

Evasión y financiamiento: los desafíos del sistema Tercer Milenio

Viernes, 16 de Febrero de 2018 - Id nota:711432

Medio : Pulso
Sección : Pulso Ciudad
Valor publicitario estimado : \$15092300.-
Página : 18 y 19
Tamaño : 50 x 37

<http://www.clientes.chileclipping.com/multimedia/20180216/383ca0f4f907634a88284c11c5440c5e.jpg>

18 ESPECIAL

Viernes 16 de febrero de 2018 • www.pulso.cl



FUENTE: Programa Nacional de Fiscalización.

Jorge Encina • PULSO

Si bien esta nueva iniciativa anunciada por el futuro gobierno podría generar un cambio sustancial en la manera en que se trasladan los capitalinos, existen materias pendientes que se deben resolver antes de implementar en lo que sería la mayor intervención en la movilidad urbana desde el Transantiago.

Evasión y financiamiento: los desafíos del sistema Tercer Milenio

Un reportaje de **EFRÁIN MORAGA**

HACE unos días, el presidente electo Sebastián Piñera anunció Tercer Milenio, el plan con el que su administración reemplazará al actual sistema de transporte público capitalino. Este proyecto basará su funcionamiento en el Metro, extendiendo su red con las líneas 7, 8, 9 y 10, lo que permitirá que la mitad de la población del Gran Santiago se encuentre cerca de una de sus estaciones. Además, esta semana el mandatario que asume el 11 de marzo señaló que el Tercer Milenio se complementará con "buses, taxis colectivos, bicicletas y con la posibilidad de caminar".

Entre otros, el proyecto contempla el potenciamiento de la electromovilidad y alternativas sustentables, mientras que también se anunciaron importantes inversiones en materia de transportes en regiones.

Si bien la implementación de este nuevo sistema de transporte público en el Gran Santiago, implicaría un cambio sustancial en el modo en que las personas se movilizan por la ciudad, existen algunas materias a las que hay que poner atención. "La experiencia en estos casos siempre ha señalado que las implementaciones graduales, como por ejemplo pilotos de prueba para las nuevas variaciones en el

sistema, o un método escalonado, donde se van sumando líneas y recorridos poco a poco, son más exitosas que las abruptas, como lo que sucedió con el Transantiago, donde el sistema fue reemplazado prácticamente de un día para otro", dice Aldo Caprile, académico del Departamento de Control de Gestión y Sistemas de Información de la Universidad de Chile.

Es por este motivo que es tan importante el proceso relacionado con la implementación de este sistema. "Tercer Milenio está basado en discusiones previas, las que tienen que ver con un plan en la red de Metro, pensando en un horizonte más largo que cuatro años. Esto está relacionado con una visión de futuro de la ciudad. En ese contexto, será interesante ver cómo se formula o replantea lo que serán las licitaciones. Hay que definir su rol, cuáles serían sus flexibilidades a medida de que evolucionan las diferentes tendencias y usos del transporte público", manifiesta Rodrigo Troncoso, experto en transportes de L&D. Por ejemplo, en los últimos años ha crecido el uso de plataformas colaborativas de transporte, como Uber y Cabify, lo que ha generado una baja en el número de pasajeros transportados por el Transantiago. "Durante los últimos años, hemos visto una tendencia a la baja en el uso de los buses como medio de transporte en el Gran Santiago. En



Las claves

● ¿Qué pasó?

Evasión, financiamiento e implementación del sistema de transporte público capitalino, son los principales desafíos que deberá enfrentar el proyecto Tercer Milenio, iniciativa propuesta por el presidente electo Sebastián Piñera.

1

● ¿Por qué?

Expertos sostienen que uno de los principales problemas del Transantiago fue la amplitud de su implementación, lo que no le permitió adoptar las medidas y correcciones de manera adecuada.

2

● ¿Qué viene?

El Ministerio de Transportes presentó el estudio "Análisis y Desarrollo de Redes de Transporte Masivo en el Gran Santiago", que deja una especie de guía para la nueva administración.

3



ese contexto y si la infraestructura de Metro aumenta, se puede proyectar que en diez años más esa tendencia podría aumentar. Entonces, por ejemplo, el uso de buses de gran tamaño, como los articulados, comenzará a perder sentido. Ese mismo rol lo pueden cumplir mejor los taxi colectivos", dice Troncoso.

Evasión y financiamiento

Además del desafío que representa la implementación de un sistema de esta envergadura, Tercer Milenio también tendrá que hacerse cargo de la evasión. Según datos del Ministerio de Transportes, esta fue de 23,7% en 2017 (ver infografía).

"Cualquier sistema de transportes sustentable financieramente debe considerar hacerse cargo de verdad de la evasión. Si el plan de implementación contempla tomar algunas medidas de fiscalización y nada más, sin ir acompañado de un diseño que seriamente comprometa una recaudación efectiva, seguiremos generando vacíos que deben cubrirse con mayores recursos", dice Caprile.

Es por este motivo que los expertos proponen que se cambie la modalidad en la que se financia el sistema de transportes capitalino. "Hay que modificar las bases de licitación de este sistema, para combatir los problemas que afectan la libre competencia, la propiedad de los terminales y el pago, que es clave que se hace por pasajero transportado y no por kilómetro recorri-

El proyecto contempla el potenciamiento de la electromovilidad y alternativas sustentables.

En los últimos años ha crecido el uso de plataformas colaborativas de transporte.

Los expertos proponen que se cambie la modalidad en la que se financia el sistema de transportes.

do", dice Iván Poduje, arquitecto urbanista de la UCV.

Otra alternativa es revisar la actual estrategia de financiamiento del sistema de transporte público capitalino. "Hay que mantener la política de subsidio parcial del pasaje, pero hay que revisarla, absolutamente. Esta revisión debe orientarse a que el sistema sea más sustentable y el aporte sea más acordado, pero sobre todo más predecible", afirma Caprile.

Los expertos señalan que para lograr este objetivo es importante generar una separación entre el financiamiento del transporte público del Gran Santiago y el de

regiones, algo que ocurrió tras la implementación de la Ley Espejo del Transantiago. "Se necesita seguir avanzando hasta eliminar el vínculo presupuestario entre el Transantiago y las regiones, donde los fondos públicos del primero se empatan con el segundo. Hace un tiempo se modificó la ley, pero en la práctica los presupuestos siguen siendo dependientes o al menos correlacionados. Eso genera incentivos de algunos grupos de interés a no resolver adecuadamente el financiamiento de este sistema", dice el académico de la Universidad de Chile.

Nuevas redes

En la misma semana que el presidente electo Sebastián Piñera anunciaba el Tercer Milenio como reemplazante del Transantiago, el ministerio de Transportes liberó el estudio "Análisis y Desarrollo de Redes de Transporte Masivo en el Gran Santiago", guía que podría resultar fundamental para el desarrollo del futuro sistema.

El reporte reveló la importancia de crear nuevas líneas de Metro por Tobalaba, Santa Rosa y Vespuccio, basándose en análisis de rentabilidad social y disminución de la congestión.

Considerando estas variables, el estudio reveló que una de las líneas más atractivas se desarrollaría entre La Florida y Los Leones, a lo largo de 17,8 kilómetros con 16 estaciones. A esta se sumaría la unión de Puente Alto con

TRANSANTIAGO EN CIFRAS

4,5

Es la nota con la que está calificando el Transantiago, según los usuarios del sistema.

US\$11 mil mills.

Es el subsidio que ha recibido el Transantiago para su funcionamiento en sus 11 años de existencia.

1.800

Serán los buses que se incorporarán al Transantiago una vez que finalice su proceso de licitación, entre ellos habrá 90 eléctricos.

Providencia.

Para los expertos esto no debe quedarse sólo allí, sino que también se deben realizar avances en otras áreas. "Es fundamental impulsar las líneas que están anunciadas, que son la 7 y las que dio a conocer la actual administración hacia Quilicura y El Bosque. Esto, más las que presentó el presidente electo Sebastián Piñera. Lo segundo que debe considerar Tercer Milenio es iniciar la construcción de los trenes Maipú-Melipilla y Rencala-Lampa", dice Poduje.

TERCER MILENIO

● El proyecto Tercer Milenio requerirá de una inversión de US\$7.530 millones.

● La ampliación de las líneas 7, 8, 9 y 10 tendrá un costo de US\$5.850 millones y una extensión de 63 kilómetros.

● Considera la construcción del Teleférico Bicentenario, el que tendrá una extensión de 5 kilómetros. Este unirá las comunas de Huechuraba, Las Condes y Providencia, con una inversión de US\$80 millones.

● Contempla la construcción de 57 kilómetros de Metro Tren, con servicios urbanos en Peñafiel, Batauco y el Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Este requerirá de una inversión de US\$1.600 millones.