

MACARENA CERDA M.

Desde 2022, el Ministerio de Transportes ha destinado más de \$156 mil millones a proyectos de mejora para el sistema capitalino de buses Red, conocido como Transantiago. Este 2025, la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) anunció que invertirá \$61.288 millones adicionales en nuevas obras, lo que supone un incremento del 42,5% respecto del año pasado.

Ante esto, expertos plantean que la inversión para esta rama del transporte capitalino continúa recibiendo la mayor parte del presupuesto para dichos fines —aproximadamente, un 65% va para los microbuses, mientras que solo un 25% sirve para el metro, según datos de 2023—, a pesar de que la empresa de trenes tuvo más validaciones Bip! en 2023 que Red (599 y 589 millones, respectivamente).

“Es tremendamente ineficiente que la prioridad del Ministerio de Transportes sean los buses del Transantiago, considerando que el metro está moviendo una mayor cantidad de pasajeros. De hecho, si el ministerio no hubiera gastado los recursos en los diez buses de dos pisos, se hubiera permitido financiar la operación, y para siempre, de 12 estaciones de metro”, sostiene Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la U. Diego Portales.

El expresidente de Metro argumenta que los recursos que deberían destinarse para el funcionamiento del tren urbano podrían ser usados en aspectos fundamentales como “la seguridad de los pasajeros, y de los equipos en estaciones. La inyección de recursos adicionales que requiere Metro en su operación

Un 65% del presupuesto se destina a las micros, mientras que solo un 25% al metro:

Expertos advierten que Gobierno prioriza autobuses sobre metro, pese a que el tren urbano mueve más pasajeros

El ministerio sostiene que “resulta erróneo plantear que existe una priorización, más aún dado que el financiamiento es contemplado en la totalidad del sistema”.



Locomoción. Existen más de 7.500 microbuses en la Región Metropolitana.

está dada para mejorar los estándares de seguridad”.

Asimismo, afirma que “siguen priorizando los buses, y el metro está obligado a cerrar accesos ante la delincuencia”, cuestionando la decisión de clausurar una de las entradas a Cal y Canto. “El

año pasado, el metro movió más pasajeros que los buses, y recibe apenas un 40% de lo que recibe Red. Metro, y los usuarios del sistema, están pagando por estas decisiones”.

En la misma línea, Francisco Frésard, ingeniero civil en

Transporte y académico de la U. Católica, apunta que “ninguna ciudad de más de un millón de habitantes ha resuelto su problema de transporte público con buses en superficie y compartiendo el tráfico general. Todas han resuelto con rie-

les, como metro, tranvía o trenes livianos”.

El especialista destaca que “Santiago ya tiene 8 millones de habitantes, pero la autoridad central insiste en los buses (...). Además, la velocidad media de buses baja de 13 km/h, en cambio, el metro, cuando menos es 30, llegando a 36 en algunos tramos o líneas”.

“Un sistema integrado”

Patricia Galilea, académica del Departamento de Ingeniería, Transporte y Logística UC, sostiene que “tenemos una cobertura de autobuses que quisiera cualquier gran ciudad en el mundo, y eso genera que haya viajes que quizás no son tan rentables, pero que se realizan para cubrir distintos puntos de Santiago”.

“No se puede poner al autobús en contra del metro como si fueran competencia. En la realidad, deberían colaborar mucho más, porque cumplen roles distintos”, puntualiza, agregando que “si sacas los autobuses, dejas comunas

enteras sin tener cómo moverse”.

No obstante, también es crítica con respecto al no pago del pasaje, fenómeno extendido en la red de buses: “No es sostenible un sistema donde casi la mitad de los pasajeros de autobuses no paga su pasaje. Eso afecta directamente las arcas fiscales (...). La evasión es una vergüenza, pero está arraigada en problemas más profundos, como la desigualdad social y la falta de acceso a transporte asequible”.

Contactado por “El Mercurio”, el Ministerio de Transportes indicó por escrito que “el sistema de transporte público metropolitano es un sistema integrado y cuyo funcionamiento es por definición colaborativo, no existiendo una priorización de un modo sobre otro (...). Resulta erróneo plantear que existe una

priorización, más aún dado que el financiamiento es contemplado en la totalidad del sistema, sin que pueda indicarse que recursos determinados financian una tarifa en particular o uno u otro componente en exclusiva”.

VELOCIDAD
 El metro puede alcanzar hasta los 36 km/h, mientras que en los buses es variable, alcanzando incluso los 13 km/h.