

El costoso olvido presidencial del TRANSANTIAGO

Un poco de historia: a principios del siglo veinte, Santiago tenía una población de 330 mil habitantes; Valparaíso, 160 mil y Concepción, 71 mil. La población total del país era de 3.2 millones de habitantes, con un 43% viviendo en las ciudades y la gran mayoría en el mundo rural. Un siglo después, Santiago alcanzaba los 5.4 millones de habitantes, Valparaíso, 800 mil y Concepción, 715 mil. La población urbana pasó a representar un 87% del total, que en ese entonces bordeaba los 15 millones¹.

En cien años, Santiago pasó de congregar un 10% de la población total del país a un 35% de la misma, convergiendo las otras dos mayores ciudades a un 5% del total nacional cada una.

Un país dirigido económica y políticamente desde Santiago, con inversiones públicas más centradas en la capital, no podía sino concentrar su crecimiento alrededor de ésta. Las ciudades, como complejas unidades productivas que compiten entre sí y que buscan tener ciertas economías de escala, simplemente respondieron a los incentivos. La neutralidad espacial del gasto público no estuvo nunca en las prioridades de las autoridades. O nunca se dieron cuenta de sus implicancias.

La irrupción del parque automotriz: el año 2000 el parque de vehículos motorizados era de 2 millones, lo que daba una tasa de motorización de 136 vehículos por cada 1.000 habitantes. Al año 2015, dicho parque ya era de 4.6 millones, para una población cercana a los 18 millones de habitantes, o 258 vehículos por cada 1.000 habitantes. En Estados Unidos la tasa de motorización es hoy cercana a 800; en Europa, a 570; en Japón y Corea, a 550 vehículos por cada 1.000 habitantes. Debería estar claro, entonces, que el parque nacional se va a al menos duplicar en la trayectoria del país al desarrollo. Por ello, es básico que el cobro de la infraestructura al usuario se vaya perfeccionando por dónde y cuándo circula, lo que técnicamente se podría hacer con sistemas GPS asociados a los vehículos. Si en Singapur se están preparando para ello y Londres está atento, ¿por qué no acá? Sería ingenuo creer que el parque vehicular se puede contener, salvo usando correctamente los precios.

La tragedia del TRANSANTIAGO: lo que se inicia para desincentivar el uso del auto privado termina incentivándolo, colapsando de paso el sistema de transporte urbano de la capital hasta lograr que dejara de crecer naturalmente a raíz de su fallida operación. Entre los años 2010 y 2016, el transporte medido de pasajeros en buses pasó de 1.187 millones a 881 millones (26% de caída) y el Metro subió de 616 millones de pasajeros a 672 millones². Es obvio que la diferencia la explicó el aumento de uso del auto. Entre los años 2001 y 2012 – el año 2007 se inicia el TRANSANTIAGO – las encuestas disponibles de origen y destino de Santiago muestran que el auto pasó de un 21% a un 26% de los viajes y que los buses y Metro pasaron del 31% al 26% de los

¹ “Chile 1810 – 2010, La República en Cifras” de José Díaz, Rolf Luders y Gert Wagner.

² Informe de Gestión, Directorio Transporte Público Metropolitano, 2016.

misimos – la caminata pasó de un 38% a un 35%; la bicicleta subió del 2% al 4% -. Vista la evolución de pasajeros del sistema público, no cabe duda que hoy el auto supera a los buses y Metro en la matriz de viajes.

Desde el punto de vista financiero, con las tarifas y evasión actuales, el déficit del año 2016 fue de US\$ 670 millones y las propias autoridades lo ven converger a uno de US\$ 1.000 millones anuales al año 2022. ¿Y el Metro? 104 km de red aumentando a 140, cubre estrictamente su operación mas no su inversión. Cada kilómetro de su red cuesta US\$ 75 mm. ¿Es razonable que Puerto Montt o Arica lo paguen? No lo es y su costo debería ser internalizado por sus directos beneficiarios.

¿Y la pérdida social de tiempo? En la actualidad, alrededor de 18.5 millones de viajes se realizan en un día hábil en Santiago. Si valoramos el tiempo perdido al sueldo imponible medio de los cotizantes de AFP's de US\$ 1.000 al mes, y asumimos que un 50% del tiempo extra se usa "productivamente", entonces un atraso producto de este colapso del TRANSANTIAGO de 5 minutos en el día cuesta anualmente a la sociedad o ciudad US\$ 1.147 millones; un atraso de 10 minutos, US\$ 2.294 millones, o cerca de 1% del PIB³. Como se puede constatar, la pérdida social es muy superior a la financiera, pero no se la toma realmente en consideración.

¿Creerán las autoridades pasadas, actuales o potenciales que este desastre no tiene mayor costo y que el problema es estrictamente uno de equilibrio financiero? La pregunta es válida hacer al constatar que no es "tema" el drama que significa el TRANSANTIAGO para los habitantes de la capital, sobretodo de aquellos en su periferia, sino aparentemente una cuenta más a pagar de todas las que este país estaría condenado a arrastrar. Y eso no debería ser así.

Las ciudades son obviamente complejas, pero es en ellas donde se genera mayoritariamente la riqueza y es en ellas donde la gente vive, trabaja, estudia, sufre y goza.

Desde el punto de vista de las políticas públicas urbanas, éstas deberían ser espacialmente neutras, cobrar al usuario los servicios que presta y en lo que cuestan, especialmente aquellos de transporte, definir estructuralmente sus ejes de transporte y *standards* mínimos de equipamiento y áreas verdes así como promover una competencia entre las ciudades y al interior de éstas, de tal manera que sea la libre movilidad de las personas y las actividades la que las presione a entregar un mejor servicio. En cuanto a planes reguladores, centrarlos en lo esencial y no caer en la tentación de un detallismo que nadie objetivamente es capaz de fijar de manera correcta. ¿Sabía Ud. que la ciudad de Houston en Estados Unidos de 6.5 millones de habitantes no tiene plan regulador sino sólo condiciones básicas de desarrollo? ¿Diría Ud. que es un desastre urbano?

Con políticas correctas, Chile debería retomar un crecimiento superior al 4% anual. La conformación urbana eficiente es parte de ello, como también lo es corregir los temas tributarios, laborales y educacionales, a la par del TRANSANTIAGO.

Manuel Cruzat Valdés

13 de septiembre de 2017

³ 18.500.000 viajes x 250 días x (US\$ 1.000 sueldo imponible mes / 21 días / 8 horas / 60 minutos) x 0.5 factor ajuste uso productivo del tiempo x # minutos.