

CHILE

Crisis en el transporte santiaguino: ¿Cuántas cabezas deben rodar?

El Ciudadano · 20 de noviembre de 2014

Las últimas fallas en el Metro de Santiago pusieron nuevamente sobre la mesa el rol del ministro de Transporte en la gestión de este sistema. Parlamentarios y dirigentes políticos de todas las tendencias se han pronunciado en orden a que el ministro asuma su responsabilidad por esta situación, pero ¿se soluciona algo con su salida del gabinete? Políticos y expertos en transporte se pronuncian sobre esta interrogante.



A inicios del año 2007 se implementó una de las políticas públicas más criticada de los gobiernos de la **Concertación**: el **Transantiago**. Desde ese momento nada volvió a ser igual, para bien o para mal. De hecho, quien fuera ministro de Transportes en el momento de su puesta en marcha, **Sergio Espejo**, debió dejar su cargo por el caos generado en los días que siguieron al ya fatídico 10 de febrero, en que imágenes de televisión que mostraban cientos de personas desorientadas buscando paraderos donde poder tomar micros que, más encima, circulaban repletas.

El **Metro de Santiago**, que hasta el año 2006 transportaba poco más de un millón de personas a diario, de golpe duplicó esta cifra, llegando este año a trasladar del orden de 2,5 millones de pasajeros al día, lo que ha significado una sobrecarga en su uso que, para algunos, explicaría las fallas que ha debido sufrir en las últimas semanas, y que tienen de cabeza al mundo político en busca de responsables a quienes apuntar.

Por de pronto, quien fuera presidente de Metro de Santiago, hasta que el viernes 14 de noviembre una falla eléctrica en la estación La Moneda dejó inutilizables las líneas 1, 2 y 5 del tren subterráneo, **Aldo González**, puso su cargo a disposición y en su reemplazo fue nombrado un viejo conocido de la empresa: Rodrigo Azócar, quien fuera gerente general de la compañía entre 1997 y 2006.

No obstante, desde que se produjo esta última falla en el Metro, diversas personalidades políticas y parlamentarias, tanto de la Alianza como de la Nueva Mayoría, exigen que rueden más cabezas. En especial, la del ministro de Transportes y Telecomunicaciones, **Andrés Gómez-Lobo**, a quien se le acusa de no poder revertir la crisis del transporte público, a ocho meses de haber asumido el cargo.



Andrés

Gómez-Lobo

De hecho, según consignan medios periodísticos, el ministro Gómez-Lobo se reunió el lunes con parlamentarios del PPD y el PS, lo que provocó la molestia de autoridades de la DC, quienes vieron en esta reunión una suerte de respaldo a la gestión del ministro, por lo que le solicitaron a Gómez-Lobo reunirse al día siguiente con ellos. Uno de los más molestos dentro de la Falange con esta situación fue el diputado Gabriel Silber, quien llamó al ministro a no lavarse las manos culpando al gobierno anterior sobre los problemas del Metro de Santiago.

¿Se gana algo sacando al ministro?

En medio de estas discusiones, surge el planteamiento sobre los beneficios de remover al ministro de Transportes de su cargo en un futuro cambio de gabinete.

Para el ex ministro del ramo en el gobierno de Sebastián Piñera, Pedro Pablo Errázuriz, en primer lugar hay que tener en cuenta que mientras Andrés Gómez-Lobo cuente con la confianza de la Presidenta, no hay mucho más que discutir. No

obstante, en su opinión el problema del transporte público no se resuelve con una rotativa ministerial, o debatiendo eternamente sobre qué se hizo bien y qué no.

“Es importante que cuando suceden estas situaciones, no se debe reaccionar sobre caliente porque, la verdad, Metro tiene un historial muy positivo; cuando uno lo compara con sistemas de otros países, se da cuenta que el Metro en Chile es de muy buen nivel comparativo, por lo que la empresa lo que tiene que hacer es mejorar los procedimientos, y ver cuál fue el error para subsanarlo, pero es absurdo creer que metro tendrá cero falla”, señala **Errázuriz**

Pedro Pablo Errázuriz

Similar opinión manifiesta el ex candidato presidencial y líder del **Partido Progresista, Marco Enríquez-Ominami**, para quien llegó la hora de que el gobierno y la clase política en general deben asumir de una vez que el sistema de transporte en Santiago está colapsado, y que las peleas políticas pequeñas son inconducentes a la hora de implementar una solución definitiva al problema.

“El ministro Gómez-Lobo nos parece que podría ser el ministro de Transportes de Piñera, porque son las mismas respuestas, son las mismas lógicas, y nos parece que es una pelea entre partidos sobre quién se echa la culpa con más talento, y el tema de fondo real es que el transporte público este modelo de privatización, con un Metro estatal, colapsó. Hoy, me parece mucho más importante lograr un consenso nacional en torno al fracaso del Transantiago, y no seguir dándole oxígeno, lo que nos cuesta carísimo y desgasta a los chilenos, que finalmente son los que padecen el transporte público con más crueldad”, enfatiza Enríquez-Ominami.

Desde la vereda de los expertos en transporte, las opiniones también van en la dirección de que es necesario un giro radical sobre el sistema, más que cambios cosméticos que no tendrán mayor efecto que salir del paso, para caer en un par de semanas, nuevamente, en colapsos de líneas del Metro o retrasos en el servicio.

“Aquí las responsabilidades políticas principales tienen que ver, finalmente, con los Presidentes que ha tenido este país, con las grandes coaliciones que ha tenido en toda la época de la transición a democracia, porque ellos han consolidado un modelo de ciudad y de transporte público, tremendamente abandonado, con hitos tan lamentables como el Transantiago”, señala el ex presidente de la FECh y magíster en transporte, **Andrés Fielbaum**.

Para Fielbaum, es el concepto urbanístico el equivocado, desde que se ha cedido a las presiones de las inmobiliarias y del abandono de las micros, lo que ha hecho del sistema un todo vulnerable, y las fallas sólo han venido a demostrar que existen problemas de fondo que se han puesto bajo la alfombra, sin enfrentarlos de frente.

El director del Magíster en Transporte de la Universidad de Chile, **Alberto Tirachini**, señala que la mejora en el sistema pasa por integrar en un solo estamento el control y gestión del transporte público capitalino, porque el

problema actual es la excesiva disgregación del proceso de toma de decisiones e implementación de las medidas, en las cuales participa desde el propio Ministerio de Transporte hasta las municipalidades.

Por su parte, el presidente del Sindicato Unificado de Metro, Jorge Ávila, si bien considera en parte responsable al ministro Gómez-Lobo de la crisis actual de Metro, cree que la solución pasa por instaurar políticas a largo plazo, por ejemplo, que el tren subterráneo sea parte de un sistema integrado de carácter público, como es en las grandes ciudades del mundo, en su calidad de bien social y como vehículo de integración en medio de las desigualdades territoriales.

Finalmente, tanto expertos como políticos coinciden en la necesidad de crear un organismo que sea quien organice y gestione el transporte público santiaguino, que esté por sobre las vicisitudes de la política diaria: “Existe un proyecto de ley que formaliza la Dirección de Transportes Metropolitana, que la relaciona más con la Intendencia y se aleja al Ministerio del día a día más operativo que se requiere para gestionar el transporte de una ciudad. Me parece que es un camino interesante”, sostiene Errázuriz.

Por **Gonzalo Castillo**

Fuente: [Radio U. Chile](#)

Fuente: [El Ciudadano](#)