



Evaciones del Transantiago, una bomba de tiempo

10

Alejandro Tirachini

Investigador de los grupos, Transporte y Smart Cities. Profesor de la Universidad de Chile.

Identificando el nivel de evasión de un 30% en promedio en el Transantiago, el investigador del ISCI, Alejandro Tirachini, junto a Martín Quiroz, egresado de Ingeniería de la Universidad de Chile, estudiaron el dilema y proponen soluciones.

“El problema del Transantiago, es que el costo esperado de evadir, es demasiado bajo”, dice Alejandro Tirachini, investigador de las áreas de Transporte y Smartcities, del ISCI, quien hoy asegura que una buena parte de quienes deciden no pagar cuando se suben a una micro, lo hacen porque “pueden”. Serían personas que saben que es muy difícil que los fiscalicen.

En una entrevista para El Mercurio, Tirachini dijo que “hoy con 247 inspectores, se logra controlar a menos de un pasajero por cada mil que se mueven en el Transantiago”. La evasión, desde el punto de vista de este profesor de la Universidad de Chile, es el tema más importante dentro de las mejoras que necesita el sistema. Dice que un 30% de evasión, pone en serio riesgo su estabilidad produciendo presiones para aumentar la tarifa o el subsidio estatal.

Conviene evadir.

La evasión en los buses de Transantiago se ha duplicado en 9 años. El trabajo de Tirachini y Quiroz, es el resultado de un estudio de evidencia comparada sobre niveles de evasión y estrategias para combatirla en el transporte público de Santiago de Chile, Mendoza, Bogotá, Madrid, Londres, Berlín y Melbourne. Nunca antes se había hecho una investigación como esta, comparando datos de otras ciudades.

Explica Tirachini que según la teoría, las personas consideran dos variables a la hora de evadir; la probabilidad de que las descubran y el castigo que puedan recibir por ello.

Calculando la “utilidad de evadir” cuando se la compara con la tarifa del transporte público, le dieron a la probabilidad de ser fiscalizado, un valor de 0.1%. La multa que se puede recibir por ello es de \$64 mil. Considerando que una persona que no evade, paga un pasaje de \$640, la que sí evade, obtiene un costo esperado del 0.1% de \$64 mil de una posible multa, lo que es equivalente a \$64, o sea, diez veces menor al costo de pagar la tarifa, por lo tanto es más conveniente evadir.

Dice el ingeniero que así visto, “en Santiago, la gente estaría evadiendo no porque la multa sea baja, sino porque la probabilidad de que seas descubierto, es cercana a ‘0’”, comenta.

Agrega otro detalle; el 70% de quienes son multados, no pagan, porque los sistemas de presión en Chile no funcionan, por lo tanto, hay mucha gente para la cual la multa es además, igual a “0”.

Como conclusión, el desproporcionado nivel de evaciones, estaría relacionado al bajísimo nivel de fiscalización del pago de la tarifa.





Un transporte público caro

También estudiaron la variable socioeconómica del gasto en transporte, desde el porcentaje del ingreso de dos adultos que viajan diariamente en transporte; uno de un hogar de ingresos promedio y otro del primer quintil.

Encontraron que efectivamente lo que se gasta en Santiago es más alto si se lo compara con otras ciudades de Sudamérica como Mendoza y Bogotá, pero que el alza de las tarifas del Transantiago, ha estado más o menos aparejada con el alza en los ingresos de las familias desde la creación del sistema hasta hoy. No así, la evasión que desde el mismo momento hasta ahora se ha duplicado. Por lo tanto, Tirachini piensa que es posible decir que “no es porque la gente se ha empobrecido, que ha aumentado la evasión”, lo cual reforzaría la idea de que se necesita más fiscalización.

Medidas recomendadas

Con base en la experiencia internacional en el combate a la evasión del pago en el transporte público, los investigadores proponen un paquete integrado de medidas para reducirla.

Primero; cambiar la ley que obliga a que un fiscalizador no pueda aplicar multas sin un carabinero al lado. “Hoy la disponibilidad de carabineros es un cuello de botella para mejorar la fiscalización”, dice Tirachini que si bien reconoce que puede haber evasores violentos si son sorprendidos, destaca que en la mayor parte de Santiago, no se necesitan carabineros como apoyo.

Segundo; aumentar el número de fiscalizadores por bus, ojalá en un nivel de magnitud al de la evasión y que estos también puedan ir de civiles y usar la máquina para control de iden-

tidad, para casos en que la persona sorprendida, diga que

no tiene carnet.

Tercero; mejorar las campañas de concientización. “En Melbourne, cambiaron la palabra ‘evasión’, porque notaron que no tenía realmente una connotación negativa para las personas, tal como ocurre acá —explica—. Hay gente que me ha dicho, ‘yo evado’, pero nunca me dirían ‘yo a veces robo en un supermercado’”, cuenta.

Para fortalecer los instrumentos que obliguen al pago de las multas, el estudio también propone que la segunda multa por evasión, sea mayor que la primera si esta ocurre durante el mismo año. “Hay evidencia internacional que dice que las mayores pérdidas en el transporte público viene de grupos de evasores duros, no de los circunstanciales”, agrega el experto en Transporte.

No obstante todas estas propuestas, dicen que debe haber un subsidio a la demanda, pues si bien se demuestra que el bajo ingreso de las personas, no explica el aumento de la evasión, las cifras muestran que el Transantiago es caro para las personas más pobres, lo cual también funcionaría como forma de inclusión social.

“Efectivamente estas medidas son costosas, pero solo en un comienzo. Una vez que las fiscalizaciones se fortalezcan, las validaciones van a aumentar y la evasión va a bajar”, dice el ingeniero que insiste en que las evasiones pueden ser un asunto muy delicado para la supervivencia del sistema en el corto plazo si no se toman medidas.