

Reducción de la evasión en transporte público

Es positivo que las cifras de evasión hayan caído al 34%, pero definitivamente el país debe colocarse metas mucho más ambiciosas, para lo cual es fundamental asegurar que quienes no pagan su pasaje sean efectivamente sancionados.

De acuerdo con cifras entregadas por el Ministerio de Transportes, la evasión al pago del pasaje en el transporte público disminuyó a 34,9% en el segundo semestre del año pasado, constituyendo no solo la quinta baja consecutiva, sino que además representa una disminución de casi 11 puntos porcentuales respecto de los niveles de evasión registrados desde 2023.

La autoridad destacó que estos resultados son el producto de una mayor coordinación entre Carabineros y personal del Ministerio; también se destacó el aumento en un 72% de las Zonas Pagas, la instalación de segundos validadores en las puertas traseras, el incremento en las fiscalizaciones -que pasaron de 300 mil a más de 500 mil-, entre otras medidas tendientes a reforzar que los usuarios paguen su pasaje.

Se trata ciertamente de un resultado favorable, que logró alejar al sistema de aquellos registros de evasión superiores al 40%, demostrando que este conjunto de medidas van en la dirección correcta. Con todo, es importante que el país no pierda de vista que el problema de la evasión no ha logrado ser erradicado, y que pese a su reducción el solo hecho de que más de un tercio de los usuarios eluda el pago de su pasaje supone una importante merma de ingresos, lo que desde luego hace difícil poder disminuir los ingentes subsidios que actualmente recibe el sistema.

No cabe duda de que en relación a cómo debutó el entonces Transantiago, el sistema ha ido mostrando desde entonces avances muy importantes. Desde luego, el hecho de contar con una extensa flota de buses eléctricos -muchos de ellos dotados además de amplias comodidades-, así como

con un sistema de pago único que permite moverse en la red de Metro y buses han marcado una diferencia muy importante en la región, pero en cambio aún no ha sido posible lograr reducciones drásticas de la evasión, que se ha transformado en un problema crónico desde la puesta en marcha del sistema. Así, se ha ido naturalizando una cultura de no pago que guarda escasa relación con una situación socioeconómica precaria de los usuarios.

Un informe de LyD ponía de manifiesto que, en los últimos 12 años, el subsidio que recibe el sistema casi se ha triplicado, superando los US\$ 1.000 millones. La magnitud de estos recursos, indica LyD, sitúa a RED como el séptimo programa con mayor gasto del Estado, por encima de iniciativas emblemáticas como el Programa de Alimentación Escolar. Estos y otros antecedentes confirman la necesidad de pro-

fundizar los esfuerzos en reducir la evasión y colocarse metas mucho más ambiciosas.

Para lograr dicho objetivo resulta indispensable que los infractores efectivamente sientan el peso de incumplir con sus obligaciones, lo que no solo pasa por aumentar el catálogo de sanciones y endurecer las multas -tal como se ha hecho en los últimos años, por ejemplo introduciendo el Registro de Pasajeros Infraactores-, sino ante todo asegurando que las fiscalizaciones se hagan mucho más masivas y que los entes encargados de aplicar las sanciones efectivamente lo hagan, aspecto este último que no pareciera estar ocurriendo con la intensidad requerida. En la medida que los usuarios sigan percibiendo que pueden actuar con relativa impunidad, sin que ello se traduzca en sanciones efectivas, será muy difícil seguir bajando la evasión en forma sustantiva.