

Expertos debaten puntos que podrían hacer o no factible una medida de este tipo:

# ¿Puede ser gratuito el transporte en micro? Costos y eficiencia, entre los argumentos

El sistema opera con un aporte fiscal que subsidia casi la mitad del pasaje. Evasión y aplicación son otros factores a tener en cuenta.

JUDITH HERRERA

El transporte público de la capital se convirtió en uno de los focos de discusión tras el estallido social. Fue, precisamente, el alza de \$30 en el pasaje el hito que detonó la crisis.

Dicho aumento se congeló mediante un decreto del Gobierno, el cual también dejó sin efecto un nuevo incremento de \$10.

En ese contexto, el debate ha apuntado a los costos que tiene el sistema para el Estado, considerando, además, el problema de la evasión —del cual aún no hay cifras oficiales desde el inicio de la crisis—, y la inyección de recursos que se está haciendo por mantener una tarifa que ya se encuentra subsidiada.

El sistema, de hecho, funciona con un subsidio que cubre el 47% del valor del pasaje —y que se replica con un fondo espejo en las regiones—, y que entre su primer año de funcionamiento y 2018 se ha traducido en el desembolso estatal de más de US\$ 6,4 mil millones. Y eso, sin contar que desde que partió, en 2007, ha estado bajo críticas debido a las fallas de la operación y el gasto financiero que ha significado, por lo cual se está cambiando a un modelo denominado Red Movilidad.

Hoy, surgen ideas que invitan a reflexionar sobre un cambio de modelo en la capital, que incluso apuntan a un transporte público gratuito, que ayudaría, según sus impulsores, a mejorar la congestión y la calidad de vida de los usuarios. Sin embargo, los costos que tendría una medida así, al igual que la desigualdad que enfrentarían las regiones, son otros puntos a considerar.

“Tiende a ser una mala idea por el enorme costo fiscal, e incluso dudosa rentabilidad social, porque el transporte público ya opera con un subsidio importante”.

RODRIGO TRONCOSO  
INVESTIGADOR DE LYD

“Es una política que es poco justificable. Es algo para países ricos o ciudades pequeñas. No he visto una ciudad grande que lo tenga”.

RONALD FISCHER  
ACADÉMICO DE INGENIERÍA DE LA U. DE CHILE



SISTEMA.— Actualmente se lleva a cabo el proceso para reemplazar Transantiago por Red Movilidad, lo que implica el cambio en los operadores y la renovación de los buses.

“Es muy probable que los ejes con más evasión sean también los que tienen más dificultades socioeconómicas para pagar el pasaje”.

RODRIGO MARTÍN  
ACADÉMICO DE LA U. DE SANTIAGO

“Tiene externalidades positivas, como personas que dejan el auto y se suben al transporte público, lo que baja la congestión y los accidentes”.

LORENZO CERDA  
INVESTIGADOR SOBRE TRANSPORTE

## ¿Es necesaria una política así?

A juicio de Rodrigo Troncoso, investigador en transporte del Instituto Libertad y Desarrollo, “no hay ningún motivo razonable para un transporte gratuito”. Asegura que aplicar la gratuidad significa “un altísimo costo fiscal, que no es un gasto prioritario en vista de políticas públicas contingentes, como el tema de las pensiones o la educación”.

Rodrigo Martín, director del Smart City Lab de la U. de Santiago, plantea que, si se quiere abordar la desigualdad, “es necesario considerar medidas, al menos para quienes más lo necesitan en los estratos más bajos: “Buscaría una diferenciación de costos y poder subsidiar la demanda de los grupos socioeconómicos vulnerables”.

## El impacto de la evasión del sistema

Para Troncoso, el no pagar el pasaje es un problema serio: “Una degradación social que se ha normalizado”.

Además, indica que, si se avanza a la gratuidad, se terminaría validando ese tipo de conductas.

En todo caso, según Martín, “es muy probable que los ejes con más evasión sean también los que tienen más dificultades socioeconómicas para pagar el pasaje. Si se piensa en gratuidad, aún siendo focalizada, podríamos abordar esa problemática (...). Esto conllevaría a una mejora en la calidad de vida de esas personas”.

## Buscando la eficiencia

Ronald Fischer, académico de Ingeniería de la U. de Chile, sostiene: “Es poco justificable. Es algo para países ricos o ciudades pequeñas. No he visto una ciudad grande que lo tenga”, por el nivel de operación que hay. Concuierda Troncoso, quien asevera que el sistema es muy grande y que se traduciría en una baja en la calidad “para poder hacer cuadrar los números”.

Lorenzo Cerda, ingeniero e investigador en transporte, plantea que sería una política que haría más efectivo el sistema y el funcionamiento de la ciudad con externalidades como “el número de personas que deja el auto y se sube al transporte público, lo que baja la congestión y los accidentes, aspectos que están asumidos pero que sí se pueden bajar”.

## ¿Se aplicaría en todo el país?

Troncoso enfatiza que si se implementa la gratuidad en Santiago, significaría también hacerlo en las regiones: “Una política que tiende en esa dirección va a recibir enorme presión de parte de los parlamentarios regionales (...). Haría al transporte público insostenible y la válvula de escape sería la calidad”.

Por el contrario, Martín apunta a que podría ser un empujón para mejorar los estándares en las regiones: “Sería una buena política porque son criterios que podrían aplicarse en todo Chile, en términos de equidad social. Se pueden identificar las necesidades de cada zona y ver bien cómo aplicar la medida; quizás, mejorando primero la infraestructura y los buses”.

## Costos de la medida

Según el investigador de LyD, los gastos serían demasiado altos como para aplicar la política, porque “el incentivo que genera es que el control de costos empeora (...). Si aumentan los dineros, las empresas no quiebran sino que aumentarían todavía más el aporte fiscal, lo que hace ineficiente la operación”.

De acuerdo con Martín, apostar por una medida de este tipo “tiene que analizarse por el enorme costo fiscal con una visión de cómo hacer factible su implementación. En ese caso se pueden buscar alternativas como un impuesto urbano en Santiago, mediante recaudación por tarificación vial, o un subsidio más extendido”.

## Debido a su ubicación y amplio patrimonio: El poblado “Belén” chileno, en el altiplano, vive despegue turístico

Sus habitantes, de origen aimara, suman servicios y piden que los incorporen en el cuidado y exhibición de atractivos.

MARIO ROJAS MARTÍNEZ

km de Arica, la ciudad más cercana, y en las próximas jornadas tendrá una ceremonia que se



RELIGIOSIDAD.— El poblado es parte de la treintena de localidades e iglesias que componen la Ruta de las Misiones y también es reconocido por la gran cantidad de plantas medicinales que desde épocas ancestrales se usan para tratar malestares.