

## Transantiago denuevo

Patricio Arrau  
Presidente Gerens  
(Columna diario la Tercera, 04/09/04)

El Transantiago avanza, que duda cabe, y que grave ser3a que no lo hiciera. El experimento de liberalizaci3n de la locomoci3n colectiva de los ochenta, basado en una versi3n ingenua de los beneficios que podr3an venir con un esquema de mercado con casi nula intervenci3n de la autoridad, ha dejado en evidencia que los dise1os de pol3ticas mal hechos pueden generar costos enormes. Adem3s, una vez que se impulsa un mal dise1o, es necesario esperar much3simos a1os, quiz3 d3cadas, para que el sistema pol3tico permita introducir cambios. Los intereses corporativos que se crean despu3s de reformado un sistema determinado se incrustan e impiden cambios. Afortunadamente para el caso de la locomoci3n colectiva, esa insensata decisi3n del gremio microbusero que paraliz3 la ciudad hace unos a1os se encontr3 con un Presidente que no dud3 en aplicar el Ley de Seguridad Interior, lo que gener3 las condiciones para un cambio radical en el sistema de transporte p3blico. Buena lecci3n para aplicar en el futuro a otros sectores que presionan con huelgas ilegales.

Dado que somos testigos de los costos que genera una pol3tica mal dise1ada, adquiere especial importancia asegurarnos de no cometer errores en el nuevo dise1o. Al parecer hay aspectos del nuevo dise1o que responden m3s bien a la ley del p3ndulo que a un cuidadoso an3lisis de las alternativas. Me parece que hay un sesgo a la sobre planificaci3n que no es imprescindible a estas alturas y que se corre el riesgo de rigidizar demasiado el sistema al descartar un m3nimo espacio para se1ales y arreglos descentralizados. Pero vamos por parte.

En un reciente estudio econ3mico de amplia difusi3n esta semana, de los economistas Andr3s G3mez-Lobo y Andr3s Velasco, junto al subsecretario de Transportes Guillermo D3az, se coleccionan los elementos de an3lisis para el diagn3stico del antiguo sistema. Comparto la totalidad de dichos elementos del diagn3stico. Sin embargo, me parece que del an3lisis de las fallas de mercado que justifican el radical cambio que propone el Transantiago no se deriva la conveniencia de “desvincular totalmente las ganancias de los operadores de los pasajeros transportados por ellos”. Uno de los aspectos m3s conflictivos del nuevo plan, que estuvo en el centro de la controversia que se suscit3 con el Metro, es precisamente que el plan contempla una bolsa de recaudaci3n cuyos ingresos no se distribuyen en directa relaci3n con los pasajeros transportados por cada pieza de este sistema. Aunque se menciona ajustes en el tiempo para responder a se1ales de demanda, necesariamente se generar3n subsidios cruzados entre las distintas partes del sistema que lo distorsionar3n.

Avanzar hacia un sistema general integrado que elimine la competencia por los pasajeros que se encuentran en el pr3ximo paradero es esencial. Eso se realiza eliminando la

competencia “en la cancha” por una competencia ex ante “por la cancha”. Aprovechar todas las economías de escala y de red que surgen de la integraci3n y de la coordinaci3n de los recorridos es totalmente correcto. S3lo as3 se puede evitar la sobreinversi3n, la contaminaci3n, la congesti3n en las calles, el exceso de accidentes. Estimular la integraci3n del pasaje y mover el sistema hacia un pasaje integrado electr3nicamente para los usuarios es el camino a seguir para aprovechar los avances de las tecnolog3as que permiten fiscalizar y reducir los costos de administrar servicios de alto volumen de transacciones. Sin embargo, el actual diseño prescinde totalmente de las m3nimas señaes de mercado. Un sistema donde los ingresos de cada parte no est3n vinculados a los pasajeros transportados, o lo haga s3lo en parte menor, corre riesgos que quiz3 no se han evaluado con tranquilidad.

En primer lugar, el riesgo del negocio no lo est3n absorbiendo los privados sino el Estado. Si los ingresos no dan para el est3ndar que se planific3, o bien si la intervenci3n pol3tica populista no permite colocar las tarifas que se requieren para que el sistema se financie, los contribuyentes terminar3n pagando los costos. En ese caso, con el fin de aminorar el problema, las pol3ticas del Estado buscar3n “forzar” a los automovilistas a bajarse de los autos y subirse al Transantiago, sin importar las valoraciones del usuario. Un segundo problema es que si los operadores individuales no perciben el pago por el pasajero transportado, aunque se los distribuya despu3s el banco pagador, no tienen incentivo para atender bien al pasajero, para detenerse en los paraderos, para recaudar, para dimensionar la flota de acuerdo a la demanda. Surgir3n distintas distorsiones propias de la “tragedia de los comunes”. Tercero, el sistema administrado centralmente estimula un comportamiento meramente “lobbysta” de parte de los operadores hacia la autoridad, para lograr pagos mayores de la bolsa de ingresos, desincentivando comportamientos empresariales de mejora en el servicio, en la recaudaci3n, en los sistemas de monitoreo y control de gesti3n de cada operador. Necesariamente falta informaci3n para llegar a la conclusi3n que un sistema totalmente centralizado es la mejor alternativa posible.