

¿Qué te pasó Transantiago?

Patricio Arrau
Presidente Gerens
(Columna el Diario Financiero, 10/06/04)

La esperada consolidación y racionalización del transporte público de Santiago es quizá una de las tareas pendientes más esperadas por los santiaguinos. La locura desatada en la ciudad por la descuidada liberalización de la locomoción pública a principios de los ochenta tuvo su primer esfuerzo de racionalización a principios de los noventa. El uso desregulado de vías públicas para el transporte colectivo dejó en la más clara evidencia que la magia del libre mercado tiene límites. Parece que en este tema Adam Smith, el padre del libremercado, se había quedado manco, puesto que su mano invisible no apareció por ninguna parte.

Los esfuerzos de los noventa y principios del 2000 también fracasaron. Se intentó ordenar la locomoción colectiva de Santiago mediante licitaciones de líneas, lo que permitió alguna mejora. Sin embargo, la resistencia del gremio de los microbuseros a “empresarizarse” y su afán de utilizar en forma mañosa su poder corporativo mantuvo el sistema demasiado disperso. El gobierno del Presidente Lagos partió con una muy buena y una no tan buena decisión en este tema. Por una parte se soltó las amarras del ferrocarril metropolitano de Santiago para que completara su red estructurante en la ciudad. En el gobierno del Presidente Lagos el Metro doblará la red que demoró más de treinta años construir. Esa fue una decisión visionaria. Por otro lado la mal pensada política de “regalar” la mitad de las vías públicas al gremio de los microbuseros a principios del 2000, motivada por la ilusión de “forzar” a los santiaguinos que transitan en automóvil a bajarse de ellos y subirse a la micro demostró chocar con la realidad. Los buses transitan semivacíos por la mitad de las calles de Santiago y los automovilistas siguen prefiriendo el automóvil.

Luego de ensayarlo todo llegó la hora de la verdad: el Transantiago. La decisión de completar la red estructurante permitió pensar en grande. La desproporcionada reacción de los gremios con un gravísimo paro y la firme decisión del gobierno de demandar a sus dirigentes con la Ley de Seguridad Interior, permitieron abrir esta solución definitiva. Este sistema no sólo incrementará notablemente el bienestar de los santiaguinos que transitan en el sistema público, sino que también es un complemento necesario a las grandes licitaciones viales urbanas. Quienes transitemos en automóvil deberemos pagar el precio de escasez de las vías en nuestras nuevas cuentas de las concesionarias urbanas y quienes utilicen la infraestructura pública dispondrán del mejor sistema posible a un buen precio. Todos ganamos.

Aunque el Transantiago no esté en completa operación a fines del gobierno del Presidente Lagos, éste será recordado como quién impulsó esta iniciativa. ¿Pero por qué te atrasaste, Transantiago?. La explicación preferida por el “chaqueteo” es que el atraso se debe a pugnas personales de los poderosos. Permítanme ensayar una hipótesis más creíble. El

atraso se debe a que los equipos del gobierno se enredaron en un muy mal modelo de negocios para el Transantiago. Planificar toda la red con el modelo de remunerar a cada parte sobre la base del bus o coche-kilómetro, con una tarifa integrada de punta a cabo y sin flexibilidad para ajustar las flotas de acuerdo a la demanda de cada parte estaba destinada al fracaso. Ese modelo requería un compromiso a firme del Fisco de poner los recursos que faltaran en caso que los ingresos recolectados no alcanzaran a cubrir los costos de una infraestructura sobredimensionada. La verdadera pugna que surgió aquí fue entre el “modo cartesiano intelectual” de hacer las cosas y el “modo empresarial” de hacer las cosas. Una pugna que se encuentra en cada una de las reformas económicas del gobierno.

En este caso, cada parte debe conocer cual es el precio por pasajero y recibir ese ingreso por el número de pasajeros transportados. La flota de cada parte debe poder ajustarse a la demanda, con estándares de calidad mínima de modo de no hacinar a la gente en los buses y coches. La integración de las diversas tarifas por pasajero de la red debe incentivarse y no forzarse. Comprar el boleto integrado (bus-Metro o bus-Troncal) debe ser más barato que el mismo tramo en forma separada. Se requiere una definición clara de la regla de tarifas del Metro y licitaciones de líneas privadas únicas para alimentar al Metro y a los otros troncales, que puedan así ajustar la flota a las horas puntas. La regla de tarifas del Metro debiera ser que el resultado operacional sea cero (o incluso negativo), que le deje un efectivo para sus inversiones de reposición y de crecimiento operacional natural, pero debe liberarse al Metro de una carga financiera que debe tomar completamente el Estado (hoy toma dos tercios). Licitaciones periódicas irán traspasando a los usuarios los beneficios de la integración y consolidación del Transantiago. Aún hay tiempo de definir un modelo de negocios más conectado con el mundo empresarial privado y más alejado de ideales de pizarrón.