

MÁS RECURSOS PARA TRANSANTIAGO ¿CUÁL ES EL PLAN?

Rodrigo Troncoso

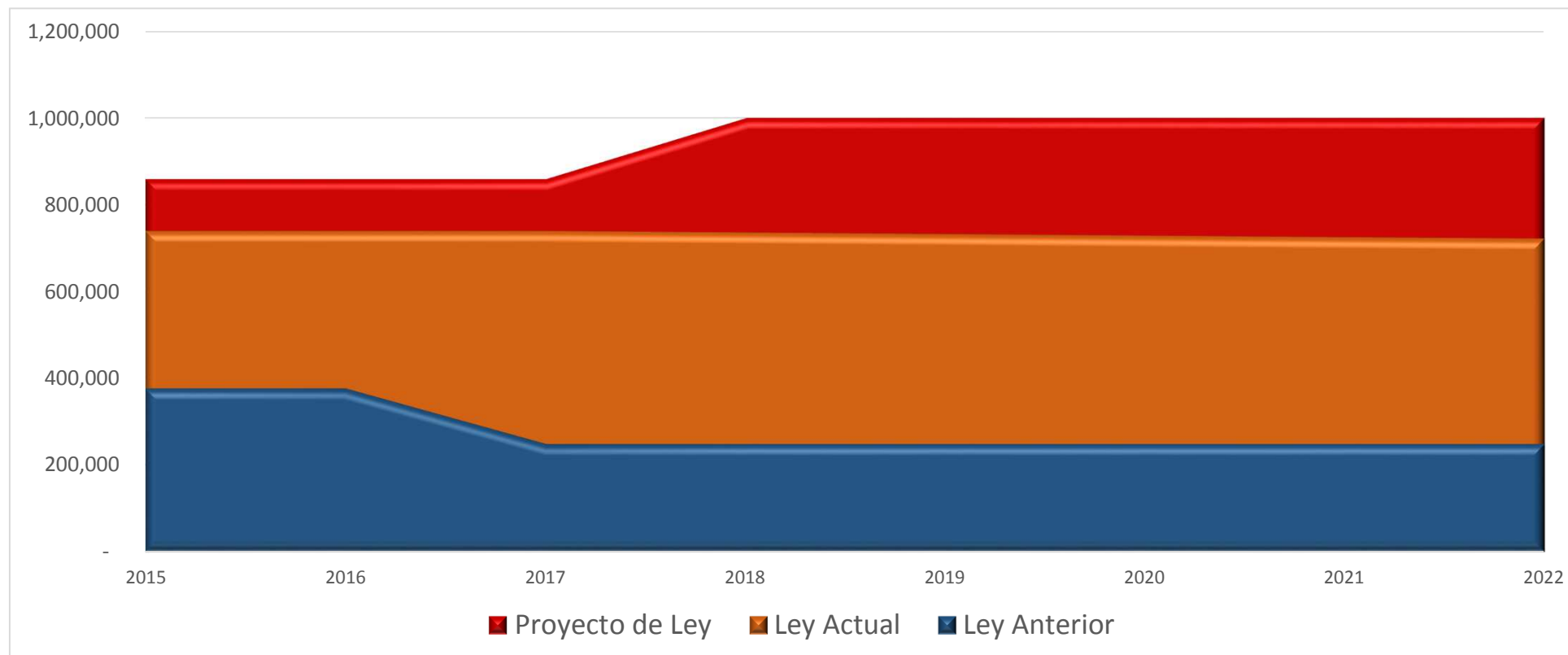
Facultad de Gobierno, Universidad del Desarrollo

Libertad y Desarrollo

Historia del Subsidio

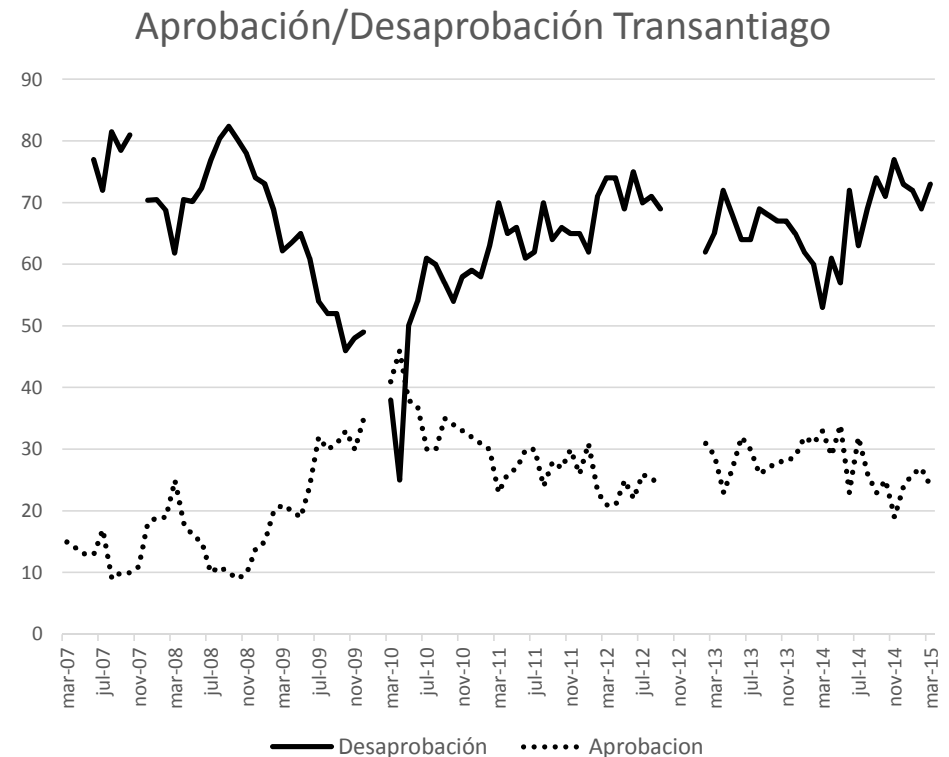
- Promesa original de Transantiago:
 - Transporte público de clase mundial para Santiago.
 - Sin la necesidad de subsidios fiscales.
- Desastrosa puesta en marcha en 2007 financiado con 2% constitucional.
- En 2009 se introduce un subsidio permanente y uno transitorio hasta 2022 (Ley 20.378).
- Ambos con fondos espejo para regiones.

Cambio de actitud: costos en aumento



Mayores costos, pero no mejor servicio

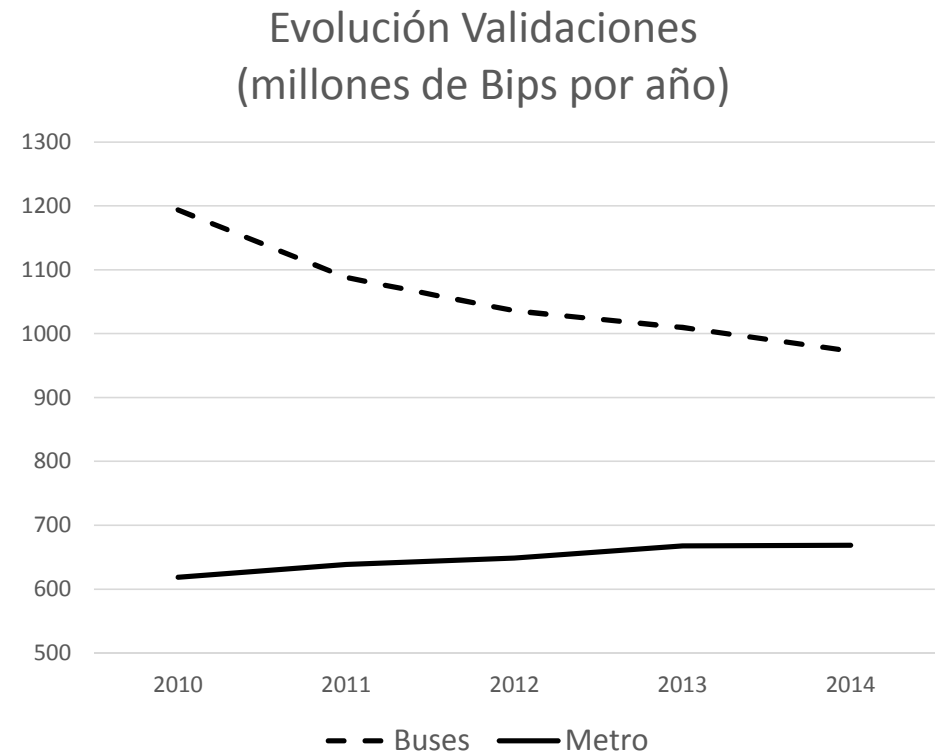
- Informe de ACTUS divulgado el 28 de abril en La Tercera:
 - Recursos no son suficientes para implementar mejoras al sistema
 - Sólo alcanzarían para mantener el actual nivel de servicios.
- Encuesta Adimark:
 - Desaprobación tan alta como en primeros años de operación



Fuente: Elaboración propia con datos de encuesta Adimark.

Mayores costos, pero no mejor servicio

- Desde 2010 las validaciones en buses han disminuido en un 18.5%
- En el mismo período las de Metro aumentaron en 8.1%



Fuente: Elaboración propia con datos del MTT.

Subsidio ideológicamente falso

- A pesar que la Ley 20.378 establezca que el subsidio es para estudiantes, en la práctica esto no es así.
- El subsidio es para las pérdidas agregadas del sistema, independiente de su origen.
- En este sentido contribuyen al déficit:
 - Los altos costos de operación de los buses.
 - Los viajes con transbordo.
 - La alta evasión.
 - La negativa a subir la tarifa adulto.

Los distintos costos de Transantiago

- Costo para el usuario
 - Primer Bip! del viaje (\$640), los siguientes no tienen costo o uno reducido cuando hay combinación bus-Metro.
 - Estos son los ingresos del sistema.
- Tarifa técnica o PPT
 - Pago por cada BIP! al operador.
 - Se genera aunque no necesariamente signifique un costo para el usuario (ingreso para el sistema).
 - Paga lo mismo si el pasajero es estudiante o adulto.
- Costo económico del sistema
 - En el corto plazo, si se evaden los viajes que producen pérdidas se reduce el déficit del sistema.
 - Pero, en el largo plazo, estas personas efectivamente son transportados, lo que tiene un costo económico real.

Tarifas técnicas

- Finalmente, es el costo económico el que se usa para fijar las tarifas técnicas.
- De esta forma, los operadores más costosos son los que reciben un mayor pago por pasajero.
- No hay incentivos a mantener costos bajos en el largo plazo.
- El operador de menor costo para el sistema es Metro con un PPT de unos \$350.
- Paradójico para el pasajero, porque es el medio de mayor costo para el usuario.
- De hecho, los viajes de adultos en Metro sin trasbordos bus-Metro son de los pocos que generan excedentes en el sistema.

¿Subsidio a la pobreza o a un mal diseño?

- Una de las justificaciones políticas al subsidio es que favorece a los más pobres.
- Sin embargo, el monto anual del subsidio a Transantiago es de \$430.000 millones hasta 2017 y \$500.000 millones a partir de 2018.
- El doble que los programas Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario juntos (\$230.000 millones).
 - Cuatro veces si se incluyen fondos espejo.
- La lógica de subsidiar bienes costosos de producir se ha usado por distintos populismos en el mundo con desastrosos resultados.
- Los precios deben reflejar costos para no distorsionar las decisiones.
- ¿Es un subsidio social a la pobreza o uno a la ineficiencia del diseño del sistema, que es incapaz de lograr estabilidad financiera?

¿Se justifica un subsidio al transporte público?

- Existen argumentos para la intervención del Estado: bien público, uso de recursos comunes, externalidades.
- Pero, la evidencia empírica muestra que subsidiar el transporte público no sirve para atraer a usuarios habituales de automóvil (De Grange et al, 2012).
- Otros trabajos encuentran que los subsidios al transporte público tienden a inflar los costos operacionales (Altshuler et al., 1981; Bonnell, 1981; Gwilliam et al., 2004)
- Cuidado al interpretar modelos teóricos que justifican subsidios: No son evidencia empírica.

Nuevas licitaciones

- Este año vencían los primeros contratos con operadores de buses.
- Al año 2018 se deben renovar los contratos del 61% del sistema.
- Difícil tener una nueva licitación competitiva con los terminales en manos de los operadores actuales.
- ¿Cuál es la estrategia para abordar temas tan fundamentales como el déficit financiero, la calidad del servicio, los niveles de evasión o la sustentabilidad misma del sistema?
- ¿Esperar que no colapse y en el año 2018 Transantiago será problema de otro gobierno?

Gracias!

Rodrigo Troncoso

Facultad de Gobierno, Universidad del Desarrollo

Libertad y Desarrollo