
Predicciones en Transantiago

El subsecretario Domínguez profundiza, en su columna publicada el lunes, lo que los ministros Errázuriz y Hutt ya plantearon en su artículo del año 2017: el Transantiago sería un proyecto “que chocó con la dura realidad que ningún teórico pudo prever”. Esto último es falso: el fracaso del diseño de Transantiago fue advertido primero, y explicado luego, con investigaciones realizadas en la Universidad de Chile.

Desde la concepción del PTUS (Plan de Transporte Urbano para Santiago) a comienzos de este siglo, hicimos notar que la no consideración de subsidios óptimos llevaría a un diseño inadecuado. Con mucha antelación a la implementación del plan en 2007, esto fue no solo planteado respetuosamente a los encargados, sino también escrito con fundamentos precisos en documentos publicados entre los años 2002 y 2005. El año 2009 se publicó el *paper* en el que mostrábamos matemáticamente el efecto sobre el diseño de no considerar un subsidio óptimo: se llega a una flota subdimensionada de buses sobredimensionados. La clave de la demostración consiste en la relación matemática entre la restricción financiera y el valor del tiempo de los usuarios, ya que la primera anula el segundo, de forma tal que domina solo el costo de los operadores: pocos buses grandes son más baratos, aunque sea peor para los usuarios. Más adelante mostraríamos que el aumento descomunal (planeado) del número promedio de transbordos obedecía, una vez más, a la no consideración de la percepción de los usuarios. Esperas, transbordo y hacinamiento no fueron fruto del azar.

La explicación de por qué se decidió rediseñar el transporte público sin considerar los subsidios óptimos corresponde a otro ámbito de discusión, más política. Es probable que la obcecación haya sido generada por la mimetización dogmática con políticas antisubsidio que pueden ser adecuadas en otros sectores, pero no en transporte público urbano. En esto, las autoridades son responsables. Hemos tratado el tema en artículos posteriores al 2007, apelando al necesario rediseño del sistema.

Ante la insistente referencia a la inutilidad de la investigación (“modelos teóricos”) por parte de las nuevas autoridades del sector transporte urbano, he creído necesario mostrar que hay antecedentes objetivos —interesadamente ignorados— que muestran la utilidad de la investigación en el área, generando la capacidad de predicción, de explicación y de generación de propuestas de política. Efectivamente, hay malas “teorías”, muchas veces construidas con el fin de justificar un curso predeterminado de acción; el subsecretario puede indagar acerca de ellas (sus autores no están tan lejanos). Pero también está (y predomina) la investigación desligada del afán de poder, riqueza o fama; la investigación tecnológica que conduce por mejores caminos, pues si alguien discrepa mostrando sus debilidades o errores, siempre se avanzará, ya que el objetivo es entender y no ganar o derrotar.

SERGIO JARA DÍAZ PH.D.

Profesor titular
Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile
Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería