

Alta evasión en Transantiago y futuras licitaciones



Rodrigo Troncoso y Louis de Grange

La última medición trimestral de evasión en los buses de Transantiago alcanzó un 30%, la mayor cifra desde que existe esta medición, y una de las más altas del mundo. Si bien es similar a las últimas

mediciones de meses anteriores, en torno al 28%, sigue siendo superior a los niveles de entre 13 y 14% que mostraba en los primeros años de funcionamiento.

En el anterior sistema de “Micros Amarillos” la evasión no era un tema relevante, cuando los conductores tenían todos los incentivos para ser los principales fiscalizadores.

Con el paso de los años, la evasión se ha vuelto un problema cada vez más complejo de enfrentar, debido a que se ha transformado en un delito cada vez más aceptado socialmente. Además, para los evasores habituales, la evasión ya ha pasado a ser parte de sus ingresos. Una especie de bono de transporte al que no van a querer renunciar fácilmente.

Las autoridades enfrentan un complejo desafío entre popularidad, subsidio al Transantiago y tarifas del transporte público. El año pasado aumentaron nuevamente los recursos fiscales destinados al enorme subsidio del sistema. Sin embargo, la crítica situación financiera que enfrentan tres operadores relevantes de Transantiago hace parecer que estos no van a ser suficientes, al menos en un futuro próximo. Con todas las demandas recientes por los escasos recursos fiscales que se han visto últimamente, seguir aumentando el subsidio a Transantiago se hace cada vez menos viable políticamente. Por otro lado, subir la tarifa ha mostrado ser una medida muy impopular, y la verdad es que para la actual administración el tema es especialmente sensible.

Buena parte de los problemas de incentivos, y enormes costos de Transantiago, han sido herencia de un sistema mal diseñado desde su origen. Los cambios de contratos que se han hecho para que Transantiago pueda operar con relativa normalidad le han costado más de dos mil millones de dólares al fisco.

Para fines de este año deberían estar disponibles las nuevas bases de licitación para los contratos de Transantiago que vencen en 2018. Estos representan cerca de un 60% de la operación de los buses.

Una nueva licitación es una excelente oportunidad para rectificar muchos de los errores originales del diseño de Transantiago, que fue inspirado más en hipótesis y modelos matemáticos poco realistas, más que en el comportamiento de las personas.

En este sentido, tiene que tomarse muy en serio el hecho que los viajes en buses en Santiago han ido disminuyendo a una tasa de un 3% anual, que pasó a ser 5% durante el último año y medio. La evidencia nos muestra que no se deberían seguir desperdiciando recursos en corredores de buses o en vías exclusivas, que limitan la capacidad de las calles. La prioridad debería ser recuperar el tiempo perdido en aumentar la infraestructura para el transporte en Santiago con un horizonte de mediano y largo plazo. Esto requiere seguir extendiendo la red de Metro, o tecnologías equivalentes, y la construcción de algunas autopistas urbanas adicionales (soterradas, por cierto). Reconociendo que cada año van a haber menos personas dispuestas a trasladarse en bus.

La alta evasión de 30% es una mala noticia para una eventual nueva licitación de los recorridos de Transantiago. Esta situación perjudica el atractivo que pueda tener la operación de buses en Santiago para cualquier inversionista, haciendo las eventuales nuevas licitaciones menos competitivas. Después de todo, **¿qué negocio puede ser rentable cuando el 30% de sus clientes no paga la cuenta?**

A este problema se añade otro no menos relevante, que es la propiedad de los terminales de buses como condición mínima para el éxito de una nueva licitación.

Resultado del mal diseño inicial de Transantiago, los terminales de buses quedaron en manos de los actuales operadores, pagados, en parte, por todos los chilenos a través del subsidio. Esto hace que en una eventual nueva licitación, los potenciales interesados tengan una gran desventaja, al tener que proponer la construcción de terminales nuevos para poder operar; en una ciudad con cada vez menos terrenos disponibles. De esta forma, los actuales operadores tendrían una ventaja difícil de igualar por parte nuevos entrantes.