

Cartas

Sábado 11 de febrero de 2017

Transantiago y dogmatismo



37 Comentarios



Señor Director:

La columna de Fernando Atria, publicada ayer, nos permite observar una vez más lo triste que es la ideología llevada al dogmatismo.

Con un artículo sin ninguna referencia pretende hacer creer a sus lectores que el transporte público en manos del Estado ha demostrado operar mejor.

Completamente falso.

Para demostrarlo me gustaría hacer referencia al estudio de Arthur D. Little y la UITP (2014), el cual lista la calidad de servicio del transporte público en 84 ciudades del mundo.

El mejor sistema, de acuerdo con el estudio, es el de la ciudad de Hong Kong, con 58,2 puntos, y el peor, Bagdad, con 28,6. Santiago obtiene 47,1 (el mejor de Latinoamérica).

Lo importante es destacar que los mejores (sobre 53 puntos) son todos una combinación público-privada, y los buses de Hong Kong son operados solo por privados. En cambio, muchos de los más malos son operados por el Estado, incluyendo Atlanta, que logra solo 32,5 puntos.

Dicho esto, es importante destacar que el desafío no tiene que ver con la propiedad, sino con la solución específica para cada ciudad y el monto de dinero que se esté dispuesto o en condiciones de gastar, y que tanto el Estado como los privados tienen un rol fundamental en asegurar que la movilidad de la ciudad sea buena, para hacer mejor la vida de todos.

Pedro Pablo Errázuriz

Ex ministro de Transportes

Vicepresidente de Evópoli

Tribuna

Viernes 10 de febrero de 2017

Transantiago, dogmatismo liberal en transporte

Fernando Atria: "El transporte público, en cualquier ciudad comparable, es efectivamente público, no solo privado 'con vocación' pública. Y ese es el sentido en el que tenemos que transitar..."



87 Comentarios



Transantiago es un ejemplo inigualable de dogmatismo neoliberal. El transporte público, en ciudades de un tamaño comparable con Santiago en prácticamente todos los países que pueden servirnos de modelo, se organiza mediante servicios o empresas públicas. Que prácticamente todos los que han enfrentado ese problema hayan convergido a la misma solución, muestra que ella se basa no en consideraciones "ideológicas", sino en el puro sentido común, eso que en el Chile neoliberal escasea.

Porque cuando en Chile llegó el momento de reorganizar el transporte público, la solución abrumadoramente dominante en el mundo no fue considerada. Nótese: no es que los pros y los contras de un sistema público frente a un sistema de licitación a empresas privadas hayan sido cuidadosamente ponderados y que por alguna razón desconocida para el resto del mundo se haya llegado a la conclusión de que en Chile se justificaba un sistema privado. No, la posibilidad de un sistema público simplemente no fue considerada. Transantiago ilustra así el modo distorsionado de la política chilena, que nos hace ver como la única solución posible lo que en el resto del mundo ya saben que simplemente no funciona.

¿Por qué no funciona? Hay varias razones. Primero, porque la privatización rompe el vínculo entre el que aparece como responsable y el que puede actuar para mejorar el sistema. En efecto, que el sistema de transporte público opere de modo adecuado es una demanda pública, dirigida en contra de la autoridad respectiva, del Estado. Pero el Estado no puede actuar para responder esa demanda, porque está vinculado por contratos que dan derechos a empresas cuyo norte no es que el sistema de transporte público opere adecuadamente, sino obtener la utilidad que ellas buscan. Y nótese que la idea de que el operador privado está protegido del Estado por su contrato es esencial para la operación de un sistema licitado. Si es necesario adecuar las condiciones de operación, será necesario modificar el contrato, lo que requiere el consentimiento de ambas partes. Y es evidente que el operador privado solo dará su consentimiento en la medida en que obtenga lo máximo que puede obtener, para lo que utilizará como herramienta de negociación la presión pública a la que el Estado está expuesto.

Segundo, porque para el usuario el sistema de transporte no será visto como "su" sistema. En el contexto del Transantiago, usar el discurso político de la ciudadanía y la responsabilidad es tan absurdo como esperar del cliente del supermercado que actúe en defensa de los intereses del supermercado. Lo que el usuario ve es que los intereses de las empresas son sistemáticamente preferidos a los suyos. Es esa preferencia la que explica que no haya integración entre el metro y los buses; no son los intereses de los usuarios los que explican el sistema tarifario, conforme al cual los viajes son más caros en los horarios en que el servicio es más necesario (esto, por cierto, pretende proveer "incentivos" y "desincentivos" para usar o dejar de usar el sistema a algunas horas, sin que parezca ser relevante que la enorme mayoría de las personas no tiene flexibilidad para manejar sus horarios de desplazamiento); y no es en atención a lo que les conviene a ellos que no existan sistemas de cobro promocionales (tarjetas de prepago por periodos medios o largos, como semanal, mensual y anual), que permitirían adelantar un flujo futuro y generaría, además, un sentimiento de pertenencia y de responsabilidad de parte de los usuarios.

La disfuncionalidad de un sistema privado de transporte público aparece también cuando se lo mira desde el punto de vista de los trabajadores: como cada empresa debe licitar periódicamente sus recorridos, y por cierto no pueden tener garantía alguna respecto de futuras adjudicaciones, se trata de empresas con fecha de vencimiento. La nueva adjudicataria es una empresa distinta de la antigua, lo que plantea el problema de los derechos de todos esos trabajadores. Por otro lado, como el correcto funcionamiento del servicio de transporte le interesa especialmente al Estado, este tiene obvios "incentivos" para que la fiscalización laboral sea lo más "comprensiva" posible con las empresas. Quizás por eso, por ejemplo, en las nuevas bases de licitación la situación de los trabajadores se hace más precaria, al permitir la subcontratación, en condiciones en que las antiguas bases la excluían.

Por estas y otras razones, el transporte público, en cualquier ciudad comparable, es efectivamente público, no solo privado "con vocación" pública. Y ese es el sentido en el que tenemos que transitar. Es difícil pensar que será posible hacerlo a la manera en que se echó a andar el Transantiago hace 10 años, es decir, de un día para otro. Habrá que transformarlo paulatinamente en un sistema público. Comenzar cuanto antes este proceso de transformación implica revisar desde esa perspectiva las bases de la próxima licitación, que deben entrar a Contraloría en marzo. Del mismo modo, es necesario ampliar cada vez más la capacidad del metro para desempeñarse como operador de superficie. Quizás en la progresiva ampliación de este medio de transporte esté la solución de largo plazo del sistema.

Lo que es fundamental, es liberarnos del dogmatismo neoliberal, que ha distorsionado las cosas al punto de que las soluciones de sentido común, prácticamente universales, para problemas como este y otros nos resultan impensables.

Fernando Atria