

El primer semestre de este año el subsidio alcanzó a US\$ 364 millones: Recursos que da el Estado al Transantiago llegan a récord y subirán todavía más en 2018

Mayor costo operacional y el déficit generado por la evasión y la pérdida de pasajeros explican el aumento en el requerimiento de dinero estatal del sistema, que demandó US\$ 80 millones más entre enero y junio de este año que en igual lapso de 2010.

MANUEL VALENCIA

A diez años desde que el Transantiago se puso en marcha, el sistema ha ido aumentando la cantidad de recursos que demanda del fisco. Si en el 2010, primer año analizado (porque entró en vigor la primera ley de subsidio), el Estado aportó US\$ 283 millones en el primer semestre, este año se entregaron US\$ 364 millones en el mismo período. Esto, pese a que la recaudación de los buses creció de US\$ 391 millones en el mismo lapso de 2010, a US\$ 518 millones este año.

Según un informe financiero elaborado por el Ministerio de Transportes, al cual "El Mercurio" accedió a través de la Ley de Transparencia, este semestre exhibe el mayor monto de subsidio estatal al Transantiago en su década de funcionamiento. Con ello, los ingresos totales de los buses (sumando su recaudación) llegaron a un récord de US\$ 883 millones, el más alto en la historia del sistema.

El especialista en transportes y ex coordinador de Transantiago, Raimundo Cruzat, señalo que esto se explica, "porque el esquema de costos ha tendido a aumentar más que los ingresos. El incremento en recursos puede relacionarse con programas de operación que se han ido modificando y que, de alguna manera, hacen que el uso de buses sea más eficiente que el ingreso mismo que reciben. Hay servicios que son más cortos y que permiten dar más vueltas. Pero también operarlos, por los costos de insumos y servicios, se ha vuelto más caro".

Evolución de ingresos y requerimiento de subsidio estatal entre 2010 y 2017

Estos son los montos de los aportes estatales entregados al Transantiago durante los primeros semestres de cada año.

Ingresos buses		Subsidio estatal		Cifras en dólares			
674.967.924	667.930.800	694.922.527	708.867.151	837.088.850	791.642.995	820.299.574	883.035.199
391.331.888	422.322.172	439.409.803	449.789.167	515.482.674	512.473.742	494.558.100	518.972.673
283.636.036	245.608.628	255.512.723	259.077.984	321.606.176	279.169.253	325.741.474	364.062.525
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Fuente: Ministerio de Transportes, a través de la Ley de Transparencia

EL MERCURIO

US\$ 864 MILLONES
tendrá de presupuesto el Transantiago para el próximo año.

A este mayor costo se suma el impacto de la evasión, que implica pérdidas anuales sobre los US\$ 140 millones, que obligan a reajustar el pago a los operadores, en el actual esquema contractual.

Alza de aporte fiscal

Estos montos, sin embargo, mostrarán un incremento aún mayor el próximo año, tras la aprobación del presupuesto 2018 para Transantiago. Tal como lo contemplaba la redacción original de la ley, aprobada en 2015, el próximo año el Transantiago sumará US\$ 124

millones anuales más (hasta 2022) para financiar la construcción de las líneas 3 y 6 del metro, además de las extensiones de las líneas 2 y 3. Así, si este año el sistema tuvo un presupuesto de US\$ 740 millones, el próximo ascenderá a US\$ 864 millones, que es un monto récord, similar a lo que se estimó inicialmente para la inversión del tren Alameda Nos.

Dentro del alza de los subsidios, el que tuvo un aumento más significativo fue el Subsidio Especial Adicional que para 2018 crecerá en 120%, llegando a los US\$ 196 millones.



La vejez de los buses ha aumentado el costo operacional del sistema por gastos de mantención. Esto podría reducirse con la llegada de nuevas flotas.

críticos, ha perdido usuarios y ha incrementado la evasión del pasaje, junto con el deterioro de la calidad de servicio.

Para Franco Basso, académico de la U. Diego Portales y especialista en transportes, los niveles de subsidio de Santiago, que rondan el 40%, son razonables si se comparan con países de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos). "Si bien hay que hacer un esfuerzo por mantener los costos del sistema a raya, porque en los últimos años han ido aumentando, falta también comunicar mejor qué financia cada parte del subsidio, porque no puede ser que una inversión en autopista sea apreciada como tal, pero si los recursos se usan en transporte público sea percibido como un gasto. El subsidio está técnicamente justificado", dice.

El subsecretario de Transportes, Carlos Melo, dice que con estos montos alcanzan las proyecciones financieras hasta 2022, contempladas en la ley. Luego, afirma, se debe modificar la ley para financiar proyectos futuros, como la Línea 7. "La puesta en marcha de cualquier iniciativa de largo plazo tiene que considerar futuras obras. Es necesario trabajar actualizaciones de la ley si así se requiere", dice.

La discusión de esa ley de financiamiento se prevé compleja, debido a las críticas que genera la entrega de recursos para un sistema que, según los

De todas formas, Basso afirma que la nueva licitación, que reemplazará a cuatro empresas por seis nuevos operadores en octubre de 2018, debería acotar los costos. "La licitación tiene aspectos que van en el sentido correcto, como la expropiación de terminales, menos buses y recorridos y operadores más chicos que debiesen ser más eficientes", sostiene.