

TRANSPORTES: AGOTAMIENTO Y NUEVAS MIRADAS



Por Jorge Inostroza Sánchez
@JorgeJis
Expresidente Grupo EFE
Diciembre 2023

El **Presupuesto para el Transantiago, año 2024**, aumentará un 10%, superando los USD 900 millones de subsidio. A la fecha, con una **evasión mayor al 44%**, se intenta que los dueños de los buses sean distintos a los que los operan, buscando limitar capacidades de negociación.

A partir de los años 90 diversos gobiernos han efectuado intentos de regulación, lo que se ha traducido en dos modelos:

Concesion/Licitación: El Estado licita-concesiona el uso de las vías para determinados vehículos y servicios. Proceso abierto, donde participan diversos interesados (Transantiago).

Perímetro de Exclusión: El Estado determina un área geográfica en la ciudad y define exigencias para los servicios que allí operen. Proceso cerrado de negociación con los antiguos y actuales operadores locales, repitiendo estilos y culturas (Valparaíso, Valdivia, Chillan, Iquique, entre otras).

A su vez, los usuarios demandan: cortos tiempos de espera (frecuencias), tiempos de viaje acotados, buses sin aglomeraciones, tarifa razonable, seguridad durante el trayecto, estado, limpieza y confort a bordo.

Con gastos anuales en subsidios por más de USD 1.800 millones (2022), habrán pasado **30 años desde**

el ingreso del Estado a la regulación y si bien se registran mejoras en la Región Metropolitana (con muy altas inversiones y gastos), **el resto de las Regiones y el País continúan con servicios de calidad de los años 90.**

El **uso intensivo del modelo de perímetro de exclusión, hasta el agotamiento** (negociación directa, sin licitación y con subsidios), ha mantenido por décadas a los operadores actuales, replicando las relaciones de poder y una **muy deteriorada calidad de los servicios**. En los buses eléctricos, por ejemplo, el Estado garantiza a todo evento el pago de los buses (enviable) y, además, paga subsidios principalmente por los kilómetros que recorren los buses, no por pasajero transportado.

Una nueva mirada aun no explorada es que el Estado participe también en la operación de algunos recorridos de buses. Metro y Ferrocarriles están hoy en condiciones legales de operar buses en la RM, Valparaíso y Concepción. Seguro, habría otra calidad de los servicios.

Frente al agotamiento del modelo, pareciera conveniente cambiar la mirada desde los negocios hacia la prestación de un servicio. Hacia un Estado activo y a cargo que, asegurando los recursos, entregue las prestaciones exigidas en estos tiempos, para las personas y las ciudades.

Pareciera conveniente cambiar la mirada desde los negocios hacia la prestación de un servicio.

