

Santiago, 2 de abril de 2007

**Carta abierta al señor René Cortázar Sanz
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**

Señor Ministro,

En estas últimas semanas, hemos visto a numerosos actores de la realidad nacional expresar sus ideas o deseos respecto de lo que se debería hacer para resolver los problemas que la implementación del plan Transantiago ha generado. Nosotros, investigadores y docentes en ingeniería y economía de transporte, junto con desearle éxito en la dirección del Ministerio que la Presidenta le ha confiado, hemos considerado oportuno reiterar diversos planteamientos que hemos efectuado en el pasado sobre este tema.

Permítanos pues comenzar por dar nuestro diagnóstico de por qué nos encontramos en la presente situación. El 8 de noviembre de 2000, el Gobierno de la época presentó la modernización del transporte público en Santiago como un proyecto prioritario. El objetivo declarado de este proyecto, y que se ha mantenido hasta hoy, es “el incentivo del transporte público como medio de transporte principal de la ciudad y la racionalización al uso del automóvil”. Sin embargo, los porfiados hechos nos muestran una realidad diferente. Se ha invertido más de 2.000 millones de dólares en autopistas urbanas, 2.000 millones de dólares más en expansiones de Metro –cuya participación de mercado nunca ha excedido el 15% de los viajes en parte alguna del mundo–, pero tan sólo 300 millones de dólares (según cifras oficiales) en infraestructura para el Transantiago que debe cubrir el 50% de la demanda de transporte motorizado. Estas cantidades hablan por si solas: no ha habido coincidencia, a la fecha, entre lo que se dijo que se quería hacer y lo que se ha hecho. El proyecto ‘emblemático’ en palabras, nunca lo fue en cifras.

Por otra parte, se le impusieron a Transantiago dos restricciones: que cubriese sus costos de operación e inversiones (incluyendo los buses nuevos, inversiones en vialidad y una parte de la cuantiosa inversión en nuevas líneas de Metro), esto es que operase sin subsidios, y que no aumentasen las tarifas promedio de los viajes. De aquí, creemos, surgió la necesidad de diseñar Transantiago como un sistema de alimentadores y troncales, con Metro como el principal servicio troncal o eje estructurante del sistema y con la consiguiente disminución en el número de buses que “compiten” con él. Esto revela otro importante hecho: los niveles de hacinamiento que se observan hoy en el sistema no son una sorpresa, sino un objetivo de diseño necesario para cumplir con las severas restricciones impuestas. Más aún, el sistema de troncales y alimentadores –que fue escogido a priori aún cuando técnicamente existen claras circunstancias en que servicios directos son preferibles–, induce obviamente un importante aumento en el número de transbordos que los usuarios deben realizar. Pero como la molestia adicional que genera un transbordo (más esperas y caminatas) no es considerada adecuadamente en el diseño, las frecuencias y densidad de recorridos son subestimadas, lo que redundará en una cantidad de buses inferior al óptimo social. El problema es que, como no se diseñó para disminuir el tiempo de viaje promedio y el usuario realiza ahora un viaje con más transbordos y en condiciones de hacinamiento mayor, su percepción de la calidad del viaje es indiscutiblemente inferior.

Lo expuesto hasta aquí, Señor Ministro, indica claramente que las políticas implementadas han ido en la dirección opuesta al principal objetivo del Plan. Nos podrá preguntar porque no dijimos esto antes. La verdad es que lo planteamos en cuanta ocasión se nos presentó: artículos de difusión e investigación, cartas a los diarios, entrevistas e intervenciones en congresos, foros y algunas instancias técnicas. Pero no tuvimos éxito. Quizás debimos haberlo dicho con más fuerza o, tal vez, fue que los canales de comunicación nunca estuvieron suficientemente abiertos. Creemos que, en el futuro, es fundamental cambiar la cultura actual de toma de decisiones, por otra en que se valoren de mejor manera las discusiones abiertas y con fundamentos técnicos respecto de las políticas públicas en general, y respecto del transporte urbano en particular. Por cierto, consideramos un deber permanente contribuir a este debate como parte de nuestra labor universitaria.

En cuanto a las soluciones y el tema urgente que nos preocupa –qué hacer con Transantiago hoy– queremos decirle, señor Ministro, que en nuestra opinión la solución pasa necesariamente por reconocer los errores cometidos, a los que nos hemos referido antes, y subsanarlos. Esto es, remediar la enorme sub-inversión en infraestructura que ha aquejado al Transantiago, y establecer los subsidios óptimos que resulten al liberar al plan de las restricciones financieras impuestas. Tales subsidios no tienen por objeto subvencionar empresas privadas, como se ha dicho, sino lograr un uso más eficiente de, al menos, dos valiosos y escasos recursos: el espacio urbano y el tiempo de las personas. Por una parte, permiten corregir el hecho de que la infraestructura vial es utilizada entre 10 y 16 veces más por el usuario de automóvil comparado con el de transporte público; por otra, se justifican en que la mayor frecuencia y densidad de servicios correctamente diseñados para mayores demandas favorecen a todos los usuarios. Asimismo, se debe considerar, de manera explícita, que a la gente le incomoda más un minuto de espera que uno de caminata, y le incomoda más un minuto de caminata que uno arriba del bus. Sólo de este modo, haciendo las debidas correcciones, se obtendrán rutas, frecuencias y densidad de recorridos que sean funcionales al objetivo final del Plan, y no sólo a la restricción de costo.

Para finalizar, es importante decir que entendemos que en el corto plazo se tomarán medidas de emergencia, destinadas a hacer que el sistema al menos funcione. Pero queremos enfatizar que las medidas de emergencia no pueden perpetuarse. Si los problemas estructurales descritos no son solucionados, el traspaso de usuarios desde el transporte público al automóvil no sólo continuará, sino que se acelerará, como al parecer ha ocurrido en las últimas semanas.

Leonardo Basso Sotz, PhD, U. of British Columbia
Cristian Cortés Carrillo, PhD, U. of California Irvine
Sergio Jara Díaz, PhD, Massachusetts Institute of Technology
Francisco Martínez Concha, PhD, U. of Leeds
Marcela Munizaga Muñoz, PhD, P.U. Católica de Chile

División Ingeniería de Transporte
Departamento de Ingeniería Civil
Universidad de Chile