

Histerias Ferrocarrileras

Mario Waissbluth

“El presupuesto de Bush para 2006 reduce los subsidios de Amtrak de US\$ 1.2 billones a 0, probablemente generando su quiebra y terminando el servicio de pasajeros en la mayoría de los 46 estados servidos por la empresa”. NBC, Feb. 10, 2005.

“El presupuesto de Bush para 2008 incluye US\$ 0.9 billones de subsidio a Amtrak, el mismo monto propuesto para 2007. Sin embargo, el Congreso rechazó la propuesta de 2007, elevando el subsidio a US\$ 1.3 billones, lo mismo que el 2006”. The Heritage Foundation, Sept 20, 2007.

Si Ud. cree que la afición por subsidiar al ferrocarril es puramente de parlamentarios gringos, vea España: el gasto público en infraestructura de transporte terrestre es el 1,6% del PGB, módicos 16 billones de euros anuales, de los cuales más del 50% va a trencitos. La ferrocarrilera estatal RENFE se dividió recientemente en dos, una de operaciones y otra de infraestructura, siendo esta última esencialmente subsidiada por su Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Datos, datos

Otro ingrediente: no existe en el mundo, ni en Chile, salvo cortos y selectos tramos de muy alta densidad de tráfico, transporte terrestre que no esté subsidiado parcialmente por el Estado. Sea construyendo carreteras, cofinanciando concesiones parcialmente, pagando túneles de Metro, construyendo y-o manteniendo vías de ferrocarril y-o trenes de alta velocidad, o como sea. Los camiones y buses - que deterioran severamente el pavimento - que transitan por la carretera de Temuco a Puerto Montt, reciben un muy interesante subsidio a su peaje, que el Estado sacó del erario fiscal o de otras concesiones altamente rentables como Santiago -Talca.

En publicaciones recientes de economía del transporte, uno aprende rápidamente que el ferrocarril y la carretera son dos modos que compiten en diferentes situaciones con diferentes ventajas, es decir, que no hay una superioridad absoluta de uno u otro. En el transporte de “commodities” de bajo valor y distancias largas gana lejos el ferrocarril, en transporte de pasajeros es muy difícil que gane el ferrocarril, excepto que la comodidad y la descongestión son mucho mayores. El Metro es muy caro comparado con el bus, pero en la última evaluación social del caso chileno que conocí hace algunos años, cada pasajero que compraba un boleto de Metro subsidiaba al automovilista y al pasajero de bus con el valor de dos boletos, por el puro efecto de descongestión de la superficie. Negativa rentabilidad privada, alta rentabilidad social.

Lo anterior significa que el transporte es multimodal, y que la asignación óptima de recursos públicos debe ser hecha por medio de una planificación integrada, tanto a nivel urbano co-

mo interurbano, considerando tanto el retorno privado como el social. No los ferrocarriles por un lado y las carreteras por otro, más aun si existen otras consideraciones que complejizan la ecuación, como seguridad frente a catástrofes, cobertura territorial, etc. Esa práctica obvia hoy no se hace en Chile. El que más chilla, corta más cinta.

Un dato más: el informe de Septiembre de 2007 del Economist Intelligence Unit denominado “Riesgos de Infraestructura en Chile” (fíjese no más en el título) dice “... la red de ferrocarriles es un eslabón particularmente débil de la infraestructura de Chile, fruto de años de descapitalización, aunque hay nuevas inversiones en desarrollo”

Por cierto, los tramos ferrocarrileros más importantes de Chile hoy no son longitudinales sino que transversales. ¿Qué dirían los Gobiernos Regionales y sus parlamentarios si se les pide entonces que cofinancien sus ferrocarriles locales, sus carreteras locales o su mantenimiento? Porque en pedir descentralización de decisiones y recursos centrales no hay engaño.

EFE, EFE

Vamos entonces a EFE, con sus gritos, sombreroazos y golpes. La chilladera política para variar ahoga la discusión seria de políticas públicas. No me voy a referir a si ha habido fraudes o no, eso lo determinan los tribunales, y ciertamente no explican ni de lejos el negrísimo hoyo financiero. Lo que lo explica es, en parte, la absurda decisión del Estado de pretender que un ferrocarril se autofinancie integramente – compitiendo con carreteras subsidiadas- y en parte, mala gestión y malas decisiones. ¿En qué proporción? No tengo idea y estaría bueno que alguien nos informara.

Algunos principios entonces para enfrentar el turbio y gris futuro ferrocarrilero, después que las histerias se hayan aplacado y la prensa haya dado vuelta la página porque González llegó de nuevo al top ten o la Marlene haya mostrado otras partes y piezas inquietantes:

1. Se necesita a la brevedad posible un plan nacional de transporte terrestre multimodal e integrado, en que se analice la rentabilidad privada y social de cada tramo de transporte de carga y de pasajeros, y se compare la carretera con el tren, antes de tomar decisiones a gritos y golpes. De allí se verá qué infraestructura es subsidiada totalmente, cuál parcialmente, cuál es un negocio rentable a nivel privado, y qué proporción de los fondos públicos deben provenir de arcas fiscales o regionales. Estos planes los hacen los países avanzados, incluso mejor que las ex repúblicas soviéticas.
2. Este plan no puede olvidar lo que ya hay: carreteras concesionadas o públicas, existentes y en construcción, que deben tener mantenimiento si o si; una red ferrocarrilera de transporte de carga, cuya vía debe ser mantenida si o si. Y una delgada línea roja entre aquellos transportes interurbanos de pasajeros que sean socialmente rentables vía ferrocarril o bus, sospechando que aquí sale perdiendo el tren por goleada salvo contadas excepciones en tramos cortos y de alto tráfico.

3. Respetar aquello a lo que le hemos ido perdiendo el respeto crecientemente: un Sistema Nacional de Evaluación de Inversiones. Con dos salvedades: a) lo que se debe evaluar son redes de transporte y no proyectos aislados, y b) es legítimo que los Estados subsidien o regalen - por razones políticas, estratégicas o cosméticas - puentes o trenes más allá de lo que justifica la evaluación social, y esto se ha venido haciendo desde la época de los faraones. Lo que no es legítimo es que la ciudadanía y los contribuyentes no dispongan de información transparente respecto a lo que va a costar la fiesta.
4. Por último. En cualquier escenario, sacar a EFE del hoyo negro va a requerir a) que Hacienda se meta la mano al bolsillo en cantidades mayores o menores, de acuerdo a lo que resulte del plan arriba mencionado, b) la fijación de una política clara y de larguísimo plazo por parte del dueño, y c) un vez fijada esa política, un directorio y una plana ejecutiva de gran envergadura, agilidad, capacidad técnica, gerencial y empresarial, autonomía de gestión, y patudez para plantarse firme delante del ministro(a), parlamentario(a) y presidente(a) que sea, tanta como la que hubiera requerido el Transantiago desde un inicio para que no pasara lo que pasó.

También disponibles en www.mariowaisbluth.com

Columnas Anteriores

- El Colmo de un Consejo de Innovación....
- El Síndrome del Pato Paralizado
- Reingeniería de la Concertación

Publicaciones Anteriores

- Tres años del Sistema de Alta Dirección Pública en Chile. Balance y Perspectivas. Con R. Costa. Octubre de 2007.
- Globalización y Reforma del Estado en Chile. Con J. Inostroza, Octubre de 2007.

Si Ud. desea ser eliminado de la lista, rogamos enviar un e-mail diciendo ELIMINAR

Si Ud. desea ser incorporado a la lista, rogamos enviar un e-mail diciendo INCORPORAR