

ALZA EN EL TRANSANTIAGO



Por Jorge Inostroza Sánchez
@JorgeJis
Expresidente Grupo EFE
Agosto 2023

El Ministerio de Transportes ha anunciado un **alza de \$ 10 en el Transantiago** causando inquietud entre los pasajeros que pagan (evasión del 44%), en su financiamiento (subsido superior a USD 900 millones) y también en otros sectores. El alza ha sido matizada solo para los pasajeros que pagan con aplicaciones de códigos QR, gratuidad total y por el mes, solo cuando el gasto mensual supere \$ 38.000 (No la tarjeta bip).

Puesto en operación en febrero de 2007, el Transantiago ha sido titulado **“la peor política pública del siglo”**. Pasó de 13.500 buses a solo 4.000 (hoy 6.900) y sin subsidio alguno. **El caos fue monumental.**

Tuvo 2 grandes efectos: percepción de que el Estado hace malas políticas públicas y una ilegitimidad fundada solo en hacer negocios y poco de bien común, tal como autopistas, Isapres, AFP y otros.

En impactos sociales **viajar en Santiago es más caro que en varias capitales.** Con un sueldo mínimo de \$ 440.000 y 3 viajes diarios, (3 personas) el gasto mensual en Santiago es un 36% del sueldo mínimo, en B. Aires un 10,5%, en C. de México un 31% y en Madrid un 28%.

Con solo 6 empresas, 6.900 buses y la natural **tensión entre lucro y calidad**, el ingreso de operadores

públicos de buses puede aportar interesante competencia. Metro, legalmente, puede operar buses en los principales ejes y que, además, le den cobertura en caso de incidentes.

Abriendo la mirada, al barrio Estación Central llegará el Melitren con 60 millones de pasajeros-año. **¿Qué mejoras haremos para esta ola de personas? ¿Integramos Alameda – Estación Central – Matucana y Quinta Normal en un subcentro que ofrezca servicios y comercios y limite viajes al oriente?**

El Transantiago no es solo buses, tarifas y empresarios. Forma parte del sistema de movilidad que le da vida a la ciudad y está al servicio de las personas. Se requiere entonces **acoplar la movilidad con intervenciones urbanas**, con introducir operadores públicos, con disminuir los autos (tarificación vial), con amplios circuitos peatonales, ciclovías, trenes de cercanías al centro, disminuir las necesidades de viajes (comercios de barrio) y resolver las rutas de entrada-salida de los operadores logísticos, entre otros.

Han pasado **16 años sin cambios sustanciales y con variadas acciones puntuales.** Compartamos que ahora necesitamos un diseño mayor que tenga en cuenta la ciudad, los barrios y a su gente.

Se requiere un plan integral que aporte sentido, legitimidad y que justifique sus tarifas y también sus no-tarifas.

