

Transantiago: Soluciones Verdaderas Si, Más Parches No

Sebastián Piñera E.
29 Noviembre, 2007

Parfraseando a Churchill, "nunca tantos sufrieron tanto por culpa de tan pocos". ¿Los pocos? Los "genios" que diseñaron e implementaron el Transantiago. ~~Tres~~ preguntas claves, ¿dónde estuvieron los errores?, ¿cuáles son las soluciones? y ¿cumplió el Ministro Cortazar y el Gobierno su compromiso de normalizar el Transantiago?

A) Pecados Originales

1.- Uso Electoral y Político del Transantiago

a) El 21 de octubre del 2005, semanas antes de las elecciones presidenciales, el ex Presidente Lagos, con bombos, platillos y todos los medios de comunicación del mundo, se subió a un flamante bus articulado e inauguró el Transantiago diciendo: "mañana comienza el mayor proceso de modernización del transporte público que jamás se ha registrado en la historia de Chile, este es el mayor plan de transformación que estamos haciendo y, como en todas las cosas, ha sido muy difícil llegar a este día, pero como en todas las cosas el momento de la verdad comienza mañana". b) Durante el año 2006, la Presidenta Bachelet, o no se dio cuenta de los monstruosos errores del Transantiago o prefirió proteger la imagen de su antecesor antes que corregir sus errores, y en lugar de aplicar cirugía mayor como debía, continuó sin cambios su implementación y lo inauguró el 10 de febrero de 2007 (con casi todo el Gobierno, incluyendo la Presidenta, de vacaciones) a pesar que no sólo su "intuición", sino que múltiples informes técnicos aconsejaban firmemente postergarlo y modificarlo profundamente.

2.- Graves Errores de Diseño e Implementación

Pasamos en forma brusca y con mucha incompetencia e irresponsabilidad, sin ninguna participación de los usuarios ni de los alcaldes, ni de los antiguos operadores, de un sistema de transporte descentralizado, con trayectos de punta a punta, sin trasbordos, con libertad de recorridos, competencia y autofinanciado, a un sistema centralizado, con contratos rígidos por hasta por 18 años con los operadores (extensibles hasta 24 años, a sola voluntad del operador), con incentivos perversos, número insuficiente de buses, trasbordos excesivos, estructurado en torno a 10 alimentadores y 5 troncales, con concesiones exclusivas y excluyentes, sin competencia, sin libertad de recorridos, fuertemente deficitario y sin la institucionalidad ni infraestructura vial absolutamente indispensable.

El desastre no se hizo esperar, dura hasta hoy día y no pudo ser más contradictorio con las grandilocuentes promesas del ex Presidente Lagos: largas caminatas a los paraderos, agobiantes tiempos de espera, aglomeraciones inhumanas, extensos tiempos de recorridos, atrasos, humillación a la gente, etc.

3.- Institucionalidad Débil

El Transantiago carece de una institucionalidad sólida y eficaz. Hasta hoy está a cargo de un ente meramente coordinador, sin capacidad de planificación y decisión efectiva, integrado por los ministerios de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, Vivienda y Urbanismo, Intendencia, Comisión del Medio Ambiente y Secretaría Interministerial de Planificación de Transportes (curiosamente excluye al Metro, eje estructurante del Transantiago). Esta débil institucionalidad ha significado ineficiencias y descoordinaciones en la toma de decisiones y la dilución en las responsabilidades.

B) Nuestra Propuesta de Soluciones de Verdad

Hasta ahora se han planteado soluciones de diversa y contradictoria naturaleza: Desde más de lo mismo, pasando por estatizar el sistema de transporte, hasta volver a las viejas micros amarillas. En mi opinión la verdadera solución apunta a efectuar cirugía mayor al Transantiago, en múltiples direcciones fundamentales.

1.-Troncales

Que los troncales se ganen a sus usuarios, ofreciendo un servicio más cómodo, rápido y seguro, que justifique el trasbordo. En dos palabras "buses expresos". Por ejemplo: si quiero ir desde el Apumanque a La Moneda estoy dispuesto a trasbordar en la Estación Escuela Militar y tomar el metro porque así gano tiempo comodidad y seguridad. Pero no estoy dispuesto a trasbordar a otro micro igual o peor a la inicial. Esta solución requiere un programa de inversión en infraestructura vial (vías exclusivas, vías segregadas, preferencias horarias, pasos a nivel, estaciones de prepago, estaciones de trasbordo intermodales en las principales vías estructurantes de la ciudad, etc.), por donde circulan los troncales (Santa Rosa, Vicuña Mackenna, La Florida, Irarrázaval, Recoleta o Independencia y el eje Pajaritos, Alameda, Providencia y otras), de forma de alcanzar una velocidad promedio superior a los 20 km/hr (y no cercana a los 10 km/hr como ocurre en la actualidad). Este plan de inversiones requiere un tiempo de aplicación de 3 a 4 años (expropiaciones y aplicación gradual) y tiene un costo estimado de U\$1000mm. (En el Metro, que representa el 7% de los viajes motorizados, se han invertido más de U\$2000mm, lo que contrasta con la casi nula inversión en la infraestructura vial para buses, que representan el 42% de los viajes motorizados).

2.- Libertad de Recorridos y Competencia Regulada en los Alimentadores y Periferia

El sistema de micros amarillas tenía 370 recorridos que abarcaban 740 tramos, dando una cobertura y conectividad adecuada, logrando que el 98% de los habitantes de Santiago contará con un paradero de buses a menos de 8 cuadras de su residencia y generando tiempos de espera promedio de cuatro minutos en los paraderos. El Transantiago contempló originalmente sólo 132 recorridos (fueron ampliados a 180) y está diseñado para que los alimentadores conecten con los troncales, sacrificando brutalmente la calidad del servicio y la cobertura y conectividad dentro y entre las áreas de alimentación (en muchos casos los usuarios para ir de sus casas a las escuelas o consultorios de su comuna tienen que tomar un alimentador-troncal-alimentador, haciendo dos trasbordos en lugar de un solo trayecto directo). Adicionalmente, la ciudad -especialmente en su periferia- es esencialmente viva y dinámica, lo que exige alimentadores flexibles, que se adecuen a los cambios y crecimientos de la ciudad y a las cambiantes necesidades de sus habitantes, lo que jamás se logrará con un sistema de concesiones rígido, exclusivo y monopólico, que para el menor cambio requiere una difícil negociación entre el MOP y los operadores. Por el contrario, se requieren alimentadores con libertad de recorridos y competencia regulada (entre dos o tres operadores por zona de concesión), que tengan la flexibilidad suficiente para adecuarse y satisfacer las necesidades cambiantes de cobertura y conectividad de la gente, no solamente como alimentadores de troncales, sino que también, en viajes dentro y entre comunas. El logro de estos objetivos requerirá una profunda renegociación y flexibilización de los contratos con los operadores, que va más allá de las negociaciones puntuales que lleva a cabo actualmente el Ministerio de Transporte.

3.- Frecuencias y Comodidad

La solución requiere también de frecuencias adecuadas y buses con mayor comodidad y seguridad (los buses amarillos tenían 40 asientos y capacidad para 30 pasajeros de pie; los del Transantiago tienen 35 asientos y capacidad para 125 pasajeros de pie, lo cual significa una notable pérdida de comodidad y seguridad en los viajes). Adicionalmente, se requerirá un número de buses cercano a los 6500 (muy superior a los menos de 5000 planificados originalmente) circulando en las calles y transportando pasajeros y no estacionados en sus paraderos como ocurre con casi un tercio de los buses actuales. También es necesario restablecer un incentivo por pasajero transportado para motivar a las empresas y choferes a sacar los buses a la calle y transportar a la gente.

4.- Plataforma Tecnológica y Financiera

Para la licitación del AFT, (Administrador Financiero del Transantiago), a pesar de la existencia de muchos operadores internacionales con amplia experiencia, se presentó una sola oferta de un consorcio nacional de bancos, lo que indica claramente que el proceso no fue suficientemente abierto y competitivo. La solución al Transantiago requiere que el AFT provea la plataforma tecnológica necesaria para un eficiente sistema clearing, pagos, verificador de pasajeros y gestión de flota, que permita al sistema actuar con información oportuna y eficaz para un funcionamiento eficiente y coordinado del sistema de transporte.

5.- Fortalecer la Institucionalidad del Transporte Público

El sistema requiere la creación de una Autoridad Metropolitana del Transporte, con funciones no solamente de coordinación, sino que con atribuciones reales y eficaces en materia de diseño, inversión, operación, mantenimiento y control del sistema.

6.- Financiamiento

Por la mala calidad del diseño e implementación del sistema, que ha generado menos demanda y mayor evasión que la estimada, el Transantiago lejos de autofinanciarse, según lo contemplado, generó en octubre un déficit de operación de U\$35mm, lo que significa más de U\$400mm anuales, que han debido ser financiados con subsidios del Estado. Surgen aquí tres preguntas: ¿debe el Transantiago ser subsidiado en forma permanente? ¿deben subsidiarse también los sistemas de transporte público de regiones? ¿el subsidio -si fuera necesario- debe ir al Transantiago o directamente a los usuarios?

Sin duda la "empresarización" de los operadores del transporte y la introducción de la tarjeta de pago Bip son avances positivos que permiten mayor eficiencia, evitar la competencia inorgánica entre buses a la caza del pasajero, el funcionamiento de un sistema de pago estructurado y el subsidio directo y focalizado a los usuarios que lo requieran, depositando directamente en sus cuentas-tarjetas Bip personalizadas, los montos acordados, evitando los actuales subsidios cruzados, no deseados y no focalizados.

C) La Normalización del Sistema y el Compromiso del Ministro Cortazar

En Mayo de este año el Ministro Cortazar se comprometió a "normalizar" el funcionamiento del Transantiago en Diciembre y, de lo contrario, anunció que renunciaría a su cargo. En Junio, el Gobierno se vio obligado a reconocer el millonario y no anticipado déficit del sistema y obtuvo del congreso U\$290mm para sostener el Transantiago, reiterando su promesa de no subir las tarifas mientras no se normalice el sistema. En consecuencia, si en Diciembre el Transantiago está

“normalizado” subirán las tarifas y se quedará el Ministro Cortazar. Por el contrario, si en Diciembre el sistema no está “normalizado”, no subirán las tarifas y el Ministro Cortazar deberá evaluar su compromiso.

Surge entonces “la pregunta del millón” ¿qué significa normalizar el sistema? ¿Mejorías marginales (la teoría del alambrito), financiadas generosamente con recursos fiscales pertenecientes a todos los chilenos? O ¿volver a los estándares de calidad del sistema de micros amarillos? o cumplimiento de los objetivos originales del Transantiago que, en palabras del ex Presidente Lagos, significaría un Transantiago “tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable” y agregaba que sería “un sistema confiable, seguro y accesible para todos, con una oferta de servicio adecuada a los requerimientos de la demanda, cómodo y digno”.

En mi opinión el Ministro Cortazar y el Gobierno no han cumplido su promesa de normalizar el Transantiago, por las siguientes razones:

1.- La calidad del Transantiago en términos de mallas de recorridos, cobertura geográfica, tiempos de espera en los paraderos, número de trasbordos, tiempos de recorridos, calidad y seguridad del servicio son absolutamente insuficientes y no satisfacen las promesas y compromisos del Gobierno con la gente.

2.- La infraestructura vial necesaria en términos de vías exclusivas y segregadas, estaciones de prepago y trasbordo, paraderos, etc, necesarias para el buen funcionamiento del sistema, simplemente no están.

3.- Financieramente el sistema no es sustentable, el déficit mensual, lejos de bajar a U\$13mm mensuales según prometió Cortazar, ha subido y a U\$35mm al mes de octubre.

4.- La plataforma tecnológica comprometida, incluyendo el software de gestión de flota, no está disponible y operativa suficientemente.

5.- La descongestión del Metro aún no se logra adecuadamente.

En síntesis: las tarifas no deben subir y aún se requiere un profundo rediseño y flexibilización del sistema, a lo cual apunta esta propuesta.