

En junio se entregaron \$59 mil millones, la cifra más alta desde diciembre de 2009, cuando fueron \$60 mil millones:

Transantiago ha recibido desde su inicio más de US\$ 6 mil millones por aportes del Estado

El sistema, que opera desde 2007, será modificado el próximo año, para lo que la cartera prepara una nueva licitación.

JUDITH HERRERA C.

Los próximos meses serán decisivos para el sistema de transporte de la capital: antes de fin de año, el Ministerio de Transportes proyecta presentar la licitación que renovará el actual modelo y, mediante sus cambios, mejorar el servicio.

Con 11 años de operación, el Transantiago está en su última vida, ya que para el próximo año se implementará el Tercer Milenio, enfocado en el metro como pilar estructural.

Uno de los problemas del sistema es su situación financiera. Según datos entregados a "El Mercurio" por Ley de Transparencia, desde 2007 y el 25 de junio de este año, el Estado ha aportado US\$ 6.473 millones para que siga operando, es decir, cuatro billones de pesos.

En comparación, la construcción de las líneas de metro 8 y 9, y la extensión de la Línea 4 —anunciadas este año— tendrían un costo de US\$ 4 mil millones.

¿Qué explica, entonces, la gran cantidad de recursos entregados al Transantiago? Desde el inicio, los costos que tuvieron las empresas operadoras fueron mayores a las ganancias registradas por el pago de la tarifa por parte de los pasajeros.

El subsidio

El primer año del Transantiago, autoridades y expertos nota-

ron que para que la operación siguiera sería necesario un aporte estatal. Ese año se usó la Ley 20.206 —de estabilización financiera para el transporte público—, y en 2008 y 2009 los fondos del 2% y 1% constitucional. Desde 2009, se ha utilizado el subsidio estatal, mediante una ley aprobada ese año.

"Lo que los usuarios pagan no alcanza para financiar la operación del sistema, incluyendo buses, metro y Tren Central", sostiene **Guillermo Muñoz**, quien fue

“Necesitamos un Transantiago con el que se genere un mecanismo de asignación de precios más competitivos”.

GUILLERMO MUÑOZ
Ex director del DTPM

director del Transporte Público Metropolitano (DTPM) durante la segunda gestión de la Presidenta Bachelet.

Sin embargo, el problema del subsidio, plantea **Alejandro Tirachini**, académico de Ingeniería Civil en Transportes de la U. de Chile, no radica en su existencia, sino en que "se usa principalmente para cuadrar la caja entre ingresos y egresos, y no puede usarse de forma directa para obras que mejoren la calidad del servicio; por ejemplo, para tener más y mejor infraestructura, y para el mantenimiento de vías y paraderos".

De acuerdo con Rodrigo Troncoso, investigador del Centro de Políticas Públicas de la U. del Desarrollo, la complejidad nace de no haber previsto, antes de implementar el modelo, que sería necesario un aporte estatal: "No hubo discusión de si se necesitaría subsidio, entonces, lo que lle-

Las cifras del sistema

El aumento en los recursos se explica, en parte, por revisiones de contrato y nuevos recorridos.



DATO CLAVE

Los elementos del sistema

- ▶ **LOS BUSES DEL TRANSANTIAGO.** El sistema de transporte público de Santiago tiene siete operadores.
- ▶ **METRO.** La red subterránea de la ciudad cuenta con 119 kilómetros divididos en seis líneas que trasladan a más de 2,3 millones de personas diariamente.
- ▶ **TREN CENTRAL.** Los ferrocarriles también son parte del sistema, a través de la operación de Metrotrén Nos, que comenzó en marzo de 2017 y que une San Bernardo con el eje Alameda en 22 minutos.
- ▶ **LOS NÚMEROS.** Según el último informe de gestión del DTPM, en 2017, en todo el sistema, incluyendo buses, Metro y Tren Central, se registraron 1.051 millones de viajes anuales y 2.921.837 transacciones al día.

gó después fue reactivo y no bien planificado. Por eso el sistema no genera ingresos".

Muñoz agrega que, a partir de 2012, se iniciaron las revisiones cada dos años a los contratos de los operadores. "Por eso hay aumentos de costos en 2014, 2016 y probablemente 2018. De hecho, si uno proyecta este año completo,

el gasto será el más alto en la historia del Transantiago".

Montos mensuales

En junio se entregaron \$59 mil millones, la cifra más alta desde diciembre de 2009, cuando se dieron \$60 mil millones.

Fernando Saka, director del

Las mayores asignaciones (En pesos)

Diciembre 2009	60.744.820.352
Junio 2018	59.086.897.076
Mayo 2015	56.298.092.684
Noviembre 2008	53.681.671.158
julio 2007	52.000.000.000
Octubre 2009	50.755.891.636
Octubre 2008	50.621.308.264
Diciembre 2008	49.120.202.675
Enero 2016	48.378.538.294
Noviembre 2016	47.914.191.392

Fuente: Ministerio de Transportes

EL MERCURIO

DTPM, sostiene que el uso mensual se determina mediante dos factores: "la estacionalidad de la demanda y la aplicación de revisiones operacionales, que implican cambios en determinados pagos a operadores". A eso se suman los meses en que "se aplicaron modificaciones a los recorridos de buses,

o bien nuevos servicios, que apuntan, más allá del costo, a seguir mejorando la cobertura del sistema".

Para Troncoso, la futura licitación debe hacer rentable el sistema: "Si fueran más empresas, de menor envergadura, y con contratos más cortos, sería más fácil la renovación y la operación".