

Juicio a las cifras de RED, ad portas de una ley que lo subsidia hasta 2032

Las platas estatales que van al ex Transantiago triplican las de hace una década. Y las tasas de evasión siguen altas. Pero en el mundo, no hay casos de transporte público que funcionen bien sin subsidio. Y reducir la evasión es un desafío inabarcable para los gobiernos, salvo un cambio en la cultura del usuario. Mientras, el Congreso está cerca de despachar un proyecto de ley que define un millonario subsidio por los próximos ocho años.

IGNACIO BADAL ZEISLER

El pasado 30 de abril, la Comisión de Hacienda del Senado emitió su informe sobre el proyecto de ley que establece un subsidio permanente de US\$1.057 millones anuales hasta el 2032 para el sistema de transporte público metropolitano RED, ex Transantiago. Es una de las últimas etapas de tramitación legislativa para una iniciativa que lleva casi dos años de discusión, pese a que el Ejecutivo le puso suma urgencia y discusión inmediata sucesivas veces.

Es que el dinero que compromete el proyecto es altísimo y el hecho de comprometerlo genera más de una duda entre los parlamentarios y entre quienes los asesoran.

De hecho, una entidad que normalmente colabora con la actual oposición es el Instituto Libertad y Desarrollo (LyD), organismo que emitió un informe poniendo énfasis en las elevadas cifras de costos y subsidios que caracterizan al sistema RED. Y que en la última década no han parado de crecer. E hizo el punto de la necesidad de que exista un esfuerzo por detenerlas o reducirlas.

En el estudio denominado "Transantiago, en qué estamos", LyD advierte que el sistema de transporte público RED es el séptimo programa más costoso del Estado, incluso por sobre el Programa de Alimentación Escolar del Ministerio de Educación. Para este año, el presupuesto fiscal le asigna US\$1.057 millones -el proyecto de ley replica este monto hasta el 2032-, y para el de la Junae van US\$965 millones. Por encima de RED, se encuentran la Subvención Escolar (US\$7.524 millones), Pensión Garantizada Universal (US\$5.713 millones), Pensiones del Sistema de Reparto (US\$2.456 millones), Gratuidad en Educación Superior (US\$2.057 millones), Subvención Escolar Preferencial (US\$1.508 millones) y el Fondo Solidario de Elección de Vivienda (US\$1.242 millones), según se desprende del informe de Monito-

reo 2022 de la Dirección de Presupuestos (Dipres).

Y más allá de su lugar en el ranking de la Dipres, es un programa cuyo costo, y por consecuencia, su subsidio, ha venido creciendo en la última década. En 2012 le fueron asignados US\$373 millones y en 2024 ese número se triplicó. Sin embargo, hay elementos destacables como que el mayor salto fue el aplicado durante el primer gobierno de Sebastián Piñera, pues entre 2013 y 2014 creció un 84%; la mayor baja fue en el segundo gobierno de Michelle Bachelet, entre 2016 y 2017, con -9%; o como que en este último año del gobierno de Gabriel Boric, el subsidio bajó un 1%, después de subir un 19% en el ejercicio anterior.

"Los montos son altos, ¿pero qué haría la ciudad si no tuviera transporte público? Es un bien esencial, como el agua potable", dice Rodrigo Martín, vicedecano de Arquitectu-

ra de la Usach.

Es que hoy en día no existen servicios de transporte público en grandes urbes que se financien sólo con tarifa. "No conozco ninguno", señala Andrés Gómez-Lobo, profesor de Economía de la Universidad de Chile y exministro de Transportes. Según el reporte de la European Metropolitan Public Authorities de 2022, citado por el Ministerio de Transportes chileno, el porcentaje de aporte por tarifa en el sistema capitalino es similar al de ciudades como París, Barcelona, Estocolmo y Budapest.

El subsidio al transporte público viene desde la primera administración Bachelet y se estableció como una política pública apoyada por todos los sectores políticos, debido a la necesidad de contar con un mejor servicio, que terminara con la inseguridad de choferes y pasajeros que exhibía el sistema privado de las micros amarillas.

"El subsidio al sistema de transporte público es deseable por varios motivos: es un subsidio progresivo (beneficia a personas de menores ingresos, quienes son los que más usan el transporte público y que además, generalmente no tienen otra manera de llegar a sus lugares de trabajo o estudio). Además, estos subsidios mejoran la calidad del transporte público (tenemos más líneas de metro, más buses eléctricos porque el transporte público tiene más demanda y hace socialmente rentable este tipo de proyectos) y al usar más el transporte público, se contamina menos", explica Patricia Galilea, profesora de Ingeniería de Transporte y Logística de la Universidad Católica.

Otros expertos en transporte consultados coinciden en que los subsidios al transporte público son necesarios. Y apuntan primeramente a lo más sensible para los ciudadanos: la tarifa. "O subsidias o reduces la operación del sistema. Y la otra opción es aumentar la tarifa", apunta Gómez-Lobo. "Sin subsidio, actualmente se debería pagar una tarifa de \$1.700, el doble de la actual", calcula Cristián Bowen, socio de CIS Consultores y exsubsecretario de Transportes. "La tendencia mundial no es eliminar los subsidios, sino al revés, tenerlos y potenciarlos más", agrega.

Ahora, la aprobación de una ley especial que extienda el subsidio hasta 2032 también cuenta con la unanimidad de respaldo entre los especialistas. Esto, debido a que evita que se produzca una negociación política todos los años que ponga en riesgo la operación del sistema, lo que brinda tranquilidad a este y a los gobiernos que sigan.

"Tanto la academia como la industria y los distintos gobiernos han coincidido en la necesidad de contar con un marco presupuestario sólido y permanente, que posibilite financiar a largo plazo -tal como ocurre con toda política de Estado- al sistema de transporte público. De esta forma, plantear un proyecto que tras pase los periodos

¿Qué pasó con el fondo espejo para regiones?

En 2009 nació un Fondo de Apoyo Regional, o fondo espejo, cuyo fin era replicar el subsidio que iba al sistema de transporte metropolitano para regiones, o sea el mismo monto que aporta el Estado a RED, se distribuye en provincia. Aunque es poco lo que se conoce respecto al destino de estos millonarios fondos, el ministerio aclara que parte de estos fondos es administrada por el MTT y otra por los gobiernos regionales, que no necesariamente van a transporte. Lo que gestiona el MTT no sólo va al transporte público urbano en regiones, sino también al transporte terrestre rural, marítimo, lacustre, fluvial, aéreo, e incluso escolar en zonas rurales. En lo urbano, en 2022 sólo un 38%

de la población tenía acceso a transporte regulado, hoy es un 44% y el objetivo es llegar al 60% en 2026. El subsidio también servirá para que ciudades como Antofagasta, Valparaíso, Coquimbo-La Serena y Copiapó tengan pronto buses eléctricos, como los de Santiago. El exministro Gómez-Lobo cuenta que hay miles de contratos que se financian con este dinero y ejemplifica con la tarifa baja para adulto mayor en varias ciudades, subsidios de transporte escolar para más de 40 mil estudiantes en zonas rurales, barcos a Juan Fernández o Isla de Pascua, barcaza de Puerto Yungay a Puerto Natales, ferrys en Chiloé, taxis fluviales en Valdivia o trenes como el Merval y el Temuco-Victoria.

ALGUNAS CIFRAS DESTACADAS DE RED



Crecimiento anual subsidios a RED 2012-2024

USD MM, en moneda 2024



FUENTE: Dipres

Subsidios al transporte público en algunas ciudades (2019)

Como porcentaje del total de gastos operacionales



FUENTE: Estudio BID

Tasas de evasión en ciudades seleccionadas

País - Ciudad	Sistema	Año	Tasa evasión	Fuente
Chile - Santiago	RED (Buses)	2022	42%	DTPM, 2023
Colombia - Bogotá	Transmilenio (tronal)	2022	29,7%	TransMilenio, 2022
Reino Unido - Londres	Bus	2020	1,86%	Transport for London, 2020
Alemania - Berlín	U-bahn, tranvía, bus, Sbahn	2022	1%	dpa/deepl.com, 2022
EE.UU. - Washington DC	Bus	2022	34%	WMATA, 2022
EE.UU. - Nueva York	Bus	2022	29%	Guse, 2022

FUENTE: STEER

LA TERCERA

presidenciales y permita dar robustez al sistema, entregando certezas a sus usuarios en cuanto a la calidad de servicio y el costo asociado a su uso, así como a la industria, reduciendo riesgos de financiamiento y participación, no sólo es lo necesario y responsable, sino lo éticamente correcto”, dijo el Ministerio de Transportes al ser consultado por **Pulso La Tercera**.

Evasión, la gran carga

Uno de los factores, o quizás el factor que más controversia provoca a la hora de aprobar tantos recursos, es la evasión. Simplemente, porque toda la población debe financiar, tanto con sus pasajes como con sus impuestos, a los evasores. Y LyD apunta a que “no es responsable con las finanzas públicas ni con las otras urgencias sociales del país que las ineficiencias del sistema, graficadas en una evasión promedio por sobre el 42% en los últimos dos años y en el largo período en que las tarifas fueron congeladas, se perpetúen”. Por ello, plantea la necesidad de que el proyecto de ley contenga ciertas metas de reducción. El MTT en todo caso señala que en 2023 el índice de evasión se redujo en seis puntos porcentuales como fruto de un plan implementado desde diciembre de 2022.

Gómez-Lobo reclama que LyD levante estas quejas ahora y no durante la administra-

ción Piñera II, cuando la evasión se disparó, debido a su cercanía política. Pero a la hora de evaluar mejoras, coincide con Bowen en lo difícil que es combatir el impago del pasaje. “Cada inspector debe ir acompañado por un carabinero (si no, se arriesgan a ser agredidos), y los carabineros, por norma, deben andar en parejas. Por tanto, se tendrían que restar dos de las labores de vigilancia y seguridad para esto. No hay suficientes policías para todas estas tareas”, ejemplifica el exministro.

Por esto que plantean que la idea de vincular la entrega de los subsidios al cumplimiento de metas de rebaja de evasión es irrealizable. “Sí creo que podrían haber compromisos de indicadores de esfuerzos contra la evasión”, plantea Bowen.

Pero hay otros especialistas que sugieren otras vías, como campañas comunicacionales que incentiven el pago y vayan modificando la actual cultura de la evasión. O que se opte por el subsidio a la demanda, es decir, que en vez de que el dinero estatal vaya a subsidiar la operación de los concesionarios privados que ofrecen el servicio, se dirijan a los usuarios, mediante, por ejemplo, la ficha social. “Entre los más pobres, el costo del transporte puede llegar a ser el 20% de los ingresos. Deberíamos focalizar el subsidio”, dice Martín. ●

