



# Hoy, el sistema tiene 7.500 buses, mil más que cuando debutó en 2009

## El alto costo del Transantiago: la evasión aumentó 185% en 14 años y los subsidios subieron 87%

Expertos cuestionan los montos aprobados por los diputados para el transporte público metropolitano, en comparación con los dineros que llegan a regiones.

MACARENA CERDA M.

La Cámara de Diputados aprobó el viernes el presupuesto 2025 del Ministerio de Transportes por \$1,8 billones (US\$ 1.862 millones), partida que debe ser ratificada por el Senado esta semana. El monto se destinará a financiar medidas como la rebaja tarifaria para adultos mayores en regiones y el subsidio transitorio al Sistema Red de Movilidad o Transantiago.

En los últimos 14 años, el sistema de transporte público de Santiago ha experimentado un significativo aumento en sus costos operacionales y subsidios, mientras que el pago del servicio ha mostrado una preocupante caída.

Desde 2009 a 2023, los costos de operación de los buses pasaron de US\$ 894 millones a casi

US\$ 1.139 millones, según cálculos de la U. Diego Portales (UDP), basándose en los informes de gestión del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), hasta 2023.

Además, dichos números muestran que la cantidad de pasajeros que utiliza el sistema de buses ha caído en 51,2%, mientras que la evasión en los pagos subió a 42,8%, más del doble si se compara con el 15% registrado en 2009.

Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UDP, postula que "me parece importante que el Congreso exija resultados por el billonario subsidio que recibe el Transantiago. Los recursos del

Estado tienen múltiples usos alternativos, como salud, vivienda, pensiones o educación. Si no hay un uso eficiente por parte del Ministerio de Transportes respecto de los recursos estatales, es preferible entonces asignarlos a otras necesidades sociales, tanto en Santiago como en regiones. Los montos son demasiado grandes".

**SUBSIDIO**  
 Desde el MTT señalan que todos los sistemas de transporte público de calidad requieren subsidio.

En la misma línea, Alejandra Valencia, ingeniera de Transporte de la UC de Valparaíso, explica: "Hay que poner atención en que se le da mucha importancia al transporte público de la Región Metropolitana y muy poco al servicio en regiones. Están llegando pocos buses eléctricos a otras zonas del país, estamos al

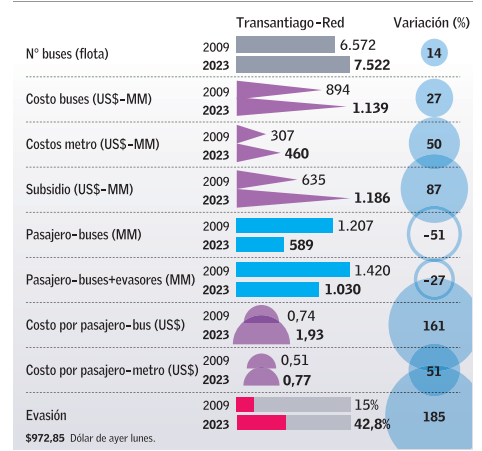
debe en esos lugares".

De Grange puntualiza en que "lo más sorprendente de las cifras reportadas por Transportes es el aumento de 87% en el subsidio del sistema —en términos reales—, la pérdida de 50% en las validaciones de los buses —considerando el 42,8% de evasión, la pérdida sería de un 27%— (...). Son señales evidentes del fracaso del sistema, que las autoridades se niegan a aceptar y siguen justificándolo".

### Mayor cobertura

Desde el Ministerio de Transportes indicaron por escrito que "los costos operacionales del sistema de transporte público metropolitano (...) han experimentado un crecimiento entre los años 2012 y 2023, que no supera el 5,7% en términos reales".

### Los cambios del sistema entre 2009 y 2023



Además, señalan que "hoy tenemos una red de servicios muy distinta a la de 14 años atrás. En 2009 el sistema de transporte público de Santiago operaba en 34 comunas y tenía 6.017.549 habitantes beneficiados. Al año 2024, el sistema ha aumentado su cobertura a 36 comunas, y por lo tanto, beneficia a 7.411.440 habitantes".

Y acotaron que "a nivel global existe el desafío de recuperar la demanda luego de la pandemia, ya que es de público conocimiento que esta se vio afectada. En esta tarea nuestro sistema ha dado importantes pasos: los números indican que a partir del 2022, en nuestra capital se ha experimentado un aumento de más de 33% de pasajeros".