

Las razones tras el déficit del Transantiago

“...el modelo presentado por el ex ministro Cortázar proyectó un sistema que convergía financieramente sobre la base de una serie de supuestos, la mayoría de los cuales nunca se cumplieron...”.

LUIS LARRAÍN

Instituto Libertad y Desarrollo

En septiembre de 2009 culminó una larga negociación entre el gobierno de la época y la Coalición por el Cambio para aprobar el proyecto de ley que creó un subsidio al transporte público remunerado de pasajeros. El diálogo se basó en una serie de supuestos que sustentaron las proyecciones financieras que aseguraban la eliminación del déficit del sistema a través de un subsidio permanente, un aumento moderado de tarifas y un subsidio transitorio, decreciente en el tiempo, que se extinguirá a partir de 2015.



El programa de aumento de tarifas acordado en la negociación por la administración anterior consistía en un incremento real de \$40 del pasaje normal adulto en 2009 y tres aumentos sucesivos de \$60 cada uno en 2010, 2011 y 2012, todos en febrero de cada año. Sólo se hizo efectivo un aumento de \$20 en febrero del año pasado.

A menos de un año de la aprobación de la ley, la tarifa adulto normal es de \$500, veinte pesos superior a lo que se suponía que debía terminar este año, y con un dé-

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

Según lo informado por el ministro Morandé hace unos días, para eliminar el déficit de 2010 por la sola vía de las tarifas sería necesario aumentarlas hasta \$560 en septiembre y a \$620 y \$800 para 2011 y 2012, respectivamente.

¿A qué se deben estas diferencias? La administración anterior cometió errores de tres tipos: sobreestimación de la demanda, errores en la estimación de costos e incumplimiento en los aumentos de tarifas incorporadas en la proyección financiera.

Primero, en cuanto a la demanda por buses, se supuso que el 2009 iba a aumentar en 6,6% para días laborales, y sólo lo hizo en 3,6%. Para años futuros se pensó en un crecimiento del 1,7% anual de la demanda, sin fundamento, porque hasta el momento el Transantiago no tiene nuevos usuarios.

Segundo, se supuso que los costos se reducirían un 2% por menores transbordos, lo que contradice lo que ha sido la tendencia hasta el momento. De hecho, se esperaba que ello se lograra producto de la renegociación de contratos con los alimentadores, al eliminar las zonas exclusivas, pero no se consideraron incentivos a los operadores para que ello ocurra.

Finalmente, el ex ministro Cortázar no realizó los aumentos de tarifas en el período en que le correspondía. En 2009 debía subir \$40, y sólo aumentó la mitad.

Adicionalmente, se observó un incremento sostenido de la evasión durante 2009: subió de 12,7% a 17,8% entre febrero de 2009 y de 2010.

En síntesis, el modelo presentado por el ex ministro Cortázar proyectó un sistema que convergía financieramente sobre la base de una serie de supuestos, la mayoría de los cuales nunca se cumplieron.

Pese a las acciones tomadas por el nuevo gobierno —que bajaron la evasión en dos puntos entre febrero y mayo de 2010 y optimizaron la malla de recorridos—, no se observa una reducción significativa del déficit. El gobierno anterior se dedicó a administrar el déficit, sin tomar acciones de fondo que permitieran estabilizar el sistema.

Hoy este último es inviable en términos financieros, y por eso se hacen imprescindibles nuevas reformas legales que permitan llenar los vacíos de los actuales contratos y realizar una licitación a fines de 2010 diseñada de modo que se ajuste a las necesidades de los usuarios, a una tarifa posible de absorber por quienes utilizan el Transantiago. Ellos no debieran continuar pagando los errores del pasado.