

Transantiago: ¿Qué hacer ahora?

La interpelación al ministro Cortázar ha puesto de manifiesto que el Gobierno usó todos los medios a su alcance (legales y de los otros) para intentar tapar el gigantesco hoyo en las finanzas públicas que dejó el Transantiago. Pero ¿qué viene ahora?

Pienso que es posible buscar una solución, aunque requiere mucha generosidad y políticas públicas de clase mundial; de esas que Chile solía tener y que aún es capaz de producir, esporádicamente. Hay razones para ser moderadamente optimistas: al Gobierno le conviene que esto se destrabe y Cortázar reúne las calificaciones para la tarea. A la oposición, Piñera incluido, le interesa resolverlo, especialmente si pretende llegar al poder en marzo de 2010. Ya ha obtenido dividendos políticos de la desastrosa gestión pública en esta materia; ahora tiene la oportunidad de demostrar que puede ser parte de la solución.

No se trata de llegar y votar favorablemente el proyecto que se tramita en el Congreso. No, porque ese proyecto no resuelve los problemas del Transantiago; apenas se hace cargo de los de Cortázar y el Gobierno. Y es que el ministro de Transportes ha tenido en su gestión un enfoque minimalista, de contención, pero no ha propuesto soluciones de fondo. Es quizás lo que tenía

Hay razones para ser moderadamente optimistas: al Gobierno le conviene que esto se destrabe y Cortázar reúne las calificaciones para la tarea. A la oposición, Piñera incluido, le interesa resolverlo, especialmente si pretende llegar al poder en marzo de 2010.



LUIS LARRAÍN

que hacer, considerando el potencial conflicto social que arriesgaba dada la indignación de los usuarios y los pocos grados de libertad que le daban los contratos vigentes. Pero ahora tiene una oportunidad de cumplir la expectativa de muchos: salvar el Transantiago.

El diagnóstico está claro: Santiago tenía un sistema de transporte público, las micros amarillas, que era razonable en su relación precio-calidad para sus usuarios, pero deficiente por las externalidades (contaminación, congestión y accidentes, entre otros) para la ciudad. El Transantiago fue un desastre: en su concepción,

voluntarista y sin consideración alguna por los usuarios y en su implementación, que rayó en lo delictivo. Cortázar, como decíamos, no ha tenido socios o voluntad, no sabemos, para solucionar sus problemas de fondo. Se ha limitado a usar todas las formas de lucha, como le gusta decir a él, para que el transporte público en Santiago no colapse.

Pero los tres años de (mal) funcionamiento de éste han cambiado el escenario en dos aspectos clave: primero, desaparecieron las pymes que prestaban servicios de transporte para dar paso a empresas de gran tamaño; segundo, el sistema funciona con un in-

menso déficit, cerca de 700 millones de dólares anuales, producto de sus mayores costos de operación y de la imposibilidad de reajustar las tarifas por el mal servicio prestado. Esta realidad hace que no sea posible volver atrás, sino mirar hacia adelante. Y allí la Presidenta Bachelet puede encontrar aliados.

Y mirar hacia adelante es poner sobre la mesa los elementos que faltan para que el Transantiago funcione razonablemente. ¿Cuáles son? Cuatro, fundamentalmente: Primero, un sistema de incentivos que lleve a los operadores a buscar el buen servicio, y no un mecanismo policial de control de su oferta; segundo, mayor competencia, en particular en los alimentadores, que deben ser capaces de recoger los movimientos de una ciudad que está viva y crece, contrariamente a la que concibieron los genios que diseñaron el Transantiago; tercero, provisión de infraestructura por parte del Estado, lo que incluye corredores segregados, estaciones de transferencia, paraderos, etc., que funcionen, no de utilería para poder inaugurarlos; y cuarto, una política tarifaria que se haga cargo del tema del déficit y del posible subsidio al transporte público. Ésos son los temas, ministro Cortázar, no sólo las platas para el BID o para pasar agosto. Sobre la base de discutirlos y acordar-

los razonablemente, debiera ser posible llegar a un acuerdo en torno al sistema de transporte público que les cambie la vida a los santiaguinos y saque al Gobierno del embrollo en que está metido.

Chile es conocido mundialmente por la calidad de algunas de sus políticas públicas; entre ellas, la regulación en el sector eléctrico. Ésta lleva ya treinta años funcionando, con óptimos resultados. En torno a ella, y en

particular al sistema tarifario, hay una rica discusión técnica y académica, especialistas de gran reputación, centenares de libros y miles de artículos publicados, paneles de expertos, etc. Ése es el estándar que cabe exigir a alguien como Cortázar para la regulación del sector transporte. Tiempo hay, y sólo cabe pedir la audacia que ha estado presente en todas las grandes transformaciones que distinguieron a Chile. ■