

Experto analiza la crisis del transporte público: «Priman las políticas que benefician a los que se movilizan en automóvil»

El Ciudadano · 25 de febrero de 2018

"Lo que ocurrió estos meses es la mejor demostración de que la evasión fue una excusa falsa. En este último período la evasión bajó, de un 35 a un 23 por ciento, y la respuesta es que la tarifa vuelve a subir", señala a El Ciudadano Andrés Fielbaum, al hacer el análisis de la situación del transporte público. Por José Robredo Hormazábal / @joserobredo



Esta semana se determinó una nueva alza en las tarifas del Transantiago y Metro capitalino, hecho que generó críticas desde todos los sectores ante la pésima calidad del servicio y la falta de una política pública que mejore la situación.

El tema no se enmarca solo en la situación que viven los capitalinos a la hora de optar entre el transporte público o usar el automóvil, ya que, con dimensiones diferentes, la situación crítica se repite.

Por este motivo, *El Ciudadano* conversó con Andrés Fielbaum, magister en transporte de la Universidad de Chile, quien sostiene que «si queremos apostar a un sistema de transporte público más barato para los capitalinos, cosa que es fundamental, que no dependa del cumplimiento de empresas que están para ganar

plata y no para servir a los pasajeros, **es necesario desarrollar una política pública que permita operar todo el sistema**».

«Se busca más privatización, se buscan maneras de diferenciar el tipo de acceso para que los que son más ricos paguen más pero accediendo a un tipo diferente de servicio. **Los estrategas políticos han sido muy ingeniosos en generar modelos más desiguales**», recalca el presidente de la Fech.



Andrés Fielbaum, ingeniero en Transporte

¿Todo el proceso que ha vivido el Transantiago demuestran la falta de una política pública seria en esta materia?

Por supuesto, el sistema de transporte en Santiago ha sido fuente de crisis permanente desde siempre, tanto con el Transantiago como con el sistema antiguo, y lamentablemente hemos visto que si bien se hace algo en la materia, lo que ha primado es la infraestructura y las políticas que benefician a los que se movilizan en automóvil y el transporte público ha quedado siempre en segundo plano. La principal demostración se da en lo que cuesta conseguir cada peso para el sistema público de transporte, lo que se traduce en las altas tarifas, recordando la gran cantidad de dinero que se ha gastado en enormes carreteras. Lo lamentable es que se mantiene la misma tendencia y lo vemos en el fracaso de la última licitación.

¿Uno de los focos del presupuesto está en subsidiar la ganancia de las empresas y no invertir en responder a las necesidades de movilización de la ciudadanía?

Cabe aclarar una cosa: el subsidio al transporte público es fundamental y existe en cualquier lugar del mundo, aunque no hubiese lucro de las empresas, porque lo movilizarse es caro y tener tarifas bajas depende del subsidio. Sin embargo, viendo que hay empresas con resultados malísimos en sus índices de

gestión, no plantearse la pregunta si se debe cambiar el modelo tiene que ver con un carácter ideológico y una confianza ciega en el mercado, que opera en todas las áreas.

¿Esa confianza ciega entiende al transporte como otro espacio para hacer negocio?

Claro, porque nuestro modelo, en cualquier espacio donde pueda inventar un negocio lo hace, y eso tiene que ver con una cuestión ideológica y el transporte no se salva de eso. Si bien es cierto en transporte se pueden desarrollar ciertas regulaciones, lo que terminamos viendo es que hay empresas con pésimos problemas de frecuencia, con abusos laborales, porque lo que buscan las empresas buscan maximizar la utilidad.

Y por otro lado el Estado no es dueño de nada en materia de transporte público.

Eso tiene que ver con un problema de fondo, que es que en Chile se ha ido privatizando todo y las capacidades públicas para resolver los problemas no se han generado. Hoy para el Estado sería más difícil poder administrar el sistema, y esa dificultad viene de 25 o 30 años en que se viene privatizando buena parte de las operaciones, lo que complejiza controlar la operación. Si queremos apostar a un sistema de transporte público más barato para los capitalinos, es fundamental que no dependa del cumplimiento de empresas que están para ganar plata y no para servir a los pasajeros es desarrollar una política pública que permita operar todo el sistema.

¿Esas políticas tienen que ser de carácter nacional, porque en regiones digamos que la cosa no funciona perfecto?

Es cierto, pero también hay que decir que los problemas son distintos. La escala de la ciudad juega un rol importante, por lo que la forma en la que se enfrentan los problemas en Santiago es diferente a como se hace en otras regiones. Y también es cierto que la implementación del Transantiago condiciona el comportamiento del actor privado y marca la diferencia entre Santiago y regiones. En la capital el actor privado está, en alguna medida, más regulado, pero la diferencia está en que en Santiago el privado tiene muchísimo poder de negociación. Por ejemplo, empresas como Alsacia, que supuestamente está regulada, no cumple las regulaciones y el Estado tiene que ir a salvarlo, porque si se cae esa empresa se cae el transporte público en un tercio de la ciudad. El problema es que si bien la solución del problema del transporte público en el país se ha buscado resolverlo de manera privada, las especificidades son muy distintas.

Ya estamos en una situación crítica, ¿qué tiene que pasar para que se cambie la lógica con la que se opera?

Lo más peligroso es que, como hemos visto en Educación, se cambia la lógica, pero muchas veces, para peor. Se busca más privatización, se buscan maneras de diferenciar el tipo de acceso para que los que son más ricos paguen más pero accediendo a un tipo diferente de servicio. Los estrategas políticos han sido muy ingeniosos en generar modelos más desiguales. Es fundamental entonces que los actores políticos sociales que impulsamos transformaciones hacia una sociedad de derechos centremos el derecho a la ciudad y cual es el sistema de transporte que responda a ella.

¿La evasión es una buena excusa?

Lo que ocurrió estos meses es la mejor demostración de que la evasión fue una excusa falsa. En este último período la evasión bajó, de un 35 a un 23 por ciento, y la respuesta es que la tarifa vuelve a subir. Ahora se excusan en los trabajos de expansión del Metro, la que tampoco es buena porque si expandir el Metro termina haciendo que el transporte público sea más caro, significa que los beneficios del transporte público terminen siendo un costo para el sistema porque menos gente va a utilizarlo. Si esa es la lógica, en el futuro el transporte público sería insostenible.