

## EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CHILE

Por Jorge Inostroza Sánchez · @JorgeJis  
Expresidente de los Ferrocarriles de Chile  
Colaborador de ALATPU  
Abril 2023

*“La única responsabilidad de una empresa es aumentar sus beneficios para sus accionistas. Una empresa no tiene una “responsabilidad social” entendida como una deuda hacia el público o la sociedad, porque su única preocupación, y que por sí misma genera beneficios para toda la sociedad, es aumentar las ganancias para sí y para sus accionistas*

(M. Friedman)

Más allá de la teoría del accionista, cuando empresas privadas intervienen en la operación de servicios de transporte público se genera cierta tensión entre la búsqueda de rendimiento financiero (lucro), en el diseño de los proyectos y también en la calidad de los servicios prestados.

Chile, país con desarrollo económico relevante y que esconde una desigualdad social que requiere atención y ocupación, ha desarrollado un transporte público terrestre que, operado por empresas privadas, mantiene el enfoque de lucro y de rendimientos financieros para los operadores del sistema. En el Estado y en los Gobiernos ha permanecido el enfoque neoliberal impuesto por los militares.



Con este contexto, los proyectos ferroviarios (trenes, tranvías y otros), si bien son una buena respuesta a la congestión, contaminación, accidentalidad y también un uso adecuado del espacio público, tienen una escasa presencia, están muy fuertemente limitados por las exigencias de capital y de retornos privados y enfrentan un contexto cultural y empresarial fuertemente hostil.

## I.Contexto Económico-Social

Chile, con más de 19 millones de habitantes, destaca por su desarrollo económico con un ingreso per cápita de USD 29.104 (ppa) uno de los mayores de América Latina(2021 – bancomundial.org), un desempleo del 9,1%, una pobreza del 10,5 % y un indicador de desigualdad Gini de 47,1%,aparece como país exitoso.

Si bien en cuanto a desigualdad, está ubicado en la medianía de la tabla en Latinoamérica, es el país de mayor desigualdad de la OCDE. El 1% más rico de Chile concentra el 49,6% de la riqueza total del país, mientras que en Brasil controla el 48,9%, en México el 46,9% y en Estados Unidos el 34,9% (World Inequality Report de 2022).

La remuneración mínima legal mensual (líquida) alcanza a los USD 404 (\$ 410.000, brutos), remuneración para alrededor de un 20% de la población. Un 50% de los trabajadores activos (al 2021) obtenía una remuneración mensual de USD 555 y 7 de cada 10 personas USD 825 (fundacion sol.cl).La línea de indigencia y pobreza se encuentra en alrededor de los USD 230 – 250.

**“Chile ha sido una de las economías de más rápido crecimiento de América Latina en las últimas décadas, lo que ha permitido reducir significativamente la pobreza. Sin embargo, más del 30% de la población es económicamente vulnerable y la desigualdad de ingresos sigue siendo elevada” (bancomundial.org).**

## II.Características generales del transporte

El transporte público en Chile es operado por empresas privadas y por tanto como modelo de negocios requiere generar excedentes (lucro), sea directamente vía tarifas (“el que usa paga”) o vía un subsidio complementario. En Santiago y en 16 ciudades, el Estado entrega un subsidio a la tarifa a los operadores utilizando mecanismos de regulación.

En cuanto a impactos y costos del transporte en las personas en Santiago, por ejemplo, la tarifa unitaria del metro alcanza a USD 0,96 – 1 por viaje (enero 2023) y considerando una media de 3 viajes-día por persona, el gasto e impacto mensual para un santiaguino es superior al de B. Aires, C. de México y Madrid.

Por otra parte, y sobre el transporte de cargas, el proceso logístico chileno ha sido catalogado como asimétrico, desintegrado y con fuertes deseconomías. El costo logístico chileno (% del PIB) se ubica en 18%, el doble del costo promedio de los países de la OCDE (Índice de Desempeño Logístico: LPI-Banco Mundial).

## III.Actores en el mercado del Transporte Terrestre

En el mercado del transporte terrestre en Chile los camiones registran una participación del 90% en la carga y los buses de un 97% en el transporte de pasajeros, todo en manos privadas. Los trenes solo alcanzan a un 10% en carga (vía operadores privados) y a menos de un 3% en pasajeros. El cabotaje, por regulación propia, solo está permitido para empresas nacionales, limitando la competencia y dándole privilegios a camiones.

Chile registra para el año 2021 un total de 6,102 millones de vehículos (ine.cl) y una tasa de motorización de 3,62 habitantes por vehículo (Argentina 3,1 – Brasil 4,8 – México 3,4 – Alemania 1,7 – USA 1,2). Al igual

que el resto de los países, la pandemia del Covid provocó importantes alzas en el parque automotriz y en el caso chileno la tasa de motorización aumentó de 4,28 en el 2015 al 3,62 ya indicado.

La composición general del parque de vehículos registra: 5,3 millones en autos/furgones/minibuses/camionetas, 234.020 motos, 99.871 taxis (básicos, colectivos y de turismo), 105.599 buses (mini/normal) y 213.010 camiones (ine.cl).



## IV. Actores Influyentes

### CAMIONES

Los camiones/camioneros, todos operadores privados, que concentran un 90% del transporte de carga, con un parque de 231.000 vehículos, tienen un largo historial de comportamiento político-gremial.

Activos participantes en el desarrollo y golpe de Estado en el año 1973 y también activos participantes en las políticas implementadas posteriormente. Los militares implementaron un enfoque neoliberal extremo (ver: La Doctrina del Shock – El Auge del Capitalismo del Desastre – N. Klein – 2007), reduciendo las funciones y actividades del Estado al mínimo posible y dejando toda actividad en manos del mercado, situación que aún persiste.

Las principales organizaciones de camioneros son la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC), organización participante en el desarrollo del golpe de Estado, la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC) y de muy posterior creación la agrupación Chile Transporte. Esta última sin asomo político, muy gremial y tecnológica.

En noviembre de 2022, frente al aumento internacional del petróleo, y como demostración de capacidad operativa y política, efectuaron un paro y toma de carreteras pidiendo subsidiar el combustible (CNDC+CNTC). Paralizaron una buena parte de las carreteras y el Gobierno accedió en aumentar los subsidios a combustibles fósiles, con un gasto adicional superior a los USD 1.500 millones.

*No queremos que el Estado de Chile, con plata de todos los chilenos, vaya en ayuda de un sistema ferroviario en competencia desleal con los camioneros" (Dirigente CNTC).*

## BUSES

Por su parte, los buses/Autobuseros, concentran un 97% del transporte de pasajeros a nivel nacional, con un parque total de 105.599 buses/minibuses.

Los gremios microbuseros en Santiago registran una intervención en el año 2002 a propósito de los primeros pasos del que sería un gran cambio en el transporte público en Santiago (TranSantiago). A la vista el cambio de recorridos y la empresarización del sector, las bases de licitación para los operadores incluían (por primera vez) la participación de empresas extranjeras. El Consejo Superior del Transporte (CST), agrupación gremial de microbuseros, llamó a un bloqueo de Santiago.

La capital colapsó y fue bloqueada en sus principales arterias provocando graves problemas en las actividades de la ciudad. El Gobierno de la época (R. Lagos) aplicó la Ley de Seguridad Interior del Estado y eso permitió el encarcelamiento de los principales dirigentes y posterior condena a 3 años remitida.

**Desde allí y con la empresarización del sector, los gremios autobuseros se han organizado regionalmente y dada la regulación tarifaria en las principales ciudades, no ha habido nuevas intervenciones o demandas particulares.**

## AUTOPISTAS

Las empresas de autopistas privadas surgen en los años 90 como una interesante respuesta a las necesidades de infraestructura pública, estimada en ese momento en alrededor de USD 11.000 millones, con una pérdida de competitividad anual de unos USD 1.700 (mop.gob.cl). Se han licitado y re-licitado (renovación) más de 2.000 km de autopistas urbanas e interurbanas, constituyéndose un nuevo sector industrial. A la fecha existen en operación 9 autopistas urbanas y más de 21 concesiones de carreteras interurbanas.

Las autopistas urbanas e interurbanas, además de las concesiones hídricas, aeroportuarias, hospitalarias, penitenciarias, están organizadas en una asociación gremial denominada COPSA (Concesionarios de OO.PP.), que les permite y facilita su representación, el manejo de las comunicaciones y redes y naturalmente el lobby político.

En cuanto a su rentabilidad, como ejemplo, Costanera Norte, autopista urbana de 42,8 km de extensión, que conecta 11 comunas de la Región Metropolitana (inicio 2003 al 2033), el año 2019 registró 333,2 millones de vehículos, ganancias por \$ 99.042 millones y rentabilidad de un 37,5%. Entre los años 2010 y 2019, acumula ganancias por \$517.800 millones, equivalentes a USD 709,3 millones (cmf.cl).

*Un 48% de renta sobre ventas" – "En los últimos 10 años casi se duplicaron los ingresos por peajes y se multiplicaron por tres las ganancias. Considerando capital propio, la rentabilidad supera el 100%" (Titulares prensa – El Mostrador).*

**El Estado no solo creó un nuevo e importante sector para el desarrollo de la infraestructura nacional, sino que también creó monopolios con muy altos retornos y liquidez financiera y con ello, empresas con alta capacidad de lobby e influencia política.**

Un proyecto ferroviario, en el corredor que se trate, captura alrededor de un 50 a un 70% de pasajeros que provienen de buses y automóviles y también una proporción de la carga transportada en camiones (todos clientes de carreteras).



## CULTURA NEOLIBERAL

Una de las grandes debilidades del TranSantiago (2007) fue el criterio de autofinanciamiento. El concepto del "que usa paga", la idea de un sistema de transporte público autofinanciado con el pago de pasajes, de que las personas deben hacerse cargo y de la prescindencia del Estado, fue una grave demostración del modelo mental de neoliberalismo imperante.

"El TranSantiago: la peor política pública y diseñada por tecnócratas sobrevalorados", citaba la prensa.

**Si bien en Chile existen modelos de evaluación social de proyectos, en su mayoría, están influenciados por la obtención final de un balance financiero del tipo privado. En las Universidades y en las Escuelas de Negocios la formación de profesionales apunta a la búsqueda del rendimiento del capital, el beneficio del accionista.**

Tanto las autoridades y profesionales del sector transportes buscan que los proyectos no carguen la caja del Estado y que sean principalmente pagados por los propios usuarios. El Metro de Santiago, desde 1995, con el manejo de las tarifas logra equilibrio operacional e incluso, aporta recursos para la inversión.

Esta cultura, hoy imperante, consciente o inconsciente en algunas personas, limita, anula el diseño, construcción y operación de sistemas de transporte público masivos, de calidad e inclusivos socialmente.

## V. Nuevas miradas...

**Se requieren nuevas miradas y una comprensión mayor e integral de la idea y concepto de movilidad sustentable, dimensión que no es accesoria y debe diseñarse**

**junto a vivienda, salud y educación. Se requiere comprensión y acciones sobre el cuidado del medioambiente y de las comunidades, aspectos integrados en la idea de movilidad sustentable.**

Nuevas miradas sobre la presencia activa del Estado (no subsidiario) en el sector de movilidad y conectividad, tanto para lograr inclusión social y atender las necesidades de las personas (no solo de los negocios), como en el control de presiones políticas y financieras.

Nuevas miradas y liderazgos comprometidos con las personas, los vulnerables, el medioambiente, las comunidades y también volcar el Estado en la debida regulación en este mercado del transporte.

**Se requieren nuevas miradas y una visión cultural y acciones que disminuyan las brechas sociales, con espacios de desarrollo económico amplios e incluyentes.**

Se requieren otros liderazgos, de otros y pronto.

Las recientes crisis sociales y las que podrían venir, tienen una explicación.