



Francisco Corvalán

¿Cuánto vale mantener el sistema actual de buses del transporte público en la capital? El decano de la Facultad de Ingeniería la Universidad Diego Portales, y expresidente del Metro, Louis De Grange, manifestó que los subsidios alcanzaron cifras récord en 2024, con un total cercano a 1.160 millones de dólares. Esto, según datos que él solicitó al Ministerio de Transportes mediante transparencia.

El académico menciona cuáles podrían ser las causas principales para el aumento de estos subsidios al sistema de transportes, donde destaca el incremento excesivo de la flota de buses y la evasión. Incluso, detalla que actualmente muchos buses "circulan semivacíos debido a la baja demanda en comparación a las cifras de uso anterior a la pandemia" ¿Será que el número de máquinas es sobremedido a la cantidad de personas que utilizan el servicio?

Flota de buses

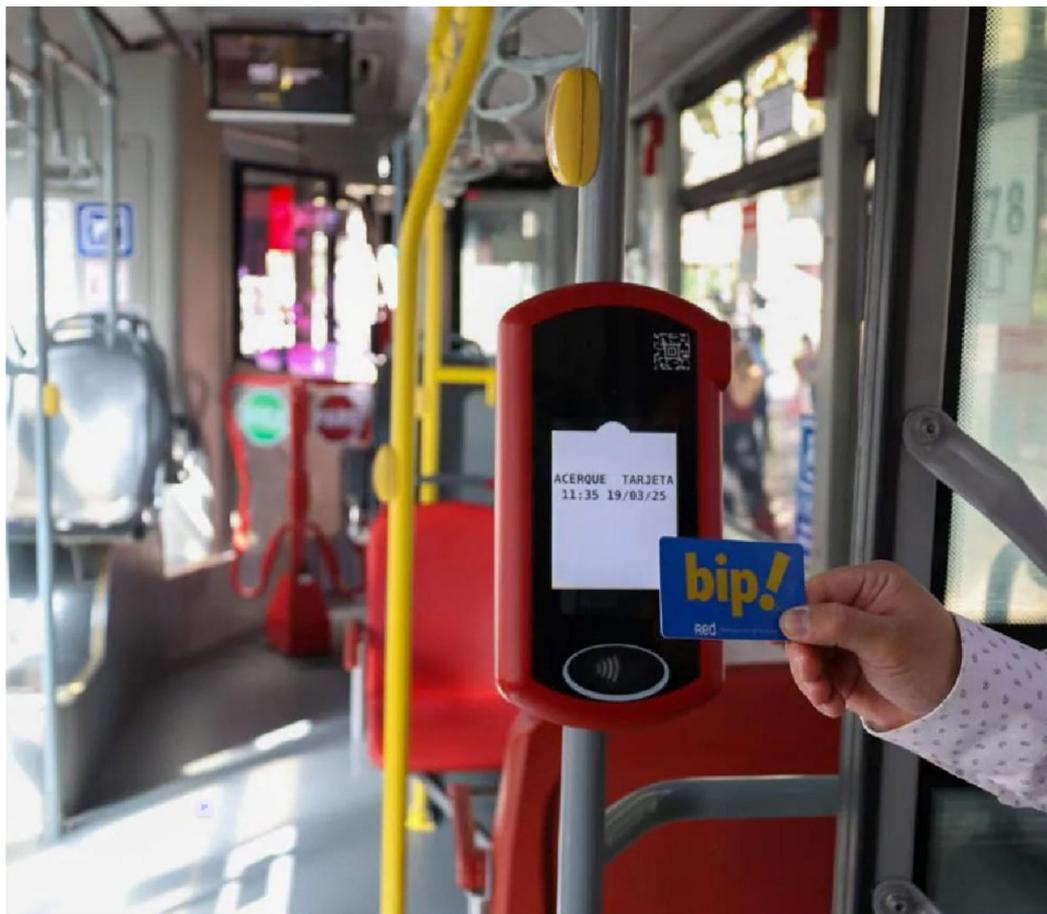
De Grange cree que la principal razón es el aumento excesivo de la flota de buses. Además, hay buses articulados y de dos pisos que no ayudan. "La oferta es excesiva, porque con las extensiones de metro no hay un reemplazo de buses. El metro se duplicó con respecto a 2008-2009, pero los buses también aumentaron y los pasajeros en buses se redujeron 40% respecto al mismo periodo", dice.

El experto en Transportes estima que actualmente existe un 26% menos de pasajeros que utilizan el bus, en comparación a las cifras previas a la pandemia. También los viajes en metro y la utilización de autopistas bajó 11% y 12% respectivamente en el mismo intervalo de tiempo. Ante esto, el decano de la Udp sugiere rediseñar el sistema para hacerlo más óptimo. "Puedes reducir el número de buses, usar buses más chicos, por ejemplo. De hecho, en la última licitación que hubo en Transantiago no se licitaron buses articulados, y eso es bueno, porque son muy ineficientes", declaró.

Hasta 2024, la flota de buses en el sistema Red Movilidad superaba las 7.500 máquinas. A esto, a principios de 2025 se anunció la incorporación de más de 1.200 ejemplares eléctricos más.

¿Es posible que sobren buses y deban salir de circulación si bajó la cantidad de pasajeros? Esta visión es resistida por Alejandra Valencia, académica de la Escuela de Ingeniería en Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Ella señala que, si bien es necesario revisar las formas para controlar la evasión, no sería buena idea reducir al cantidad de buses. Esto, porque se hacen significativos a la hora donde sube la congestión vehicular, y la frecuencia de buses baja por el aumento de tiempo por tramo; y también porque son necesarios a la hora de contener situaciones de emergencia, como cuando el metro interrumpe sus funciones por cortes de luz u otros imprevistos.

Valencia expresa también que, aunque ha habido una baja del 26% en la cantidad de pasajeros postpandemia, esto no necesariamente justifica reducir la flota de buses. "No porque haya una menor cantidad de validaciones de



► Actualmente existe un 26% menos de pasajeros que utilizan los buses.

¿Sobran buses en el Transantiago? Académicos advierten descenso de validaciones bip

Expertos en Transporte de tres universidades chilenas apuntan, entre otras cosas, a problemas de evasión aún persistentes y una subvención excesiva de la Red de Movilidad por parte del gobierno.

debe sacar el número de buses que están en circulación, así no podríamos mejorar los planes para aumentar los viajes en cuanto a transporte público, porque lo único que genera eso es que más personas viajen en automóvil", argumenta Valencia.

Asimismo, la académica agrega que hoy en día no está siendo del todo atractivo para las personas viajar en transporte público, ya que "si bien el metro y los buses han mejorado bastante, no siempre son los buses los que están circulando por las vías exclusivas. También hay taxis, automóviles que viran, y eso también genera ahí que haya más de demora en aquellas pistas".

Por su parte, el académico de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la Universidad de los Andes y director de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte, Rodrigo

Fernández, declara que en el sistema Red Movilidad "no sobran buses. La percepción de buses vacíos suele originarse desde la observación externa, especialmente en horas valle y en sectores centro-oriente de la ciudad. Sin embargo, basta con visitar las zonas dormitorio en la madrugada para comprobar lo contrario. Además, es habitual que se vean buses vacíos cuando regresan a sus terminales fuera de los horarios punta; esto ocurre en cualquier sistema de transporte con operación cíclica".

Pero en palabras de De Grange, "la expansión de Metro debe traducirse en una reducción en la oferta de buses. La mayoría, como un 80% de los usuarios de una nueva línea de Metro provienen de los buses. Por lo tanto, cuando tú abres una nueva línea de metro, tienes que rediseñar los recorridos en la superficie".

Lo primero es, de acuerdo a su criterio, redi-

señar los recorridos y las frecuencias de buses. "Lo segundo es eliminar los buses articulados, e incluso incorporar buses más pequeños en algunos sectores. Eso es más barato y te permite aumentar la frecuencia y ofrecer un servicio más adaptado a las demandas locales".

Eso sí, ambos académicos concuerdan que uno de los grandes problemas sigue siendo la evasión. No solo en los buses del transporte público, sino que también en el servicio de trenes subterráneos. Según De Grange, "se requiere un cambio de discurso y compromiso que dudo que el gobierno esté dispuesto a hacer".

Valencia reafirma esto, y además expresa que "es un tema que hay que apuntar como prioridad, porque la evasión hoy en día no solamente es hacia el transporte de buses, sino



que también hay una mayor tasa de evasión también en el sistema de Metro. Los costos de todo el sistema también han ido aumentando, el valor del dólar está mucho más alto, el costo del combustible y de electricidad también ha ido subiendo, entonces hay varios factores que generan la evasión y no necesariamente el aumento de los buses va a generar un mayor subsidio”.

Contratos

La subvención es por el costo de operación del sistema. Y una parte de ese costo de operación, añade la académica de la PUCV, tiene que ver con los contratos que se hacen con las empresas, “pero además también con el no poder cumplir el número de transacciones que en rea-

lidad deberían realizarse. Aquí estamos hablando principalmente de las transacciones de la tarjeta bip”.

Cabe destacar que las validaciones mensuales bip de diciembre de 2024 superaron las 53 millones, mientras que antes de la pandemia esta cifra no bajaba de los 80 millones. Es decir, en cinco años el sistema de transporte público ha perdido alrededor de 30 millones de validaciones mensuales, en promedio.

Ante esto, Valencia también complementa con que se requiere que parte de la subvención destinada al transporte público vaya también a planes de mejor fiscalización, “y con multas reales para las personas que están evadiendo, porque muchas veces incluso los conductores abren las puertas traseras para que la gente suba a los buses. Hace falta entre fiscalización, concientización y algún plan para mejorar justa-

mente que la evasión del transporte público disminuya, porque ya es una práctica que se ha instaurado para muchas personas”.

Para Fernández, en cambio, si la demanda ha disminuido no implica necesariamente que sobren buses, “sino que el sistema ha podido reducir su nivel de hacinamiento de 7 a 5 pasajeros por metro cuadrado en hora punta, lo que se encuentra justo en el umbral de los estándares internacionales para que un sistema de transporte público se considere digno”.

Para De Grange, por su lado, esto responde a un tema operacional. “No ha habido una gestión eficiente en los recursos de parte del Ministerio de Transporte. Como que a nadie le importa, esa es la sensación, gastar y gastar plata como si no tuviera uso alternativo. Eso es lo que a mí más me preocupa. Son 1.200 millones de dólares que podrían ser usados en sa-

► La subvención es por el costo de operación del sistema.

lud, educación, pensiones, vivienda. Eso es lo más inquietante y parte importante de ese subsidio es por la ineficiencia de la industria”, expresa con preocupación el decano de la Udp.

Pero, eso sí, Valencia remarca que reducir el número de buses podría ser hasta contraproducente si es que no se conocen bien los datos de esta evasión. “Porque si hay una proporción de un 40% de gente que no está pagando, no significa que esa gente no esté realizando un servicio de transporte. Entonces puede que quedemos con menor flota, incluso con mayor evasión, si es que se baja el número de buses en circulación”, proyecta. ●