

El Problema de Fondo del Transantiago

El informe de la Comisión Investigadora del Transantiago ha sido claro en establecer responsabilidades de autoridades tanto de la Administración Lagos como de la actual, incluyendo a ambos Jefes de Estado. Se critica el mal diseño financiero, los errores en la definición de áreas, demanda y número de buses; retrasos en la construcción de infraestructura y la puesta en marcha de este plan, cuando aún no estaba listo.

Si bien el Informe constata la falta de participación de usuarios, operadores, municipios y demás involucrados en el diseño y puesta en marcha del proyecto, no ha sido consignado con suficiente fuerza el problema de fondo del fracaso del Transantiago, cual es su planificación centralizada.

Los resultados obtenidos no debieran sorprendernos. Son esperables en un sistema planificado por un grupo de funcionarios que decide, sin mayor participación de los interesados, qué le conviene a los santiaguinos, más aún en algo tan relevante en su vida diaria como el transporte y reemplaza masivamente todo lo existente, lo bueno y lo malo sin distinción. Se ignoró la malla de recorridos vigente, que correspondía a la experiencia acumulada de usuarios y empresarios, para reemplazarla por un diseño centralmente planificado.

Sin duda se requería modernizar el transporte público. Existían altos niveles de congestión y contaminación. Se presentaban ineficiencias y falta de seguridad, producto de

la excesiva atomización de la propiedad y una competencia sin límites por captar pasajeros y de la disponibilidad de dinero en el bus. Pero, ¿era necesario un cambio tan drástico?

¿Dónde Están los Usuarios?

Un sistema de transporte público debe cubrir las necesidades de los usuarios, al precio que ellos estén dispuestos a pagar. Algunos preferirán pagar tarifas superiores y circular en buses expresos; otros estarán dispuestos a viajar en un sistema más lento y con más trasbordos a cambio de un pago menor. Estas diferencias no fueron consideradas y se estableció un sistema único para todos los santiaguinos.

El Transantiago no se diseñó pensando en los beneficios para los usuarios, sino que se desarrolló a partir de un modelo teórico, que buscaba minimizar los costos para mantener el nivel tarifario y financiar el sistema sin aportes del Estado, pero al mismo tiempo mejorar

la calidad de los buses. Los costos asociados al alto nivel de sofisticación tecnológica y buses de alto estándar que se definieron, no se condicen con el nivel tarifario prometido. Por ello, en una decisión irresponsable y de alto costo para los santiaguinos, se optó por reducir el número de buses y los recursos para infraestructura, y aumentar la densidad de pasajeros, en desmedro de los tiempos de viaje y comodidad de los usuarios. Un supuesto error, que parece haber sustentado esta decisión, es que los ahorros producidos por la op-

El Transantiago iba a ser para los santiaguinos pobres el equivalente a la Costanera Norte para los automovilistas. Sin embargo, se gastaron US\$ 1.700 para construir 200 kms. de autopistas, por donde se realizan el 38% de los viajes; US\$ 2.200 millones en 40 kms. de metro, medio en el cual se realiza el 7,4% de los viajes y US\$ 350 millones en infraestructura vial, para trasladar al 42% del total de viajes de la Capital.

Cuadro N°1
Inversión en Infraestructura según modo de transporte motorizado

Modo	2001		2007	Dif	Inversión en Infraestructura			Inversión Unitaria	
	Mil Viajes	%	Mil Viajes	Mil Viajes	(MM US\$)	% Inversión	Kms.	Mill US\$ /Km	US\$/Viaje
Auto	1.044	38,1%	1.290	246	1.686	39,8%	200	8,4	6,9
Metro	202	7,4%	717	515	2.200	51,9%	40	55	4,3
Bus	1.152	42,1%	1.694	542	350	8,3%	n/a1		0,6
Taxi Colectivo	165	6,0%	s/i						
Otros	174	6,4%	s/i						
Total	2.737	100,0%	4.040	1.303	4.236	100,0%			3,3

Fuente: Fuente: Viajes 2001: EOD 2001; Viajes 2007 locomoción colectiva: Transantiago; Viajes 2007 auto: LyD, sobre la base de parque automotriz 2006, INE; Inversión Concesiones Vial, Metro de Santiago, Transantiago.

timización del sistema antiguo serían más que suficientes para cubrir los costos adicionales del sistema nuevo.

Malas Decisiones de Inversión

Al analizar las decisiones de inversión en infraestructura, se aprecia que se favoreció a los automovilistas y usuarios de Metro en desmedro del transporte de superficie, que en 2001 servía el 38% del total de viajes motorizados. Con esto, el transporte colectivo de superficie, quedó relegado a un segundo plano.

El Transantiago iba a ser para los santiaguinos pobres el equivalente a la Costanera Norte para los automovilistas. Sin embargo, se gastaron US\$ 1.700 para construir 200 kms. de autopistas, por donde se realizan el 38% de los viajes; US\$ 2.200 millones en 40 kms. de Metro, medio en el cual se realiza el 7,4% de los viajes y US\$ 350 millones en infraestructura vial, para trasladar al 42% del total de viajes de la Capital.

El costo marginal en la inversión en infraestructura para lograr un viaje adicional en metro alcanzó US\$ 4,27; el mismo análisis pa-

ra el transporte de superficie resulta en una inversión de \$ 0,65 por viaje. ¿Por qué entonces se privilegió la inversión en el Metro? ¿No fue acaso una decisión voluntarista? Las respuestas que da el ex Presidente Ricardo Lagos en entrevistas de prensa de la semana pasada parecen confirmar que así fue, ya que insiste en que pese a que era mucho más caro, era preferible invertir en el Metro.

Por último, entre 2001 y 2007, el número de vehículos particulares en la Región Metropolitana aumentó un 23,6%, de 795 mil a poco menos de un millón. Si suponemos que el número de viajes aumentó en la misma proporción, entonces, la inversión por viaje adicional para los automovilistas fue de US\$ 6,9.

Es decir, se favorecieron en mayor medida a los viajes en auto, donde la inversión por viaje fue 11,5 veces superior a la inversión por viajes en bus. Ello es más grave si consideramos que de acuerdo a la CASEN 2006, el 68% de los hogares de la Región no poseen auto.

La Encuesta Origen Destino del 2001 (Cuadro N° 2), muestra que los usuarios pertenecientes al 50% de los hogares más pobres,

Se favorecieron en mayor medida a los viajes en auto, donde la inversión por viaje fue 11,5 veces superior a la inversión por viajes en bus. Ello es más grave si consideramos que de acuerdo a la CASEN 2006, el 68% de los hogares de la Región no poseen auto.

Cuadro N° 2
Partición Modal por Ingreso Familiar

Partición Modal por ingreso familiar	Menos de \$ 450.000	Entre \$ 450.000 y 1.599.999	Más de \$ 1.599.999	Partición Modal Total
Auto	23,4%	47,4%	76,4%	38,1%
Bus	53,2%	31,9%	8,5%	42,1%
Metro	4,9%	8,5%	6,5%	7,4%
Otros	11,7%	7,1%	4,6%	6,4%
Taxi - Colectivo	6,8%	5,2%	3,9%	6,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% de hogares 2006	49,8%	39,4%	10,8%	100,0%

Fuente: EOD 2001; CASEN 2006

realizan el 53% de sus viajes en bus, en contraste con los usuarios del 10% de hogares más ricos, que sólo realiza el 8,5% de sus viajes en este modo de transporte. Por el contrario, los usuarios del 10% de hogares más ricos realiza el 76% de sus viajes en auto particular. A ellos fue a quienes más se favoreció con la inversión en infraestructura vial.

Ya ha sido suficientemente comentado que los usuarios han perdido con este cambio. Aquellos que se suponía recibirían el beneficio del nuevo sistema resultaron particularmente perjudicados puesto que no tienen recursos para movilizarse en otro medio de transporte además de la locomoción colectiva. Por otra parte, de los \$ 380 de la tarifa, están pagando el costo asociado a mayor incomodidad y mayores tiempos de caminata, espera y viajes.

Esta es probablemente la clave del fracaso del Transantiago: se ignoró la sabiduría del mercado para dar paso a la planificación central y se impuso un diseño y puesta en marcha elitista y voluntarista, donde primó una idea preconcebida y se notó la ausencia de una mirada, recomendaciones e informes independientes de cualquier interés político, lo que garantiza procesos de decisión más eficientes y lo que es más importante: más justos para todos los ciudadanos

funciona.

En tanto, las nuevas soluciones siguen el mismo esquema de planificación centralizada, donde las decisiones que afectan el servicio las sigue adoptando el Ministerio de Transportes sobre la base de un modelo que mostró incapacidad para determinar la demanda y definir la malla de recorridos, Transantiago tiene

Transantiago: Sistema Estatal de Transporte Público

El Transantiago es un sistema estatal, de operación privada. El Ministerio de Transportes estableció la demanda, los recorridos, las frecuencias y el número de buses requeridos, los sistemas de apoyo y el modelo de negocios. Se entregaron zonas exclusivas a los operadores, estableciendo monopolios, dejando a los pasajeros sujetos a la única alternativa definida por el Estado. Es más, en 2003 se congeló el parque de taxis y se licitó el servicio de taxis colectivos, definiendo recorridos y tarifas, lo que hace que toda la oferta de locomoción colectiva esté regulada por el Estado.

La subestimación de la demanda y minimización de la flota de buses generó un déficit de oferta, que hizo aparecer de inmediato buses piratas y otros medios de transporte ilegales para cubrir la demanda insatisfecha, lo que demuestra que el mercado

pocas esperanzas de lograr la solución de fondo que los viajeros necesitan.

Afortunadamente, el Ministro René Cortazar está modificando algunas condiciones fundamentales del diseño. Por ejemplo, al penetrar zonas alimentadoras y algunas troncales con recorridos operados por empresas distintas a las que tienen la exclusividad en esas zonas, podrá mejorar la frecuencia a los viajeros. Los usuarios requieren certeza sobre la disponibilidad de buses. Aumentar el nivel de competencia, al menos en los recorridos alimentadores, contribuye a que los usuarios cuenten con una cobertura más permanente.

La experiencia del Transantiago ha dejado en evidencia algunas áreas de particular debilidad en los procesos de planificación del Gobierno.

Por una parte, la tendencia a la planificación central puede llevarse a cabo hasta extremos como el que hemos visto, sin que ningún organismo – como por ejemplo el Congreso - pueda intervenir en las decisiones de equipos que ni siquiera han sido seleccionados con un criterio de representatividad de los diferentes agentes involucrados en el proceso.

Además, queda expuesta la fragilidad del sistema en cuanto a la ausencia de filtros para los informes que sustentan decisiones de inversión de recursos fiscales. En efecto, a diferencia de los bancos privados que no destinan recurso alguno a financiar proyectos si las proyecciones de demanda no se han auditado debidamente; el Ministerio de Hacienda puede aprobar recursos en forma directa, usando como base informes que raramente se someten a procesos formales de revisión independiente.

Es por ello, que parece adecuada la propuesta de Sebastián Piñera, en cuanto a evaluar la rentabilidad social para la construcción de vías troncales, como también debiera hacerse con las nuevas líneas de Metro y liberar los recorridos en el resto de la ciudad, con un sistema de competencia regulada.

Esta es probablemente la clave del fracaso del Transantiago: se ignoró la sabiduría del mercado para dar paso a la planificación central y se impuso un diseño y puesta en marcha elitista y voluntarista, donde primó una idea preconcebida y se notó la ausencia de una mirada, recomendaciones e informes independientes de cualquier interés político, lo que garantiza procesos de decisión más eficientes y lo que es más importante: más justos para todos los ciudadanos•