

Fuente: Diario El Mercurio, Cuerpo D, página 17, domingo 30 de Diciembre, Santiago de Chile

Aunque el valor a público se mantiene en \$380, por instrucción presidencial, lo cierto es que desde febrero a diciembre de este año la tarifa efectiva que el sistema paga por pasajero transportado vivió una brusca alza, lo que impactó en el déficit y refuerza la necesidad de que el Gobierno fije un subsidio estatal o sincere los precios.

Precio por pasajero que se paga a los buses del Transantiago

Empresa	PPT [\$] 25-02-2007	PPT [\$] 10-12-2007
T1 Inversiones Alsacia S.A.	186,97	363,10
T2 SuBus Chile S.A.	163,98	407,04
T3 Buses Gran Santiago S.A.	293,50	511,99
T4 Express de Santiago Uno S.A.	185,56	370,86
T5 Buses Metropolitana S.A.	147,45	363,41



ENCRUJADA.— La próxima semana el ministro Cortázar dará a conocer una fórmula para financiar el sistema en el corto plazo. En abril revelará la fórmula definitiva que incluirá sí o sí subsidio estatal

Operadores de buses cobran al sistema una tarifa de hasta \$511 por cada pasajero:

Costo real de pasajes en Transantiago se duplica en la era Cortázar

Aunque el valor a público se mantiene en \$380, por instrucción presidencial, lo cierto es que desde febrero a diciembre de este año la tarifa efectiva que el sistema paga por pasajero transportado vivió una brusca alza, lo que impactó en el déficit y refuerza la necesidad de que el Gobierno fije un subsidio estatal o sincere los precios.

Un alza de casi un 100%. Ese ha sido el efecto de las mejoras del Transantiago en el precio "real" que cada operador de buses cobra al sistema por transportar un pasajero.

Aunque desde que comenzó el plan la tarifa a público se ha mantenido en \$380 - por expresa instrucción presidencial de no elevarlas hasta que el Transantiago esté "normalizado"-, lo cierto es que el precio tras bambalinas ha vivido un fuerte aumento, lo que ha repercutido con fuerza en el déficit del sistema.

Según números oficiales recogidos por "El Mercurio", en la actualidad el "precio por pasajero transportado" (PPT) -que es lo que el sistema debe pagar a cada bus por movilizar a una persona- llegó hasta \$511 en diciembre. Esto, a juicio de los operadores, exigirá al Estado impulsar un subsidio estatal o sincerar los valores.

De hecho, mientras en febrero Buses Gran Santiago percibía \$293,50 por cada pasajero transportado, en diciembre la cifra se empinó a \$511,99. Lo mismo

ocurrió con SuBus, cuyo PPT se incrementó desde \$163,98 en el segundo mes del año a \$407,04 en diciembre (ver recuadro).

Pero hay más.

Si se considera que pagando \$380 una persona realiza en promedio un viaje y medio, según estadísticas del Ministerio de Transportes, el precio promedio que efectivamente los pasajeros pagan a los buses por cada viaje cae a \$253, lo que evidencia que el sistema -tal como opera actualmente- pierde hasta \$260 por cada viaje del Transantiago y que si las tarifas se ajustaran a su valor real debieran subir en esa proporción.

Cuánto cuestan las mejoras

Fuentes del Ministerio de Transportes reconocen que el PPT ha vivido una brusca alza y que el sistema está "perdiendo más plata que cuando partió". Pero se apuran en explicar que las mejoras aplicadas -como el aumento de flota, que pasó de 4.800 en febrero a 6.400 buses hoy- aumentaron los costos del sistema y, por tanto, elevaron el valor del PPT.

Y no sólo por el valor de los buses recién adquiridos, sino también por los gastos fijos, que también tuvieron alzas, como el combustible, la mantención de un mayor número de máquinas o la contratación de más choferes. A esto se suma la puesta en marcha de más recorridos, que también elevó los costos operacionales.

Además, explican cercanos al ministro Cortázar, en la actualidad el número de pasajeros que utiliza el Transantiago sigue estando muy por debajo de la cantidad con la que se hicieron los cálculos. De hecho, el sistema recibe unos 6 millones de tarjetas "Bip!" al día, versus los 9 millones que debería recaudar según el diseño del plan, debido a que la gente ha usado menos el transporte público que lo estimado por su mala calidad. Esto elevó los costos unitarios, explican en Transportes. Es más. Afirman que si la demanda repunta, el precio por pasajero transportado caerá e incluso se podrían obtener ganancias.

En el ministerio aportan otro dato: mientras el Estado pierde dinero por el uso de los buses del Transantiago, en el Metro la operación deja ganancias. Ello, porque el tren subterráneo obtiene entre \$110 y \$240 por pasajero transportado en cada viaje -por el acuerdo firmado con el Transantiago-, mientras los pasajeros pagan una tarifa de entre \$380 y \$420.

Pero aún así lo cierto es que por ahora el sistema está lejos de ser sustentable. Y en un año de elecciones, como será 2008, cuando la autoridad no variará los precios de las tarifas a público por ser una medida demasiado impopular, el subsidio al parecer será inevitable.