

Subsidios al Transantiago: La Intervención Urbana más Costosa de la Historia

Una ley recientemente aprobada acordó altos subsidios al transporte público de Santiago hasta el año 2022. Es sorprendente que se haya impuesto semejante carga a los contribuyentes por tanto tiempo sin ninguna evaluación previa de rentabilidad social que lo justifique.

En esta edición:

Subsidios al Transantiago: La Intervención Urbana más Costosa de la Historia

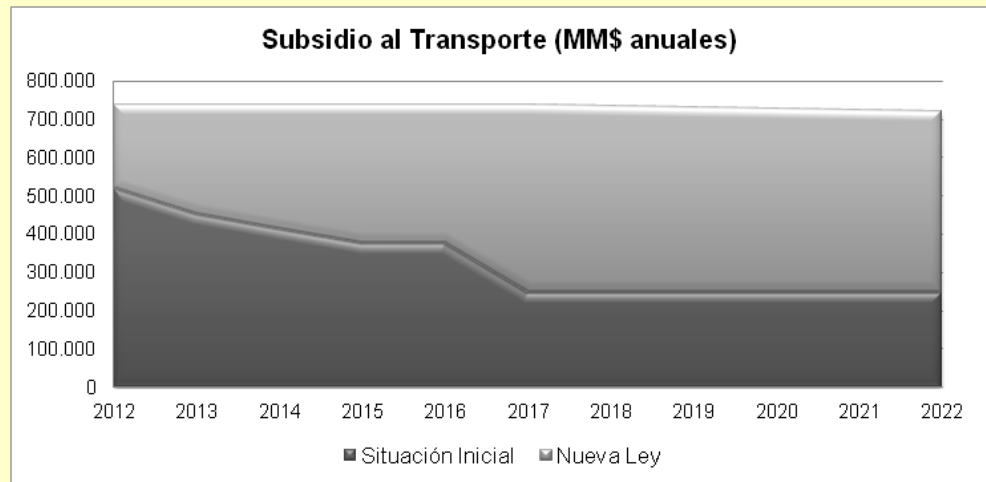
Chile Cae en Índice de Competitividad Global Pero Lidera la Región

El reciente aumento de los subsidios permanentes al transporte de Santiago y regiones -así como de los subsidios transitorios, extendiéndolos hasta 2022-, consolidan al Transantiago como la intervención urbana más costosa en la historia de Chile. Es sorprendente que se haya impuesto semejante carga a los contribuyentes por tanto tiempo sin ninguna evaluación previa de rentabilidad social que lo justifique.

La Ley 20.378 establece subsidios permanentes y transitorios al transporte urbano de Santiago, con fondos espejo para regiones. Su origen fue la necesidad urgente de mantener funcionando el transporte urbano en Santiago, luego de la desastrosa puesta en marcha del Transantiago. El costo de paralizar la ciudad más importante del país es invaluable. Pero, hay que distinguir entre una emergencia y una situación ideal de largo plazo.

Antes de la aprobación del aumento en los subsidios, ya existía la noción del elevado costo del Transantiago y los fondos espejo, que existen sólo por motivos políticos. Con la modificación de la Ley 20.378, los subsidios al transporte comprometidos hasta 2022 aumentan en un 123%, es decir más que se duplican. El Gráfico Nº 1 muestra el aumento en recursos que ha significado el cambio.

Gráfico N° 1
AUMENTO EN SUBSIDIOS AL TRANSPORTE.



Fuente: Dirección de Presupuestos (DIPRES).

El Gráfico N° 1 también muestra el cambio en la actitud de las autoridades sobre el alto costo de estos subsidios. Si bien siempre se trató de altos montos, al menos existía una noción de crear incentivos para que la autoridad hiciera una transición hacia una situación más eficiente, que requiriera de menos subsidios. Con la ley actual, no sólo se aumentan los subsidios en órdenes de magnitud, sino que se transforman en una situación de largo plazo, sin presión para que el Estado tome un compromiso con los ciudadanos de mejorar el desastre financiero de una mala política pública. Es decir, lo convirtieron en costo hundido de espaldas a los contribuyentes.

Costo Fiscal

Transantiago fue un proyecto emblemático de la Concertación. Concebido durante el Gobierno del Presidente Ricardo Lagos e implementado por la Presidenta Bachelet. Con abundante publicidad, se anunciaba la mejora radical en la calidad de vida de los santiaguinos gracias al nuevo sistema, sin que esto significara una carga para el fisco.

Nada de esto pasó. La expectativa inicial no estuvo ni cerca de ser satisfecha. Los primeros meses fueron un desastre como servicio para los usuarios que, paradójicamente, añoraban a las antiguas “micro amarillas.” La anómala situación legitimó, a los ojos de la ciudadanía, el no pago de la tarifa por pésimo sistema de transporte impuesto por el Estado. Una pésima señal, porque la evasión es un delito. Un deterioro difícil de reparar en capital social de los santiaguinos. La evasión sigue siendo alta, cercana a un 20%, y sin indicios de que tienda a disminuir.

Las autoridades justifican el subsidio porque beneficia a familias de bajos ingresos y consideran que esta ayuda sería focalizada. Sin embargo, esta justificación es débil para una política de tan alto costo que se lleva a cabo sin una evaluación previa. Si el objetivo es aliviar la pobreza, existen formas más eficientes de enfrentar el problema.

En el Gráfico N° 2 se compara el gasto fiscal anual en transportes comprometido por la Ley 20.378 con el gasto fiscal en otras instituciones. Así, el costo anual del subsidio es aproximadamente el mismo (90%) del presupuesto de Carabineros y casi tres veces el presupuesto de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile (CONICYT). Es más que todos los recursos fiscales destinados a la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas (JUNAEB). Con los subsidios de un sólo año se podría financiar por 23 años un hospital como el Hospital Padre Alberto Hurtado. Si la justificación es que alivia la situación de familias de menores ingresos, entonces se trata del principal instrumento de política social que existe en Chile, porque es cuatro veces el presupuesto total del Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario, y un 50% más que todo el presupuesto del Ministerio de Desarrollo Social. En materia de transporte, estos subsidios habrían podido financiar la construcción de una línea de Metro al año.

Gráfico N° 2

SUBSIDIO ANUAL DE TRANSANTIAGO Y FONDOS ESPEJO RESPECTO A OTRAS INSTITUCIONES

Institución	Presupuesto 2013 (MM\$)	Comparado con Transantiago y Fondo Espejo
Carabineros	792,695	0.9
CONICYT	265,610	2.8
Junta Nacional de Jardines Infantiles	299,332	2.5
Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas	629,672	1.2
Hospital Padre Alberto Hurtado	32,173	23.0
Ingreso Ético Familiar y Sistema Chile Solidario	179,759	4.1
Ministerio de Desarrollo Social	484,413	1.5

Fuente: Dirección de Presupuestos (DIPRES).

Argumentos Técnicos

Las “micros amarillas” con todas sus falencias, funcionaban sin subsidios del Estado. Se prometió que el nuevo sistema tampoco los iba a necesitar. Una vez instalados los subsidios para controlar el desastre, abundaron los argumentos técnicos que justificaban la existencia de algún nivel de subsidio al transporte, que sería óptimo desde el punto de vista social.

Se suelen usar como ejemplo las ciudades europeas que subsidian su transporte público. El problema con esta comparación es que en esas ciudades el transporte es valorado por sus habitantes, Transantiago no. Además, Singapur tiene uno de los mejores sistemas de transporte público del mundo y funciona sin subsidios.

En un estudio reciente, De Grange et al. (2012) se estudian 41 ciudades del mundo y encuentran que subsidiar la tarifa no aumenta el uso del transporte público. En el caso de Santiago pese a tener un subsidio enorme, el uso del transporte público ha ido disminuyendo o en el mejor de los casos, se ha estancado, a pesar del gran crecimiento del total de viajes que experimenta la capital cada año.

Una serie de trabajos han encontrado que los eventuales beneficios de subsidiar las tarifas son mínimos o inexistentes (Altshuler et al., 1981; Meyer and Gómez-Ibáñez, 1981; Hilton, 1974; Hamer, 1976; Webber, 1976). Además, estos más que beneficiar a los usuarios terminan inflando los costos de los operadores y disminuyendo su productividad (Altshuler et al., 1981; Bonnell, 1981; Pucher et al., 1983).

Conclusión

El aumento en los subsidios al transporte recientemente aprobados en el Congreso consagra a Transantiago como la intervención urbana más costosa de la historia de Chile. Estos subsidios se originaron para paliar la emergencia de dejar a Santiago sin transporte público, con la expectativa de reducirlos una vez controlada la emergencia. Ahora se mantienen hasta el año 2022, sin ningún tipo de evaluación social que los justifique. Sólo la conveniencia política de postergar un problema complejo e impopular, con auspicio de los contribuyentes.

En breve...

- Con la ley actual no sólo se aumentan los subsidios, sino que se transforman en una situación de largo plazo, sin presión para que el Estado tome un compromiso con los ciudadanos de mejorar el desastre financiero de una mala política pública.
- La evasión sigue siendo alta, cercana a un 20%, y sin indicios de que tienda a disminuir.
- Las autoridades justifican el subsidio porque beneficia a familias de bajos ingresos. Sin embargo, esta justificación es débil para una política de tan alto costo que se lleva a cabo sin una evaluación previa. Si el objetivo es aliviar la pobreza, existen formas más eficientes de enfrentar el problema.

Referencias

- Altshuler, A., Womack, J.P., Pucher, J.R. The Urban Transportation System: Politics and Policy Innovation, Cambridge, MA. MIT Press, 1981.
- Bonnell, J. Transit's growing fiscal crisis. Traffic Quarterly 35, 1981, 541–556.
- De Grange, L., Troncoso, R., González, F. An Empirical Evaluation of the Impact of Three Urban Transportation Policies on Transit Use. Transport Policy 22, 2012, 11-19.
- Hamer, A.M. The Selling of Rail Rapid Transit: A Critical Look at Urban Transportation Planning. Lexington Books, Lexington, MA 1976.
- Hilton, G.W., Federal Transit Subsidies. American Enterprise Institute for Public Policy Research, Washington, 1974.
- Meyer, J., Gómez-Ibáñez, J.A., Autos, Transit, and Cities, Cambridge, MA. Harvard University Press, 1981.
- Pucher, J., Markstedt, R., Hirschman, I. Impacts of subsidies on the costs of public transport. Journal of Transport Economics and Policy 17, 155–176, 1983.
- Webber, M. The BART experience: what have we learned? Public Interest 45, 79–108, 1976.