

MÁS RECURSOS PARA TRANSANTIAGO ¿CUÁL ES EL PLAN?

- El Mensaje N° 161-363 aumenta el subsidio al Transantiago con fondos espejo para regiones, amplía la razón social de Metro S.A. permitiendo que sea operador de buses y autoriza al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones a expropiar los terminales de buses que actualmente son de propiedad de los operadores.
- Se trata de un aumento cercano a US\$ 2.760 millones en siete años. El subsidio fiscal comprometido entre 2015 y 2022 ascendería a más de US\$ 12.000 millones.
- El Ejecutivo justifica el subsidio como política social, pero el subsidio a Transantiago cuesta el doble que el Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario, sin considerar los fondos para regiones. Cabe preguntarse si se trata de un subsidio social a la pobreza o uno a la ineficiencia del diseño del sistema que es incapaz de lograr estabilidad financiera.

PRINCIPIO LYD:

Focalización de los recursos públicos.

La semana pasada, el Ejecutivo envió al Congreso un proyecto de ley (Mensaje N° 161-363) que, entre otras cosas, aumenta significativamente los recursos destinados a subsidiar la operación de Transantiago, con fondos espejo para las regiones. Se trata de un aumento cercano a US\$ 2.760 millones (considerando un tipo de cambio de \$ 620). Con esto, el subsidio fiscal comprometido entre 2015 y 2022 ascendería a más de US\$ 12.000 millones. El proyecto de ley justifica el subsidio argumentando que otras ciudades de países desarrollados subsidian el transporte público, pero la pregunta relevante es ¿Qué se está subsidiando en el caso de Transantiago?

El proyecto también pretende ampliar el objeto social de Metro S.A. para que pueda operar buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos, modificando así la Ley 18.772. Además, el proyecto del Ejecutivo plantea la expropiación de los terminales de buses que actualmente son de propiedad de los operadores. Esto último tiene sentido para poder hacer competitivas las licitaciones de las concesiones que se vayan a renovar. Sería imposible para un nuevo entrante igualar la oferta del operador incumbente que ya posee el terminal, tanto por los costos como por el limitado espacio físico disponible en la ciudad.



25 AÑOS
**LIBERTAD Y
DESARROLLO**

TEMAS PÚBLICOS

www.lyd.org

Nº 1.203

24 de abril de 2015

ISSN 0717-1528

POZO SIN FONDO

**Esta misma lógica
de subsidiar
bienes
costosos de
producir se ha
usado por distintos
populismos en
el mundo con
desastrosos
resultados.**

Es preocupante que estos recursos fiscales (considerables para un país como Chile, en un horizonte de siete años) no vayan de la mano de un plan que se traduzca en una mejora sustancial en la calidad del transporte público o en la infraestructura de Santiago o ciudades de regiones, y que no se presenten incentivos para lograr la convergencia a la estabilidad financiera del sistema. Al final del período, el transporte público en Santiago va a ser, en el mejor de los casos, similar a lo que ya conocemos, pero con buses más deteriorados y operadores desfinanciados. El sistema actual no parece sustentable y no se observan instrumentos para revertirlo.

Cuando se introdujo Transantiago durante el primer gobierno de Bachelet, se prometió que el nuevo sistema iba a mejorar el transporte público de Santiago, sin la necesidad de subsidios fiscales. Luego de su desastrosa puesta en marcha, se recurrió al 2% constitucional para emergencias, hasta que en 2009 se promulgara la Ley 20.378 que establecía un subsidio permanente al transporte público, más un fondo transitorio hasta 2022. Ambos fueron acompañados de fondos espejo para regiones, lo que, además de oneroso, es una mala práctica como política pública. Cada subsidio debe estudiarse en su propio mérito.

El proyecto justifica el subsidio para evitar alzas de tarifas “por el impacto que ellas representan para las familias, especialmente de menores ingresos, que son los principales usuarios del transporte público.” Es decir, se estaría justificando el subsidio al Transporte como parte de la política social y no por motivos de eficiencia. Esto resulta sorprendente si se considera que el monto anual del subsidio a Transantiago (\$ 430.000 millones hasta 2017 y \$ 500.000 millones a partir de 2018) sería el doble que los programas Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario (\$ 230.000 millones). Esta misma lógica de subsidiar bienes costosos de producir se ha usado por distintos populismos en el mundo con desastrosos resultados. Los precios deben reflejar costos para no distorsionar las decisiones. Cabe preguntarse entonces, si es un subsidio social a la pobreza o uno a la ineficiencia del diseño del sistema, que es incapaz de lograr estabilidad financiera.

El subsidio inicial se promovió políticamente como una situación parcialmente temporal, que se iba a normalizar en el mediano plazo. Sin embargo, el subsidio se aumentó significativamente hace apenas dos años,

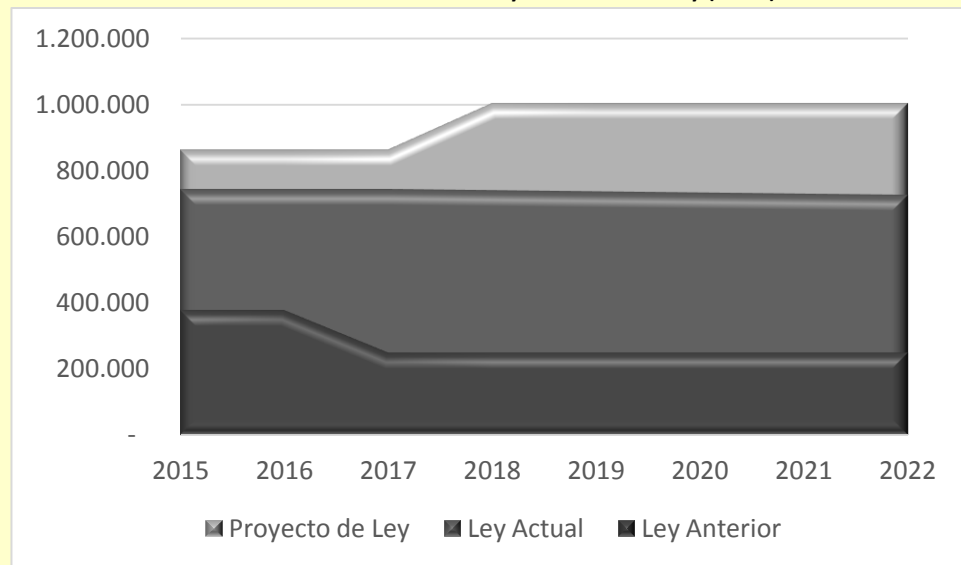


dando la señal que el déficit esperado de Transantiago no iba a disminuir. El actual proyecto de ley refleja que las autoridades esperan que las pérdidas del sistema, no sólo se van a mantener, sino que incluso van a aumentar.

El Gráfico N° 1 refleja este cambio de enfoque por parte de las autoridades, contrastando la evolución esperada del subsidio entre 2015 y 2022 con las distintas versiones de la Ley 20.378.

ACTUAL PROYECTO DE LEY REFLEJA QUE LAS AUTORIDADES ESPERAN QUE LAS PÉRDIDAS DEL SISTEMA AUMENTEN

Gráfico N° 1. Evolución del subsidio y cambios en la Ley (MM\$)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de versiones Ley 20.378 y actual proyecto de Ley.

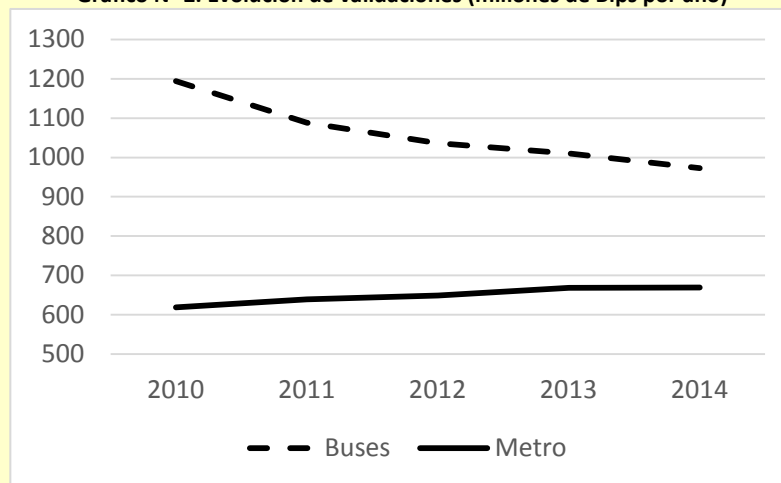
CUENTA PÚBLICA DEL MTT

En la Cuenta Pública del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se destacan mejoras en la calidad del servicio de los buses y de la infraestructura de Transantiago. Pero esta visión autocomplaciente de las autoridades contrasta con la realidad que enfrentan a diario los usuarios de Transantiago. El Gráfico N° 2 muestra la evolución de las validaciones en buses y Metro desde 2010. Se observa una sostenida disminución en las validaciones en buses de Transantiago, lo que refleja la mala percepción del servicio por parte de sus usuarios.



**DESDE 2010 SE OBSERVA UNA SOSTENIDA DISMINUCIÓN DE LAS VALIDACIONES
EN BUSES DE TRANSANTIAGO**

Gráfico N° 2. Evolución de validaciones (millones de Bips por año)



Fuente: Elaboración propia con datos del MTT.

Desde 2010, las validaciones en buses han disminuido en un 18.5%, mientras que las de Metro aumentaron en 8.1%. De esta forma, aunque sea esperable observar una tendencia al mayor uso del automóvil en la medida que aumenta el ingreso, el hecho que los viajes en Metro sigan aumentando, a pesar de sus altos niveles de saturación, es consistente con la hipótesis de que el principal problema de Transantiago está en el mal servicio que los usuarios perciben de los viajes en buses.

A esto se suma una creciente evasión, que alcanzó cerca del 27% en su última medición, la más alta desde que se tenga registro.

CONCESIONES POR VENCER

De acuerdo con la Memoria Anual 2013 de la DTPM, este año se vencen las concesiones de Alsacia y Express, que representan cerca de un 16% de la flota de buses de Transantiago. A esto se suma que en 2018 vencen concesiones que representan aproximadamente otro 45% de la flota de buses. Es decir, en los próximos tres años se va a renovar las concesiones de cerca del 61% de los buses de Transantiago. Pero la autoridad no ha dado ninguna señal sobre el diseño de las nuevas concesiones.



25 AÑOS
**LIBERTAD Y
DESARROLLO**

TEMAS PÚBLICOS

www.lyd.org

Nº 1.203

24 de abril de 2015

ISSN 0717-1528

El Ejecutivo debería sincerar cuál es su visión de mediano y largo plazo para Transantiago. Sería lamentable que la autoridad no cuente con una estrategia para abordar temas tan fundamentales como el déficit financiero, la calidad del servicio, los niveles de evasión o la sustentabilidad misma del sistema. Y que simplemente esté apostando a que el sistema no colapse durante su administración.

CONCLUSIÓN

El proyecto de ley que ingresó la semana pasada (Mensaje N° 161-363), entre otras cosas, aumenta significativamente el subsidio a Transantiago con fondos espejo para regiones, amplía la razón social de Metro S.A. permitiendo que sea operador de buses y autoriza al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones expropiar los terminales de buses que actualmente son de propiedad de los operadores.

Es preocupante que se sigan destinando enormes recursos fiscales a un sistema que no entrega un servicio satisfactorio, con una creciente evasión y costos que crecen sin control. También preocupa la autocomplacencia de las autoridades sobre el funcionamiento de Transantiago ya que indica que no existe voluntad para emprender los cambios profundos que el sistema necesita para lograr sustentabilidad. Especialmente este año, que empiezan a vencer los contratos con los operadores de buses y se deben iniciar nuevas licitaciones de recorridos.