

## Concesiones urbanas y malestar ciudadano

Patricio Arrau  
Presidente Gerens  
(Columna el Diario Financiero, 12/08/04)

El primero de septiembre se inicia el primer pago de peajes automatizado de Autopista Central, inaugurando así las carreteras urbanas pagadas. Sin duda que esa osada propuesta de principios de los noventa para atraer capitales y modernizar la vetusta red vial interurbana que tenía Chile hace 14 años ha llegado a niveles que entonces parecían impensados. La ley de concesiones del MOP en el primer gobierno de la Concertación fue seguida por ese impresionante programa de licitaciones interurbanas en su segundo gobierno. Pero la propuesta no se detuvo allí y el Presidente Lagos la expandió a las ciudades. Un reconocimiento público a Carlos Cruz por todos estos años de servicio al país. Los errores cometidos no pueden opacar la magnitud de esta obra para Chile.

Que duda cabe. La Concertación de Partidos por la Democracia tiene asegurada en las modernas autopistas construidas un monumento visible a sus años de gobierno. Sin embargo, muchos confían que la enorme lista de inauguraciones de inversiones viales urbanas entre este año y el próximo llevarán a la ciudadanía a reconocer esta sabia visión política de principios de los noventa en la próxima elección presidencial. No estoy tan seguro que la calma del reconocimiento alcance a llegar tan rápido. Es probable que el malestar inicial prime por varios meses o trimestres, hasta que la gente pueda llegar a valorar el pagar por un bien que siempre fue gratuito. Tres son las razones para este mal pronóstico.

En primer lugar, el choque de expectativas de la gente. La fuerte intervención en las actuales calles de Santiago ha sido tolerable en parte porque todos esperamos la inauguración de las autopistas como el momento de respiro, el ansiado relajo luego de tanto atochamiento. Luego de maravillarnos de conducir por túneles y a alta velocidad en los primeros días, el peso de la realidad puede coincidir poco con estas expectativas. Pocos tienen noción del impacto vial y en los bolsillos que se inicia en los próximos meses. Es probable que por momentos las autopistas pasen por atochamientos como ocurre en todas partes del mundo. En los EE.UU. por ejemplo, conducir por una “Beltway” puede ser una experiencia placentera en la mayoría de las veces, pero en momentos de “rush-hour”, los tacos pueden ser muy frustrantes, especialmente para apurados y neuróticos conductores. Vamos a demorarnos un tiempo antes de que nos contagiemos con la calma de un “gringo” conduciendo en un taco, cediendo la pasada a sus conciudadanos cuando se enangostan las pistas y sin agresividad. Especialmente antes de que se terminen todas las obras, no será extraño poder avanzar rápido por algunos kilómetros y desembocar en salidas atochadas. Al comparar expectativas y costos mensuales del servicio, al principio el balance será negativo. Todo lo anterior es válido para quienes adquieran los tags. Imaginemos la frustración de los ciudadanos que decidan no adquirirlos y que tendrán que soportar la

congesti3n de las carreteras y v3as alternativas. Ese ciudadano deber3 morder mucha rabia antes de decidirse a adquirir y pagar por ese bien tan escaso en las ciudades que se llama carretera expedita.

La segunda raz3n para fundamentar el mal pron3stico para el 2005 es la intervenci3n populista de los reguladores y pol3ticos. Ya es posible observar a diputados que se preparan para tener agresivas agendas en contra de las nuevas empresas de servicio p3blico. Privados que intentan ganar dinero a costa de sus electores es inaceptable para muchos de nuestros legisladores. Sin estas inversiones las ciudades ser3an invivibles, pero sin agendas populistas muchos dirigentes no tienen como ganarse la vida.

La tercera raz3n para este mal pron3stico, aunque es m3s bien una conjetura, dice relaci3n con que las empresas concesionarias no parecen tener una clara conciencia de que se necesita un plan de acci3n muy activo para “vender” a la ciudadan3a el nuevo esquema. Se requieren esfuerzos concretos para crear valor en los ciudadanos, para que aprecien las nuevas autopistas. Las dificultades de coordinaci3n respecto a la facturaci3n, para no plagar de tags distintos los parabrisas, la falta de soluciones para los conductores no frecuentes y pases diarios, etc., sugieren que estas empresas son muy nuevas en el negocio de los servicios p3blicos regulados y que deber3n pasar por un per3odo de enfado de los clientes antes de ponerse m3s activos en invertir para generar valor de servicio. S3lo una r3pida puesta al d3a en este 3ltimo aspecto podr3a aminorar el malestar y acercar el momento en que los ciudadanos empecemos colectivamente a valorar la magna obra de las inversiones viales en las ciudades. Me temo que eso ocurrir3 m3s all3 del 2005.