

Subsidio anual a sistema de Transporte RED suma cuatro años de alzas y alcanza récord en 2025

El ministro de Transportes, Louis de Grange apuntó a que la administración anterior “se dedicó a comprar buses en forma excesiva”, lo que generó un exceso de oferta que “no implica necesariamente un mejor servicio”. Actualmente, RED mantiene la velocidad promedio de traslado en un nivel históricamente bajo.

PAULINA ORTEGA

El subsidio anual al sistema RED (antes Transantiago), es una inyección de recursos que permite financiar parte de los costos de funcionamiento del transporte público dentro de la Región Metropolitana. En los últimos 4 años superó los US\$1.100 millones anuales, de acuerdo a los registros del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT), niveles que no había registrado en toda su historia.

Este subsidio en la actualidad financia en torno al 65% de los costos del transporte, mientras que el 35% restante lo sostiene la tarifa al público. Este subsidio va aumentando cuando variables como la inflación, el diésel, la mano de obra, el dólar y la energía van escalando sus valores.

Desde 2022 en adelante se observó un salto relevante en los recursos estatales que se inyectaron al sistema pasando de \$807.618 millones (US\$ 890 millones) a \$1.002.898 millones (US\$1.105 millones). Un alza de 24%. Esto coincide con un período de alta inflación, y además de una mayor demanda a raíz del retorno a la presencialidad después del retiro paulatino de las restricciones sanitarias. Adicionalmente, para ese entonces se mantenía vigente el congelamiento de la tarifa desde el 2019.

En 2023 el subsidio anual volvió a incrementarse con fuerza, pasando de \$1.002.898 millones (US\$1.105 millones) a \$1.115.094 millones (US\$1.229 millones), equivalente a una expansión de 11%. En dicho año comenzó poco a poco el descongelamiento de las tarifas. Para el 2024 y 2025 aunque hubo incrementos, no fueron de la magnitud de los años anteriores, en línea con una inflación más controlada, así contabilizó \$1.150.586 millones (US\$ 1.268 millones) y \$1.156.037 millones (US\$ 1.274 millones) respectivamente.

En los últimos 4 años se gastó un total de \$4.424.615 millones (US\$ 4.878 millones), lo que es un 29% más que en la administración anterior.

Cabe destacar que en 2024 se aprobó un la nueva Ley de Subsidio para el Transporte Público que buscó crear un nuevo marco de financiamiento del transporte público. Esta establece un subsidio permanente de US\$1.057 millones anuales hasta el 2032 para el sistema de transporte público metropolitano RED.



Desde la actual administración, liderada por Louis de Grange, apuntaron a que los altos niveles de subsidio de dedicó a que el gobierno anterior “se dedicó a comprar buses en forma excesiva. Tenemos la flota más alta en la historia del sistema: casi 8 mil buses, pese a que tenemos casi 150 kilómetros de metro. Para tener una idea, el año 2008 había 6.500 buses, 80 kilómetros de metro y un 35% más de pasajeros en el sistema. Hoy tenemos 7.900 buses y 149 kilómetros de metro, para una menor cantidad de pasajeros. Por lo tanto, es evidente que durante los últimos cuatro años se generó un exceso de oferta que tiene una implicancia en los niveles de déficit del sistema”.

“Este exceso de oferta no implica necesariamente un mejor servicio para los usuarios; de hecho, las velocidades de los buses han bajado. La flota excesiva tiene una contrapartida que es el uso de recursos fiscales escasos que podrían tener fines alternativos como salud, educación, pensiones, vivienda y muchas otras necesidades sociales que tienen carácter de urgencia para el país”, añadió el actual ministro Louis de Grange.

RED A 18 KILÓMETROS POR HORA

En línea con esto, la información del MTT muestra que al cierre del 2025 la velocidad promedio de traslado de los buses red están alcanzando niveles históricamente

bajos. De esta forma, se registra una velocidad de menos de 18 kilómetros por hora en días laborales, de menos de 17 kilómetros por hora en la hora punta de la tarde, y cercano a 16 kilómetros por hora en horario punta de la mañana.

“Los buses del Transantiago/RED están operando con la peor velocidad en toda su historia. Es tremendamente preocupante. Las razones pueden ser múltiples: el aumento del parque automotriz, o el impacto que genera la infraestructura dedicada tanto para los buses como para los ciclistas, entre otras, podrían inducir un impacto en otros buses del sistema y eso es fundamental de estudiar en detalle”, dijo de Grange.

Al observar la tendencia de los últimos años, se observa que la velocidad de RED ha ido a la baja desde el 2020. En plena pandemia, cuando las calles estaban vacías, la velocidad promedio alcanzaba casi 24 kilómetros por hora, y desde entonces ha ido cayendo cada vez más.

“El Presidente Kast nos ha encargado hacer más eficiente este sistema deficitario y poner especial atención en que mejore la calidad de vida de los chilenos. La lentitud del sistema de buses hoy le está robando tiempo valioso a los usuarios. Queremos que los santiaguinos tengan cada vez más tiempo en familia, y dejen de perderlo en trayectos que contra todo sentido hoy son más lentos”, anunció de Grange.

“Debemos realizar un análisis empírico, un levantamiento de datos muy pormenorizado para sacar conclusiones más precisas. Debemos evaluar si estamos usando bien la infraestructura vial. Se necesita hacer un levantamiento detallado de información, conocer cuáles son las zonas críticas y hacer una intervención específica en algunos sectores para mejorar la circulación. Por ejemplo, hay que ver el impacto que ha tenido el sistema en Plaza Baquedano, debido al estrangulamiento que generó el proyecto de Alameda-Providencia”, afirmó el ministro.

“El Transantiago hoy tiene los peores índices de velocidad y déficit financiero de su historia. El gasto ha sido excesivo en los últimos cuatro años y nuestro compromiso es revertir esta crisis en el sistema de transporte público metropolitano, sin afectar la calidad del servicio a los pasajeros”, concluyó. ●