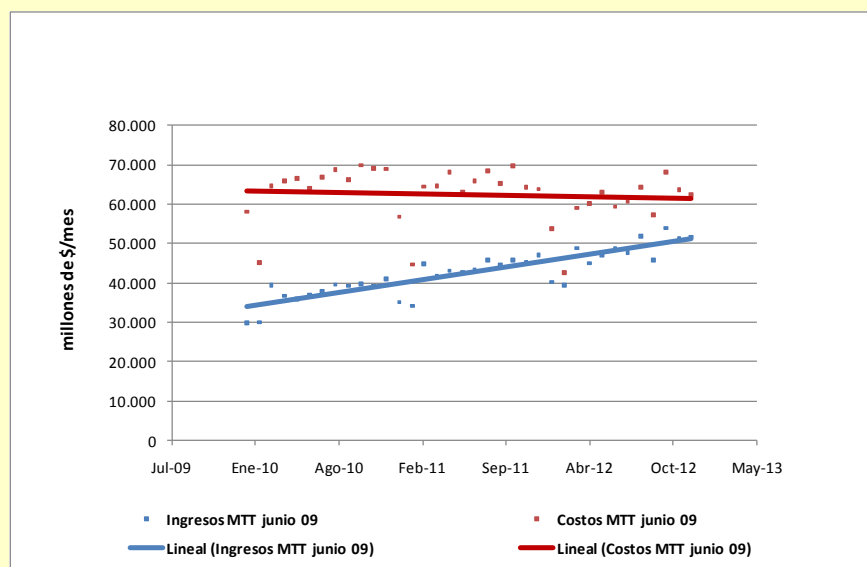
Fuente: Elaboración propia en base a información de Ministerio de Transportes.

4. Subvaloración del aumento de la evasión

Adicionalmente, se observó un aumento sostenido de la evasión durante el 2009. Según información de la Unidad de Fiscalización del Ministerio de Transportes, la evasión aumentó de 12,7% a 17,8% entre febrero 2009 y febrero 2010.

En síntesis, el modelo presentado por el ex Ministro Cortázar a fines de 2009 proyectó un sistema que convergía financieramente sobre la base de supuestos que en su mayoría no se cumplieron (Gráfico Nº 1).

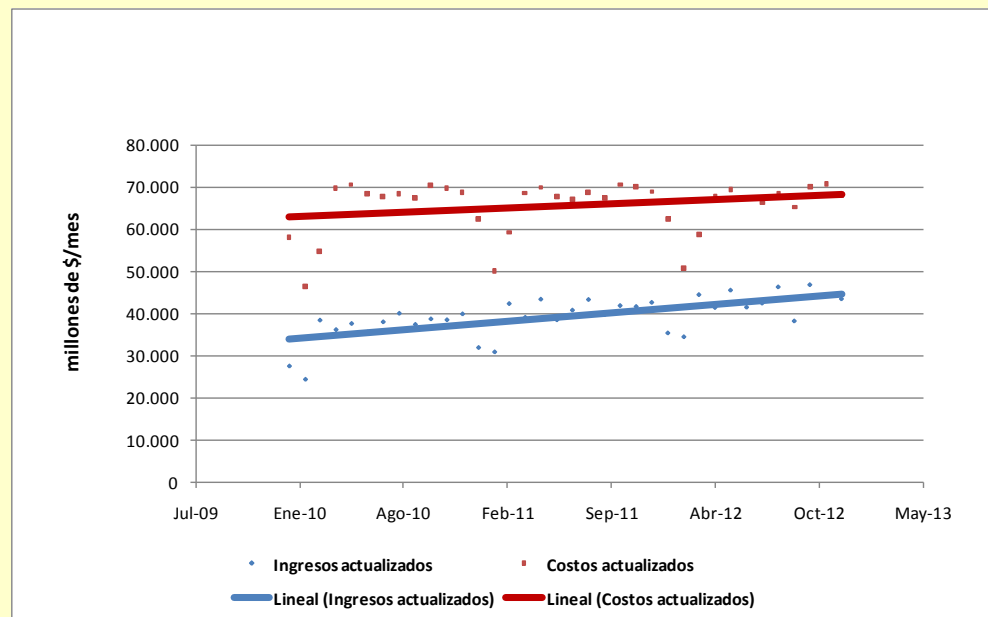
Gráfico Nº 1
INGRESO Y COSTOS DEL TRANSANTIAGO, PRESENTACIÓN MTT JUNIO 2009 (EN MILLONES MENSUALES DE DIC. 2009)



Fuente: Ministerio de Transportes.

Hoy, el sistema opera de manera tal que no reduce su déficit en forma significativa. De acuerdo a la información financiera del Transantiago, a pesar de las acciones tomadas que permitieron reducir la evasión en dos puntos entre febrero y mayo de 2010 y la optimización de la malla de recorridos, no se observa una reducción significativa del déficit (Ver Gráfico N° 2).

Gráfico N° 2
INGRESOS Y COSTOS TRANSANTIAGO, ESTIMACIÓN ACTUALIZADA
TARIFAS DE PROYECCIÓN JUNIO 2009
(MILLONES DE \$ MENSUALES DE DIC. 2009)



Fuente: Ministerio de Transportes.

Conclusiones

En la actualidad, el Transantiago es inviable en términos financieros y es necesario enfrentar los problemas que se arrastraron en los últimos años para enfrentar el déficit.

En primer lugar, es necesario continuar trabajando para reducir la evasión en el pago del pasaje de manera de mejorar los ingresos del sistema. Se estima que la evasión genera una pérdida cercana a los US\$ 300.000 diarios, unos US\$ 100 millones anuales. Esta cifra podría reducirse si se lleva la tasa de evasión a un promedio más razonable, que los expertos ubican en torno al 10%. Debido a campañas en los medios y a la mayor

fiscalización, las tasas ya han dejado de crecer a niveles tan altos como los de 2009, pero aún se necesita una reducción más importante.

Segundo, es importante introducir eficiencias al sistema y clave en este aspecto son los contratos bajo los cuales operan hoy las empresas que manejan los buses del Transantiago. Una renegociación se hace indispensable para poner los incentivos adecuados para mejorar los costos y el servicio.

Tercero, hay que replantearse la tarifa, pero no sólo en términos del monto a cobrar, sino que en la contraprestación que se ofrece por ésta. La tarifa integrada permite dos horas de viaje con un máximo de tres transbordos. Es necesario revisar esta estructura para evitar un uso ineficiente por parte de los usuarios que no tienen internalizados los costos de los trasbordos.

En este contexto, es importante que el Ministerio de Transportes sea respaldado con el envío al Congreso de un proyecto de ley que le entregue las herramientas adecuadas para llenar los vacíos de los actuales contratos y, en la licitación de fines del 2010, diseñar un modelo que permita contar con un sistema que se ajuste en mejor medida a las necesidades de los usuarios, a una tarifa posible de absorber por éstos.