

Transantiago: menos Estado, más mercado

Tomás Flores

La propuesta de estatizar el Transantiago ha abierto una puerta que se creía cerrada para siempre. La intervención estatal en industrias quebradas fue una constante en el pasado y la administración de la explotación del carbón y del servicio de ferrocarriles, originalmente privados, dan muestra de la desastrosa gestión estatal. Adicionalmente, durante la administración Allende se incentivaban los conflictos laborales para que el gobierno interviniera la compañía, siendo su administración adjudicada a alguno de los partidos de la Unidad Popular, con lo cual se obtenían recursos para apoyar la actividad política.

Recorrer el camino inverso, en donde se ha traspasado al sector privado la propiedad y gestión de empresas, ha tomado

un largo período de tiempo y de hecho fue justamente durante la administración de Eduardo Frei cuando se avanzó de manera significativa en la industria sanitaria, lo que permitió mejorar la calidad de las aguas, por lo cual es tan extraña su propuesta de estatizar la gestión tecnológica del Transantiago. ¿Hay alguna agencia pública chilena que sea capaz de hacer eso? Creo que en el caso extremo será necesario hacer una nueva licitación, donde es posible que se la adjudique una empresa que actualmente opera el sistema en otra ciudad del mundo. No es primera vez que una empresa que se adjudique una licitación no es capaz de cumplir lo pactado y no por ello entra el Estado a proveer ese bien o servicio.

Los que han apoyado la propuesta han olvidado los pésimos resultados financieros y de calidad de servicio que se registraron con la Empresa de Transporte

Colectivo (ETC), así como los altos niveles de ineficiencia y endeudamiento. Tal vez la situación actual de ferrocarriles puede dar una idea de lo horrible que ello fue. Hasta el 10 de febrero pasado existía una industria privada que poseía una capacidad comunal para recoger personas fruto de años de prueba y error, y que con una tarifa moderada transportaba a los usuarios. Tenía, por cierto, graves deficiencias en la calidad y externalidades, las cuales motivaron la reforma, pero es difícil sostener que el Estado tiene un rol en esta industria, porque el sector privado no puede o no quiere asumirlo.

Los graves problemas que enfrenta la reforma han puesto en peligro su supervivencia y generan, al no tener claridad conceptual, el surgimiento de propuestas "soviéticas" de solución, a pesar de que justamente el camino no es más Estado, sino más mercado. El ministro de Trans-



Los graves problemas que enfrenta la reforma del transporte han puesto en peligro su supervivencia y generan el surgimiento de propuestas "soviéticas" de solución.

portes lo ha indicado claramente, el rediseño de contratos que conecten los ingresos de los concesionarios con la cantidad de pasajeros transportados, la mayor libertad de las alimentadoras para establecer sus recorridos e incluso superponer áreas de concesión para generar competencia son medidas que van en el sentido correcto. Más mercado, no menos.

El riesgo creciente que se está incrementando es que frente a episodios críticos como el del lunes pasado finalmente no se alcancen a percibir los cambios positivos generados por las reformas impulsadas por el actual ministro y que en medio de la confusión termine cayendo y asuma en su lugar alguien que sin la claridad intelectual requerida e impregnado de ideología estatista establezca un precedente nefasto.

DIRECTOR DE ESTUDIOS LIBERTAD Y DESARROLLO