

# TARIFICACIÓN VIAL PARA FINANCIAR EL METRO

**Mario Waissbluth**

**Febrero 2001**

**La Tercera**

Se ha levantado una gran polvareda por el reciente aumento de tarifas del Metro. Pero la verdad es que a esa empresa no le queda de otra... salvo que se modifique radicalmente la política pública del transporte en la ciudad de Santiago.

No cabe duda que la única solución sólida, estable y de largo plazo para reducir la congestión y la contaminación de esta ciudad es contar con una extensa red de ferrocarriles subterráneos y ligeros, y con una red de buses urbanos y suburbanos que alimenten en forma localizada y bien planificada a la red de ferrocarriles. Es la solución que están buscando aceleradamente las grandes urbes del mundo. Ciudades como Madrid o México están construyendo anualmente una cantidad de kilómetros de metro similar a todo lo que hemos instalado en Santiago en treinta años.

La gran pregunta es ¿quién debe pagar esta multimillonaria cuenta?. Sólo caben tres respuestas: la primera incluye a la totalidad de los chilenos, incluyendo los que viven en Talca e Iquique, por la ruta de la recaudación tributaria. Obviamente, esta carece de sentido en cualquier escenario. Los santiaguinos no tenemos porqué endilgarle nuestras comodidades o incomodidades al resto del país. Y eso es lo que estamos haciendo hoy, pues es el Estado el que está financiando la construcción de los nuevos túneles de Metro, y la empresa Metro S.A. es la que debe cumplir con la misión de tener un equilibrio financiero en la compra y operación de los trenes. Son los talquinos los que están financiando en parte los nuevos túneles, para que lo sepan y reclamen. Claro que esos pataleos se escuchan en Talca y no en Alameda con Teatinos.

Luego, quedan los santiaguinos, los cuales podemos dividir en las otras dos respuestas posibles: los que usan el Metro, y los que no lo usan. Aquí la cosa se pone más complicada. Hasta ahora, han sido los que lo usan. Pero veamos el tema con más profundidad. Hace cosa de cinco años, distinguidos economistas de la Universidad Católica estudiaron los beneficios sociales que se generan cada vez que un pasajero se sube al Metro, por concepto de descongestión y descontaminación de la superficie. Esto se hizo meticulosamente, en base a modelos computacionales de transporte, en los que se evaluó el ahorro de tiempo y combustible que reciben los pasajeros de autos y buses por el hecho de que otros conciudadanos hayan escogido subirse al Metro.

Los resultados de este estudio son sorprendentes, y por cierto que desconocidos por la ciudadanía: por cada boleto de Metro que se compra, los pasajeros de la superficie reciben cerca de 300 pesos de beneficio por descongestión, y otros 20 pesos por descontaminación. En suma, cada boleto comprado genera cerca de dos boletos de beneficio adicional para los automovilistas, microbuseros, usuarios de buses, y la población de Santiago. ¿Quién, entonces, debe financiar la expansión del Metro?

Por ello, la única solución justa, la única política pública sólida, es la tarificación de las vías de superficie, destinando estos recursos a la expansión de la red de Metro. Con ello, ganan los que se quedan arriba, disfrutando de amplias y descongestionadas vías, y ganan los que transitan por un ferrocarril de gran cobertura y comodidad.

Solucionar de fondo los problemas de Santiago exige a lo menos otros 50 Km. de vías pesadas, que cuestan la módica suma de 40 millones de dólares el kilómetro, y 50 Km. de metro ligero, de a 15 millones cada uno. Total, esta cuentita es del orden de 2750 millones de dólares. Si esto lo pagaran los santiaguinos de la superficie a lo largo de quince años, vendría saliendo algo así como 40 a 70 pesos por cada viaje de auto o de bus que hagan. Adicionalmente, habría que reconfigurar radicalmente los recorridos de los buses, para que alimenten esta red ferroviaria y no compitan estúpidamente con ella, como ocurre hoy en nuestra incomprensible Alameda de las Delicias ¿Estamos dispuestos o no estamos dispuestos? ¿Vamos a agachar el moño ante la consabida huelga de automovilistas y los invariables corcoveos de los microbuseros, vamos a seguir con una ciudad congestionada a más no poder, vamos a seguir haciendo que sean los talquinos y los usuarios del Metro los que paguen por la comodidad de los automovilistas santiaguinos, vamos a seguir haciendo concesiones de corto plazo a las presiones de grupos de interés, ... o vamos a tomar decisiones para el siglo XXI, que nos permitirían tener una ciudad modelo en el mundo?