

1. El Transantiago era y es una necesidad ineludible. No es posible el desarrollo de las grandes ciudades sin un sistema de transporte público eficiente y moderno, tanto por la desigualdad que significa respecto a los que pueden optar por medios privados, como principalmente porque la hipertrofia del uso del automóvil demanda inversiones en infraestructura imposibles. Además, las condiciones de operación del viejo sistema de transporte eran insostenibles desde un punto de vista ambiental, económico y de equidad social. Sometía a gran parte de la población, en especial a los escolares y personas con menos recursos, a un trato vejatorio y condiciones riesgosas.
2. El diseño del Transantiago, en sus aspectos esenciales, recoge la experiencia de todas las grandes ciudades: malla integrada de recorridos, tanto de superficie como metro, organizada en troncales y locales, con boleto integrado o único, con vías preferentes o exclusivas para la locomoción colectiva.
3. La principal diferencia entre la solución propuesta para Santiago y la existente en las mayores ciudades dice relación con la propiedad del sistema. Mientras en París, Londres, Madrid o Nueva York, hay empresas públicas, usualmente administradas por la “comuna” o ciudad, en Chile el sistema se licitó a un conjunto de empresas privadas, que deben operar articuladamente, lo que da mayor complejidad al diseño y la solución. La razón fundamental de esta particularidad tiene que ver, por un lado, con restricciones constitucionales, sobre el rol de las empresas públicas, y por el otro, con la realidad pre-existente de numerosos propietarios que hicieron social y económicamente conveniente invitarlos a sumarse al proceso de modernización, integrándose en las nuevas empresas.
4. Una segunda diferencia relevante son los costos. En las grandes ciudades la tarifa de viaje es bastante más alta que la de Santiago y existen subsidios elevados.
5. El Transantiago era y es un sueño difícil de concretar, por las complejidades de la ciudad, la persistencia de los hábitos culturales y el poder y hábitos de los viejos operadores. Probablemente, ello explica el que durante muchos años y diferentes gobiernos se postergara la búsqueda de una solución moderna. Sin embargo, los primeros meses de puesta en marcha del Transantiago han sido más

difíciles de lo previsto, con graves inconvenientes para parte sustantiva de los santiaguinos.

6. Las fallas han sido múltiples y afectan diversos aspectos del plan. Pero no todas tienen la misma relevancia. **Las fallas críticas derivan en lo principal del no cumplimiento de aspectos esenciales de los contratos por parte de las empresas operadoras y del proveedor tecnológico: si estuvieran en la calle los 5.600 buses y su frecuencia fuera gestionada adecuadamente, el sistema no estaría en crisis.** Hay también deficiencias que son responsabilidad de quienes hemos ejercido como autoridades en el sector, como atraso en la infraestructura, dificultades en la entrega de la información, deficiencias en la malla de recorridos y, principalmente, el no haber regulado oportunamente por ley la posibilidad de intervenir las empresas cuando no cumplan lo sustancial de sus contratos.
7. Como Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, me correspondió dirigir el Comité de Ministros del Transantiago, a la Coordinación de éste y a los equipos profesionales de la Subsecretaría de Transportes, desde enero del 2005 a marzo del 2006. Conté con la colaboración de muchos abogados profesionales y trabajadores públicos, así como con la asesoría de los mejores especialistas privados de nuestro país. Pero la responsabilidad política de lo hecho y de lo no hecho en esos 14 meses es mía. Fue un trabajo de equipo, pero éste tenía un responsable, el Ministro.

José María Estay
Ago 10 2007