

Tras posible eliminación de multas por circular sin tag

Expertos: Agenda de transporte se ve como "mano dura con el bus y blanda con los autos"

Coinciden en que flexibilizar el cobro a automovilistas sin tag contradice endurecimiento de sanciones a evasores del transporte público.

FERNANDA AROS B.

Por un lado, la Cámara de Diputados aprueba, en general, un proyecto que elimina las multas, actualmente de \$69.542, para quienes circulan por autopistas sin tag.

Por el otro, el gobierno, y las empresas, llevan años presentando iniciativas para fortalecer la fiscalización, aumentar sanciones y mejorar la seguridad del sistema de transporte. En concreto, endurecer los castigos para los evasores en el transporte público.

La coexistencia de ambas medidas ha abierto un debate. Para muchos, se generan señales contradictorias y un eventual incentivo al uso del auto-

móvil por sobre el transporte público.

Señales contradictorias

Para Patricia Galilea, académica del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística UC, la señal es "poco coherente", porque entrega un incentivo equivocado a quienes circulan por las autopistas sin tag. "Una persona debiera pagar la tarifa que corresponde por ese uso".

Advierte que relajar las obligaciones hacia los automovilistas implica, en la práctica, "un incentivo a usar la autopista sin pagar", lo que podría desincentivar la inversión privada en infraestructura vial.

Una visión similar plantea

Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias UDP, quien considera que ambas iniciativas representan "un muy buen ejemplo de incoherencia". Según explica, es "casi imposible" impulsar simultáneamente un endurecimiento de las sanciones al transporte público y, al mismo tiempo, la eliminación de multas para automovilistas.

"La única explicación es que provienen de actores distintos, pero la señal final es contradictoria", sostiene. Aunque matiza que no se trata de un incentivo explícito al automóvil, reconoce que "en el margen sí puede empujar la balanza hacia el vehículo particular", sobre todo por la percepción de costos y de cuál

infacción resulta socialmente más tolerada.

Él agrega que "una agenda que se percibe como 'mano dura con el bus, mano blanda con la autopista' chocaría con el relato de transporte sustentable". A su juicio, el mensaje implícito que recibe la ciudadanía es que evadir en el transporte público es inaceptable, mientras que incumplir en autopistas resulta más perdonable.

Riesgo para las concesiones

Para Franco Basso, académico de Ingeniería Industrial de la PUCV, la situación también representa "una muestra de incoherencia por parte del Estado".

A su juicio, mientras se endurecen las sanciones a quienes no pagan transporte público, se beneficia a quienes evaden el cobro de las autopistas urbanas. Recuerda que el uso del automóvil "no es un derecho social" y que, por lo tanto, sus usuarios deben asumir parte de las externalidades que genera (congestión, ruido, emisiones). En esa

solo podría aumentar el uso indiscriminado del automóvil, modelo que "ha fracasado en distintas ciudades del mundo", dice, sino también poner en riesgo el sistema de concesiones urbanas.

"Es una mala señal, nadie va a invertir cientos de millones de dólares cuando el Estado no cumple las reglas ni fiscaliza que los contratos se respeten", afirma. A su juicio, medidas de este tipo "desmantelan un sistema que ha sido clave para el desarrollo vial de Chile", liberando recursos que históricamente se han destinado a áreas como salud, educación o pensiones.



CRÍTICA.— Para algunos expertos, la eliminación de la multa podría generar un "incentivo perverso" para aumentar el uso de automóviles.

SANCIÓN

\$69.542 es la multa para quienes circulan sin tag por autopistas.