

Entre 2022 y 2024, promedio de quienes no pagaron por su uso superó 40%: Evasión en el transporte capitalino requiere bajar al 10% para frenar necesidad de millonario subsidio



CAMBIOS LEGALES.— Comisión de Transporte de la Cámara, tras fundir dos proyectos, debate el aumento de sanciones para infractores.

te, lo que dificulta su citación al Juzgado de Policía Local". Argumenta que más del 60% de quienes son citados "no van al juzgado o no pagan las multas y los juzgados no dictan órdenes de apremio. La cadena completa favorece la impunidad".

Frente a un proyecto de ley que aumenta las medidas de sanción a los infractores, como la imposibilidad de acceder a partidos de fútbol profesional, restricciones en la obtención de pasaporte y permisos de residencia, el estudio de LyD considera que "no parecen medidas especialmente disuasivas, dado que apuntan a segmentos muy específicos de la población". Por lo mismo, plantea que "resulta urgente ampliar y rediseñar el conjunto de sanciones, incorporando mecanismos que sean operativos, proporcionales y disuasivos". Entre otras

mejoras, detalla: usar el pasaporte o el carné para identificar a los pasajeros, impedir el acceso a subsidios o bonos, mientras no se regularicen las multas y bloquear la obtención de licencia de conducir o de certificados.

El presidente de la comisión de Transportes de la Cámara, Carlos Bianchi (independiente), afirma que esa instancia tramita un proyecto que fundió dos iniciativas sobre la evasión al sistema RED, una de su autoría y otra del Ejecutivo. "Ya tenemos un avance del 60% en los artículos y luego pasará a la sala", asegura. Recalca que "este es un saco roto que necesita corregirse" y empuja al Ejecutivo "a poner suma urgencia a su tramitación". Añade que, al considerar medidas de resguardo en el transporte, como cámaras, pasará por la comisión de Seguridad.

Según estudio, el año pasado el subsidio para el Transporte Público Metropolitano llegó a US\$ 1.057 millones y ocupa el séptimo lugar entre los programas más costosos para el Estado.

VÍCTOR FUENTES BESOÁIN

Lejos del autofinanciamiento que se prometió al comenzar este servicio, en 2007, el Transantiago, conocido también desde 2019 como Red Metropolitana de Movilidad (RED), se convirtió en uno de los siete subsidios públicos que genera más costos para el Estado, al superar los US\$ 1.057 millones en 2024, según un estudio de Libertad y Desarrollo (LyD). Además, pese a las medidas anunciadas para evitar la evasión, esta bordea el 40%. De no existir este apoyo fiscal, "la tarifa del transporte público sería de \$1.750, el doble de la actual", señala el análisis.

El investigador Esteban Ávila detalla que "no solo es uno de los programas más caros del Estado, sino que hay que tomar en cuenta que, más allá de los recursos que se destinan a las regiones como parte de la Ley Espejo a modo de compensación para proyectos de mejoramiento de los servicios, el subsidio ante la eva-

600 millones de viajes se realizan, estimativamente, cada año en el transporte público metropolitano. En menos de un 1% de los traslados se fiscaliza si hubo evasión.	28.356 infracciones por no pago de pasajes se cursaron durante 2023 en la RM. De ese total, el 64,3% de infractores no compareció ante el Juzgado de Policía Local.	65,15% de las multas por evasión al transporte público quedaron impagas. En tanto, un 1% recibió una amonestación verbal y otro 1% resultó absuelto.
--	---	--

sión solo se aplica en la Región Metropolitana, a diferencia de los otros programas que tienen un alcance nacional", aludiendo, por ejemplo, a la Subvención Escolar y a la Pensión Garantizada Universal (PGU), entre otros.

Consultado respecto de si es factible pensar en una eliminación futura de este aporte público, afirma que "el nivel de recursos exigidos es importante y, además, se produce la paradoja de que los recursos inyectados por subsidios son más altos que los que se obtienen por el pago de la tarifa". Considera que "se

puede contener el subsidio, pero entendemos que los ingresos solicitados a través de la Ley de Presupuestos van a seguir siendo altos, salvo que la evasión pueda ser controlada de manera importante".

Agrega que "si bien durante 2024 la evasión llegó al 38,5%, el promedio de los últimos tres años está en el 40,9%, y para que sean visibles y palpables los mayores ingresos, tendríamos que situarnos en una evasión cercana al 10%, lo que es una tarea de muy largo plazo". Asimismo, considera que el sistema "en

ningún caso se va a poder autofinanciar y lo que se dijo en su momento fue una promesa sobreidealizada, ya que no basta con la tarifa, porque las nuevas tecnologías (buses eléctricos o las zonas pagas) hacen que el sistema sea más caro".

La cadena "favorece la impunidad"

Acerca del total de fiscalizaciones que se realizan al sistema RED para detectar la evasión, el estudio de LyD establece que durante 2023 se cursaron más de 28 mil infracciones, mientras que en 2022 fueron 8.980. Al respecto, Ávila hace notar que "del total de viajes que se realizan cada año, la fiscalización es menor al 1%". No obstante, precisa que "junto con las fiscalizaciones, es relevante que se cumplan las normas, porque cuando una persona es fiscalizada puede decir que anda sin su cédula de identidad o entrega un nombre, un rut o un domicilio inexisten-