



PROPUESTA DE LA COALICIÓN POR EL CAMBIO PARA LA SOLUCIÓN DEFINITIVA A LOS PROBLEMAS DEL TRANSANTIAGO

Resumen de Contenidos:

- Se propone crear una nueva institucionalidad, independiente y técnica, que regule y gestione el transporte urbano público en el país.
- Implementar una serie de medidas técnicas para un rediseño del Transantiago, que mejore definitivamente la calidad del servicio.
- Implementar un bono soberano (a 15 años plazo) o un fondo con los recursos disponibles en el Fondo de Estabilización Económica y Social para financiar las inversiones, las pérdidas acumuladas y las futuras pérdidas operacionales del Transantiago.
- Implementar en el presupuesto nacional un fondo de compensación a las regiones del país, por los subsidios recibidos por el sistema de transporte de Santiago.

I Radiografía de una política pública deliberadamente equivocada.

El estudio, diseño e implementación del Transantiago ha constituido una tragedia de errores que han representado un grave daño a la calidad de vida de los ciudadanos de Santiago y que ha significado dilapidar millonarios recursos que habrían tenido alto impacto en proyectos sociales en el país. Para no subjetivizar este asunto, repito las propias declaraciones emitidas por el Ministro René Cortázar, quien calificó esta iniciativa como “ La peor política pública de los gobiernos de la Concertación”. (El Mercurio, domingo 8 de febrero de 2009.)

Los resultados del Transantiago fueron el producto de decisiones concientes y de mal criterio político tomadas por los gobiernos de la Concertación:

- a) Se optó por un sistema troncal – alimentador, que requiere infraestructura exclusiva para los buses. En una ciudad con calles estrechas este esquema resulta en un servicio lento y caro. (Recordemos que se partió con sólo 12,6 kms de corredores segregados de un total proyectado de 350 kms.)



- b) Se cambió la malla de recorridos, probada por más de 30 años, sin recoger la opinión de quienes usan el sistema (los usuarios) ni de quienes conocen el mercado (los operadores) y se dejaron barrios enteros sin servicio.
- c) Se optó por reducir la flota de 6.400 a 4.300 buses, lo que redujo las frecuencias y aumentó los tiempos de viaje, afectando gravemente la calidad del servicio entregada a los usuarios.
- d) Se crearon zonas exclusivas, consagrando monopolios y un sistema vulnerable que corría el riesgo de quedar desconectado, si alguno de los operadores no daba cumplimiento al contrato.
- e) Se garantizó el 90% de los ingresos de los operadores privados, lo que eliminó los incentivos para que los operadores entregaran un buen servicio.
- f) Se decidió inaugurar el sistema sin contar con la infraestructura necesaria para su correcta operación, no se disponía de un sistema de gestión de flota y el sistema de gestión de pago no estaba totalmente operativo; los usuarios no contaban con información adecuada y la autoridad no contaba con sistemas de fiscalización que controlara el cumplimiento de los contratos. La tecnología no funcionaba, y hasta el día de hoy no cumple con lo especificado en las bases de licitación.
- g) Se avaló implícitamente el no pago de la tarifa por parte de los usuarios, aceptando altos niveles de evasión, lo que atentó contra uno de los activos más valiosos del sistema antiguo, cual era la actitud de pago de los usuarios.
- h) No se consideró la construcción de zonas pagas, que permite agilizar la carga y descarga de pasajeros y controlar la evasión
- i) Se eliminó la posibilidad de gestión del negocio por parte de quienes operan el servicio, al definir la Autoridad todas las variables de decisión: demanda estimada, malla de recorridos, número, tamaño y tipo de buses, número de choferes, número y ubicación de paraderos, frecuencias, lo que disminuyó los niveles de eficiencia y eficacia del sistema.
- j) Además de todo lo anterior, debemos señalar que la Concertación ha manejado políticamente la tarifa: mientras el costo de transportar un pasajero en el Transantiago es de \$840, la tarifa es menos de la mitad. No es justo que en Regiones los usuarios hayan debido enfrentar alzas de tarifas, y que en Santiago, por razones políticas ésta se haya congelado. Pero tampoco resulta justo que los santiaguinos tengan que pagar una tarifa de \$ 840 por los errores del gobierno.



En suma, la pérdida de bienestar de los usuarios del transporte público es enorme, tanto en términos de pérdidas de tiempo en desplazamientos, las molestias sufridas desde el inicio de este plan, como en costos por atrasos, pérdidas de productividad, y otros. La modificación permanente de los servicios, aun cuando se trate de mejoras, ha contribuido a mantener la incertidumbre de los viajeros respecto al servicio de buses.

Por otra parte, el costo financiero para el Estado ha sido altísimo: entre febrero de 2007 y febrero de 2009, el déficit operacional asciende a más de US\$ 1.047 millones. A ese monto, se debe agregar más de US\$ 109 millones que corresponden a gastos incurridos en el período 2007 – 2008, y que fueron financiados por el presupuesto fiscal.

II MEDIDAS PROPUESTAS

1.- Nueva institucionalidad

Para asegurar que el transporte público nunca más sea utilizado políticamente, se propone un cambio total en la institucionalidad. Las decisiones en transportes deben ser tomadas por un ente técnico que vele por el bien común, y no por un ente político preocupado de los intereses del gobierno de turno.

Por ello, proponemos la creación de un organismo técnico, autónomo, vinculado con pero no dependiente del Ministerio de Transportes, que aplique esas políticas en las áreas metropolitanas, las evalúe, proponga las correcciones, las inversiones necesarias, las condiciones de operación, que dirija la planificación territorial, la coordinación de diversos medios de transporte, etc. Este organismo también debe proponer la tarificación de los sistemas, que debe obedecer a criterios técnicos y no políticos. Ello, sin perjuicio de los compromisos de apoyo a sectores vulnerables mediante subsidios explícitos. Además, quisiéramos que el dinero que se está gastando en el financiamiento de los sistemas de transporte favorezca preferentemente a los sectores más vulnerables, por ejemplo, mediante tarifas preferenciales para los adultos mayores, como se hace en la mayoría de los países más desarrollados.

2.- Rediseño gradual del Transantiago

Estamos convencidos que el Transantiago tiene errores básicos en el diseño que no pueden arreglarse con medidas pequeñas y marginales, sino que requiere un rediseño total. Creemos que la división de Santiago en zonas radiales monopólicas no puede dar un buen servicio. El próximo año deben elaborarse las bases para una nueva licitación de los alimentadores. Es la ocasión para introducir el rediseño.

Para evitar un nuevo caos, estimamos indispensable que se liciten a la brevedad estudios y asesorías a organismos u empresas con amplia experiencia internacional. Se requieren estudios de demanda, carga, y origen y destino, que permitan la definición de los recorridos más eficientes para Santiago. Se requieren asesorías para revisar el modelo de negocio, eliminar la



operación en zonas exclusivas, eliminar los ingresos garantizados para todas las unidades de negocio, controlar la evasión, entre otras materias.

Además, se debe financiar el adelantamiento de la construcción de corredores segregados, y la construcción de una mayor cantidad de zonas pagas.

Se debe crear un sistema concesionado de terminales multioperador con el fin de optimizar la distribución de la flota, minimizar los desplazamientos fuera de servicio y eliminar las barreras a la entrada de nuevos operadores en las futuras licitaciones.

Por último, se debe diseñar un plan de transición que permita implementar las modificaciones propuestas en un corredor modelo para luego extenderlas al resto de la ciudad en la medida que los usuarios se familiaricen con las nuevas condiciones en forma gradual.

3.- Implementar en el presupuesto nacional un fondo de compensación a las regiones del país, por los subsidios recibidos por el sistema de transporte de Santiago.

Éste debe girarse a través de aportes al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), con el fin de disponer de la máxima flexibilidad y asignar dichos recursos en las áreas prioritarias de cada región, de acuerdo a sus necesidades reales. El uso de estos fondos debe priorizarse a través de un análisis de la rentabilidad social de los proyectos. Entregar a las regiones los recursos que se entregan al Transantiago sin una evaluación social, sólo contribuye a extender y amplificar un problema.

4.- Autorización de Endeudamiento y Gasto

Proponemos que el financiamiento requerido para el pago de la deuda de arrastre del Transantiago, incluyendo las deudas incurridas con diversos organismos nacionales; el financiamiento de los déficit operacionales estimados hasta el 2014; así como los recursos necesarios para financiar los estudios y asesorías, acelerar la construcción de los corredores exclusivos, zonas pagas y el resto de la infraestructura necesaria para mejorar la calidad y eficiencia del transporte público de Santiago, sea **obtenido a través de la colocación de un Bono Soberano en el extranjero a 15 años plazo**. Alternativamente, podría establecerse un Fondo Transantiago con los recursos disponibles en el Fondo de Estabilización Económica y Social.

De esta forma, la ciudadanía podrá conocer en detalle el costo del Transantiago, se minimizará el costo financiero, y además se evitará que el próximo gobierno deba financiar integralmente las enormes pérdidas que el sistema ha arrojado y seguirá generando durante los próximos años.

En todo caso, el gasto que corresponda a estos conceptos, no será contabilizado para efectos de la regla de superávit estructural, de modo que el próximo gobierno tenga la holgura necesaria para financiar los planes sociales que estime conveniente.



Los Senadores y Diputados de la Coalición por el Cambio no nos hacemos parte de la generación y resultados del Transantiago. Sin embargo, por una visión de país y las dimensiones sociales del problema, consideramos un deber actuar propositivamente y contribuir al mejoramiento de dicho sistema mediante esta propuesta seria, técnica y responsable.

Nuestros equipos técnicos están dispuestos para comenzar de inmediato el trabajo de concordar el detalle de estas propuestas con el Ministerio de Transportes, bajo la conducción de los Parlamentarios de las comisiones respectivas que tiene la disposición política de dar respaldo y aprobar esas soluciones.