

Fecha: 17-04-2023
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Nacional
Título: Metro supera por primera vez en validaciones a las micros y expertos lo atribuyen al aumento de evasión

Pág.: 9
Cm2: 683,4

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

MARIANNE MATHIEU

Por primera vez desde 2009 —año en que parten los datos disponibles—, las validaciones con tarjetas Bip! utilizadas en el metro superaron a las de las micros. Si bien ambas cifras se mantienen en un nivel menor al registrado antes del estallido, hasta 2021 seguían siendo los buses los que llevaban la delantera.

Eso es lo que plantea el análisis realizado por Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la U. Diego Portales y expresidente del directorio del tren urbano, con datos obtenidos desde el Ministerio de Transportes mediante la Ley de Transparencia.

Según el documento, respecto de 2021, el metro experimentó un alza de 52% en sus validaciones, es decir de 359 millones en 2021 a 544 millones en 2022; mientras que Tren Central aumentó en 47%, de 13 millones a 20 millones; y las micros, un 30%, de 381 millones a 498 millones, con lo que quedó por debajo del metro.

SUBSIDIO 2022

El monto de inyección al sistema de micros alcanzó su cifra más alta registrada, con \$888 mil millones.

“Esto último podría deberse a que la evasión en el sistema de buses es incluso superior a la reportada por el ministerio, que la estima en un 44%”, puntualiza el informe.

El año pasado, además, el subsidio al transporte público alcanzó su máximo histórico, con \$888 mil millones, lo cual, según De Grange, no se debe pensar en relación al congelamiento tarifario, sino que porque “ha aumentado la evasión, por lo que han bajado los ingresos, y los costos se han disparado, como por ejemplo, el costo de tener buses articulados circulando semivacíos”.

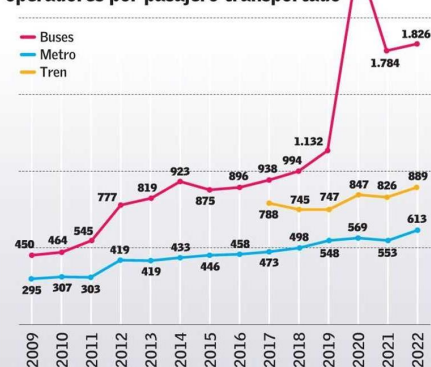
Respecto del costo total del sistema, en 2022 fue de \$1,35 billones, lo que representa un 23% más que el año anterior. Según De Grange, es lo que costaría una nueva línea de metro de 14 km de longitud o 20 mil viviendas sociales de alto estándar o tres hospitales de 200 mil m² cada uno (similar al Barros Luco). De este total, el 67% corresponde al sistema de buses, y un 25% a la red del metro. Tren Central representa 1,3% y el restante

Según análisis realizado por la Universidad Diego Portales:

Metro supera por primera vez en validaciones a las micros y expertos lo atribuyen al aumento de evasión

Además, el subsidio al transporte público alcanzó la mayor cifra registrada hasta ahora, con \$888 mil millones en 2022.

Pago en pesos que reciben los operadores por pasajero transportado



Número de validaciones anuales por modo (en millones)



Fuente: Escuela Ingeniería Industrial UDP

EL MERCURIO

“Lo importante es que los buses no estén perdiendo el atractivo (...). El metro no va a llegar a todas las esquinas de Santiago”.

PATRICIA GALILEA
INGENIERA EN TRANSPORTES DE LA UC

“Hay que achicar el tamaño de los buses, y eso es algo que lo puedes hacer ahora. Partes con un porcentaje chico, pero si lo haces permanentemente se traduce en un ahorro gigante”.

LOUIS DE GRANGE
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE INGENIERÍA INDUSTRIAL DE LA U. DIEGO PORTALES

6,7% está conformado por servicios complementarios.

Paralelamente, los ingresos por pasaje fueron de \$460 mil millones en 2022, un 20% más que en 2021. De ellos, el 58,1% fue generado por el metro, un 40,4% por los buses, y 1,5% por Tren Central.

Por último, se determinó que el pago por pasajero transportado (PPT) que reciben, en promedio,

los operadores del sistema, llegó a \$1.826 para el caso de los buses, \$889 para Tren Central, y \$613 para el metro, lo que deja a la estatal como el operador más barato del sistema.

Evasión, más líneas de metro y pandemia

Que el metro tenga más validaciones que las micros puede

atribuirse a múltiples factores, pero principalmente, aseguran los expertos, es por la evasión que tiene este último sistema.

De Grange dice que el pago podría ser mayor al estimado actualmente, pero que también podría influir que “el metro va más vacío ahora, tiene una afluencia menor, por lo tanto presta un mejor servicio. Entonces, en términos relativos, pasa a

ser más atractivo que los buses”, pero remarca que “lo concreto es que el metro superó a los buses en proporción de mercado”.

Sebastián Raveau, académico del Cedeus UC y experto en transporte, señala que “no han retornado los usuarios de buses al nivel que había antes; en el metro tampoco, pero el bus se ha visto más afectado”.

También puntualiza que la red de metro sigue creciendo: “La última extensión, la de la Línea 3, es posterior al estallido. Es difícil saber cuánto de lo que se está observando es el crecimiento del metro, el aumento de la evasión o el efecto de la pandemia (...). Además, los buses se van adaptando de manera que funcionan como sistema integrado”.

A juicio de Patricia Galilea, ex-

perta en transportes de la UC, también se puede deber a que “vemos menos atractivos a los buses. Hay que invertir en cómo hacerlos más atractivos, quizás en invertir en pistas solo bus, o en darles mayor prioridad”.

Tendencia

Para De Grange, una solución que debiera implementarse es terminar con los buses articulados: “Hay que eliminarlos todos y reemplazarlos por buses normales; eso ahorraría mucha plata. Eso podría ahorrar, fácilmente, unos US\$ 80 millones al año (...). Tu renuevas un 10% del parque todos los años, en promedio. No renueven los ‘oruga’, reemplácelos por buses más chicos, incluso en algunos sectores no necesitas de 12 metros, necesitas de 9 metros. Hay que achicar el tamaño, y eso es algo que lo puedes hacer ahora. Partes con un porcentaje chico, pero si lo haces permanentemente, se traduce en un ahorro gigante, si un bus articulado vale el doble”.

Raveau plantea que lo relevante ahora es enfocarse en la evasión: “Si lográramos, de alguna forma, que la evasión baje, de inmediato estas cifras (de validaciones) se revertirían. Hay más gente usando buses que metro, solo que no todos están validando”.

Galilea añade que hay que combatir la evasión, pero considerando que “uno no puede pensar en una red del metro para una ciudad como Santiago diferenciada de los buses, no es una competencia. Los dos modos se complementan, es muy bueno para mí o para cualquiera que el metro tenga más validaciones que antes, pero lo importante es que los buses no estén perdiendo el atractivo. El llamado acá es a verlo como un complemento, porque el metro no va a llegar a todas las esquinas de Santiago”.

