

# El alza en Metro y los costos de Transantiago

Más allá de la discusión de si deben o no subirse las tarifas en un sistema de transporte altamente subsidiado, la decisión no es coherente con el discurso oficial.

Publicado 21.02.2016

Comparte:



Rodrigo Troncoso

**L**as recientes alzas de las tarifas de Metro durante las horas punta no pasaron desapercibidas. Los usuarios se mostraron indignados.

**Más allá de la discusión de si deben o no subirse las tarifas en un sistema de transporte altamente subsidiado, la decisión no es coherente con el discurso oficial.** Si hace tan sólo unos pocos meses las autoridades estaban justificando un importante aumento en el subsidio para Transantiago, afirmando que era necesario, precisamente, para evitar alzas de tarifas.

Las autoridades relacionaron inicialmente el aumento de la tarifa a la menor recaudación que se tendría debido a la extensión a todos los horarios del beneficio de tarifa rebajada para adultos mayores que viajan en el Metro. Sin embargo, los números no cuadraban, la recaudación esperada por el aumento de \$20 sería varias veces mayor al costo asociado a la medida. Luego, lo relacionaron al costo total del beneficio, comparación que no sería correcta. También se habló de los mayores costos de operación durante las horas punta en términos absolutos, omitiendo que precisamente, las ventajas en costos promedio por pasajero transportado en Metro se logran cuando hay altas tasas de ocupación, no bajas.

El principal problema de Transantiago ha sido el explosivo aumento que han tenidos los costos de operación de los buses durante los últimos años, sumado a la alta evasión que en ellos se produce. De mantenerse la evolución reciente de los costos, el sistema no parece sustentable en el mediano plazo. El subsidio a Transantiago ya es enorme y los usuarios consideran altas las tarifas actuales, así que no habría mucho espacio político para aumentarlas. Al menos, no si es para mantener la calidad de servicio actual.

El costo de oportunidad del subsidio a Transantiago en materia de infraestructura urbana ha sido muy grande. Con todo lo que se ha gastado en subsidiar Transantiago durante estos 9 años, se habría podido financiar buena parte de la infraestructura pública propuesta en el Plan Maestro de Santiago para 2025.

Para fines de este año, el Ministerio de Transporte se comprometió a publicar las bases para las nuevas licitaciones de los contratos que vencen el 2018. En esta ocasión, se renovaría cerca del 77% de la operación de buses de Transantiago. Es una oportunidad para abordar los problemas estructurales que afectan al sistema y que se han arrastrado desde el mal diseño de los contratos originales. Pero, esto requiere de un cambio de paradigma. Por ejemplo, se tiene que empezar por reconocer que las personas y las empresas no se comportan necesariamente como lo pretende exigir el experto o el planificador central, sino tomando decisiones que dependen de diversos incentivos, intereses y aspiraciones.

*Rodrigo Troncoso, Investigador de Libertad y Desarrollo y del Centro de Políticas Públicas de la UDD.*