



# Demanda sobre el Teleférico

Para 2027 se espera el inicio de operaciones del teleférico Bicentenario, que conectará Providencia —y por ende varias líneas del metro— con la ciudad empresarial de Huechuraba. Este proyecto, realizado mediante el sistema de concesiones, será el primer teleférico urbano (en el sentido de no ser solo de turismo) del país. Su puesta en marcha busca reducir los tiempos de viaje, ya que las rutas actuales están congestionadas, y facilitar así la vida de quienes trabajan y estudian en esas zonas de la ciudad.

El proyecto consiste en cabinas para 10 personas que trasladarán pasajeros en 13 minutos desde Providencia a Huechuraba, a diferencia de los tres cuartos de hora actuales. Su capacidad es de tres mil personas por hora en cada sentido; es decir, el equivalente a unos 30 buses por hora. Esto podría constituir una limitante, porque los flujos probablemente serán unidireccionales en las horas de punta y tal vez mucho menores fuera de ese lapso.

Además de las personas que deben desplazarse para trabajar en Huechuraba, hay también 30.000 estudiantes que necesitan hacerlo y unos 20.000 adultos mayores de esa comuna que desearían poder movilizarse más ágilmente a otros lugares de la ciudad. Por eso los alcaldes de Providencia y Huechuraba demandan la integración tarifaria del teleférico con la red de transporte metropolitana (RED), lo que permitiría que esos usuarios de menores ingresos lo utilicen.

La integración tarifaria ha sido uno de los mejores aspectos del sistema RED. Les otorga flexibilidad a los usuarios para utilizar distintos medios para llegar a su destino, pagando solo pequeños valores adicionales en algunos cambios de modo de transporte. Esta integración incluye también a los trenes de acercamiento. Desde ese punto de vista, parece natural incorporar el teleférico. De hecho, el contrato

le da la opción al MOP, al tercer año de explotación, de requerir al concesionario la integración tarifaria, previa solicitud del Ministerio de Transportes (MTT). Pero hacer esto demandará un subsidio. En efecto, la tarifa máxima contractual del teleférico será de aproximadamente \$1.000 por pasajero, considerando la actualización de la cifra establecida en las bases de licitación. Este ingreso es mucho mayor que el que recibiría el concesionario a partir de la tarifa del Transantiago, cuya recaudación se divide entre los distintos modos de transporte participantes. Por lo tanto, el subsidio es clave para que la integración no sea una expropiación.

El problema que sin embargo aparece es la referida capacidad del teleférico: bastaría con que solo un 20% de los estudiantes lo utilice para que lo copen en ciertas horas, sin dejar espacio a más. Así, de implementarse la integración, es probable que las personas tarden tiempo esperando acceder y reduciéndose

sus beneficios. Desde esa perspectiva, tal vez habría sido deseable un proyecto más ambicioso. El problema es que este tipo de proyectos son difíciles de modificar y la alternativa de agregar teleféricos para reducir las filas es cuestionable desde el punto de vista de la estética de la ciudad.

Por otro lado, es necesario cuestionarse el monto del subsidio al transporte público de Santiago, antes de pensar en extenderlo. Hoy los usuarios pagan solo un tercio del costo del sistema, debiendo el Estado hacerse cargo del resto. Revisar esto no significa eliminar el subsidio, que está asociado a los beneficios involucrados (menor congestión y contaminación), sino buscar hacerlo consistente con la realidad de los recursos públicos. De este modo, es probable que lo correcto sea un subsidio menor, tal vez de 40%, en reemplazo del 67% actual. En un país con déficit fiscal estructural, tal vez sea necesario demandar un mayor aporte de los usuarios, pero especialmente de quienes son hoy evasores.

*Parece natural la integración tarifaria, pero sus alcances económicos y su impacto ameritan análisis.*