

COLUMNAS

Una rana que nunca será princesa

El Ciudadano · 12 de agosto de 2010



El Ministro de Transportes convocó a una conferencia de prensa para explicar las “profundas reformas” que bajo su augusta autoridad serán llevadas a cabo en el Transantiago. Me las arreglé para estar presente: los transportes públicos han sido el centro de mi actividad profesional en los cinco continentes durante tres décadas, y siempre es bueno tener información de primera mano. Los primeros minutos de la presentación de **Felipe Morandé** me ilusionaron. No es lo que dijo, sino quién lo dijo. El ministro afirmó, con razón, que el Transantiago es una pesada herencia. Que es un fracaso, un desastre. Un proyecto mal concebido y mal realizado, con una fiscalización indigente. Constatación no muy original, pero que tiene el mérito de la lucidez. Cortázar hablaba cada día de dios, -y hasta la náusea-, para no decir nada. O para mentir. El nuevo ministro decide hablar con alguna solemnidad, rodeado de sus colaboradores, no solo con la autoridad que otorga el cargo sino con el simbolismo del lugar: su Ministerio.

Las buenas noticias llegan hasta ahí. ¿Qué se propone hacer el gobierno de Piñera? ¿Qué propone Felipe Morandé? Nada. O muy poco. Sus palabras son la manifestación de un deseo piadoso: que una agitación insustancial dé la impresión de que se hace algo. El Ministro quiere una ley. ¿Para qué? “Para disponer de un nuevo marco jurídico”. Lo curioso es que ese proyecto de ley no cambia nada en el sistema de transportes. Nada. ¿Cuándo espera el ministro alcanzar el equilibrio financiero? Nunca. Así de simple. Nunca. “Porque los costes son más elevados y

ahora se transportan menos pasajeros”. Ese tipo de declaraciones lo podría hacer cualquier estudiante de contabilidad de primer año. Pero para un eminente representante de la “eficiencia” empresarial que encarna (o encarnaba) **Sebastián Piñera** es muy poco. ¿Qué piensa hacer el Ministro para equilibrar las cuentas? “Luchar contra la evasión”. Uno pudiese decirle al Ministro que ninguna red de transportes del mundo tiene evasión cero. Pero si fuese el caso en Santiago, no resolvería nada porque la pérdida de recaudación inducida por la evasión es una gota de agua en el océano de las pérdidas que traen la incompetencia, la inexperiencia y la incuria. En este tema el Ministro cae en la sospechosa facilidad que consiste en echarle la culpa al usuario. ¡Y tanto! Copiándole a **Cortázar**, llegó a decir que “el sistema ha mejorado, pero la percepción del público es mala”. La culpa es del pasajero, que no cambia su “percepción”. De modo que Felipe Morandé se propone mejorar el Transantiago “en la medida de lo posible” y en el largo plazo. Los resultados se verán dentro de algunos años. Con razón **Ana Luisa Covarrubias**, coordinadora del Transantiago, va a la televisión a pedir...“Paciencia”.

Felipe Morandé justificó las “profundas reformas” aduciendo que los crecientes e insostenibles déficits llevarían a fuertes aumentos de las tarifas. Pero en vez de hacer algo para contener los déficits, anuncia que pedirá nuevas subvenciones. Consultado al respecto, el Ministro declara ignorar cual es la situación financiera de los operadores. ¿Cómo es posible hacer un balance del sistema de transportes, y proponer “profundas reformas”, sin saber cuáles son los datos esenciales? ¿Cuántos kilómetros de servicio se producen cada mes Sr. Ministro? ¿Quién los produce? ¿A qué coste estándar? ¿Cuántos pasajeros se transportan? ¿Cuántos pagan? ¿Cuál es el estado real de la flota de autobuses? ¿Qué deudas, -garantizadas por el Estado-, arrastra el sistema? ¿Cuál es el lucro realizado por cada operador, y por el AFT? ¿Existe algún balance contable de los operadores en los que quede en evidencia la estructura de costes, único modo de determinar si hay algún indicio de eficiencia? El Ministro no sabe, no opina, no responde.

Llevado por lo que parece ser una incrustación ideológica, Felipe Morandé se propone reintroducir la “competencia”, ese poderoso y legendario activador de la eficiencia. Para el Ministro los operadores “saben mejor que nosotros para donde quieren ir los pasajeros” (sic), y ellos deben decidir de los recorridos. En otras palabras, sus colaboradores son “burócratas” que no saben nada. Eso dijo claramente el ministro. Uno no puede contradecirle totalmente, porque en la sala había unos cuantos “expertos” de la administración anterior. Pero los suyos, Sr. Ministro, ¿Saben algo? Lo pregunto porque está muy lejos de mí la intención de reprocharle a Ud. no saber nada de transportes. Si para ser ministro fuese necesario entender de qué va el tema, sería imposible formar un gobierno en el mundo. Un ministro debe arbitrar, decidir, dirigir, gestionar, administrar. Y para ello es preciso tener clara cuál es la situación real, definir objetivos claros y los medios de alcanzarlos, estructurar políticas de transporte y tener cojones para implementarlas. Tener colaboradores experimentados también ayuda. Pero no es su caso Sr. Ministro: la rana que Ud. quiere besar nunca llegará a ser princesa.

Por **Luis Casado**

Política N°3, segunda quincena 2010

El Ciudadano N°84

Fuente: [El Ciudadano](#)