



¿Hacia dónde va el Transantiago?

Según se ha informado en los últimos meses, las mejoras y perfeccionamientos del Transantiago lo habrían llevado a alcanzar un “estándar internacional”, comparable con otros sistemas de transporte alrededor del mundo. Sin desmerecer los avances implementados en los últimos dos años y las buenas intenciones de las autoridades a cargo, una frase como ésta resulta, a lo menos, desafortunada.

Si las comparaciones establecen como punto de referencia el 10 de Febrero de 2007 ciertamente las mejoras son evidentes y este sistema, como no, sería de clase mundial. Pero si lo comparamos con el sistema que “debería haber sido”, conforme la planificación inicial, o el sistema que “podría ser” de acuerdo a los millones de recursos invertidos, el sistema actual deja mucho que desear.

A nuestro juicio, el Transantiago está estancado y las soluciones que se proponen son insuficientes e incapaces de mejorar el servicio ineficiente y mediocre que se presta hoy en día a la ciudadanía. En realidad, lo único que sustancialmente ha mejorado en el sistema de transporte, es la tolerancia de los usuarios a las demoras, congestiones y perjuicios que le sigue ocasionando el Transantiago.

RESUMEN
EJECUTIVO

Transantiago sigue siendo una tarea pendiente para el Gobierno y a pesar de los mensajes de normalidad que emanan del Ministerio de Transportes, lo cierto es que aún falta mucho por avanzar y las propuestas de solución no son muy alentadoras. La principal deuda: su financiamiento. El déficit mensual supera los 1.000 millones de pesos en promedio y representa un derroche inaceptable para el Fisco en tiempos de crisis. Las soluciones, más que escudarse en la necesidad de subsidiar el transporte, deben incorporar una variable que permita reducir drásticamente las pérdidas.

La señal más evidente del estancamiento del sistema de transportes está dada por los anuncios que el Ministro Cortázar ha hecho para el año 2009. Los antecedentes y proyecciones que se entregan hacia el futuro dan cuenta del escaso margen de mejoría que el sistema podría evidenciar y de que los logros, más que constituir un mejoramiento categórico del servicio, demuestran su ineficiencia a la hora de establecer un sistema de transportes de calidad para la ciudad de Santiago.

En este sentido, es importante hacer un paralelo entre el sistema vigente con anterioridad al 10 de Febrero de 2007, la propuesta original del Transantiago y el sistema actual para tener una visión completa de lo que se ha avanzado y lo que falta por avanzar.

Plan de Acción 2009

Los anuncios de Cortázar – en conferencia de prensa el 15 de Enero – fueron los siguientes:

1. Otros 900 Buses Nuevos.

2. Segunda reforma a los contratos: Se busca que los ingresos de cada operador estén más directamente influidos por los pasajeros efectivamente transportados, de modo que ofrezca un mejor servicio y que haya mayor flexibilidad en el diseño de recorridos.

3. Completar la tecnología de operación faltante: en el primer semestre de este año se licitará el sistema de gestión de flota definitiva. A partir del segundo semestre se comenzará a implantar el sistema seleccionado en los primeros operadores.

4. Desarrollar los puntos de carga de la tarjeta BIP: durante el 2009 los puntos de carga aumentarán en un 20%, es decir, en 383 puntos más.

5. Gestión de vías: se intensificará la fiscalización de las vías exclusivas y pistas sólo para buses y se implantarán, durante el segundo semestre, nuevas medidas de gestión de tránsito como prioridad en semaforización en corredores y rediseño de intersecciones.

6. Corredores segregados: en Diciembre de 2009, los corredores segregados llegarán a los 90 kilómetros, desde los 60 que había a comienzos de año.

7. Zonas pagas: en febrero de 2007 no había zonas pagas -que ayudan a aumentar la velocidad y a disminuir la evasión- hoy hay más de 140.

8. Crear y adaptar recorridos: se continuará reformando la malla de recorridos, pero se buscará, a través del cambio en los incentivos a los alimentadores, que ellos tengan un mayor interés en proponer nuevos recorridos que resuelvan los problemas de conectividad de las personas. En febrero de 2007 había 222 recorridos, hoy ya existen 326, cifra superior a los que había con las micros amarillas.

9. Mejorar el servicio de Metro: a partir del mes de Septiembre y hasta fines del primer semestre del próximo año, llegarán 216 coches adicionales, que permitirán aumentar la oferta de servicio (180 para las Líneas 1 y 5 y 36 para la Línea 4).

10. Disminuir la evasión: se continuará con la campaña anti-evasión y la política de fiscalización. El plan para este año contempla rebajar la evasión en otro 25% para llegar a una cifra, en buses, no superior al 10%.

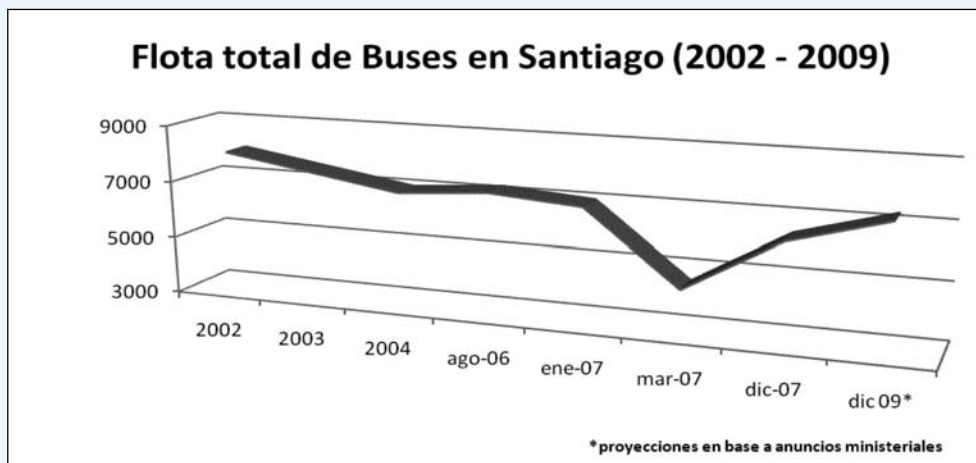
11. Creación de una Autoridad Metropolitana de Transportes: durante el año 2009 se espera aprobar el proyecto de ley que crea la Autoridad Metropolitana de Transportes.

Análisis de las Medidas Propuestas

A. Flota de Buses

El sistema antiguo tenía un parque de vehículos de locomoción colectiva que promedió los 8.500 buses, cifra que en su última etapa se había estabilizado en 7.000 maquinas. El Transantiago comenzó con 4.515 buses, lo que en parte explica el caótico comienzo que observamos en Febrero del 2007.

Uno de los principales aspectos modificados ha sido el tamaño de la flota de buses. Durante los primeros meses, se incorporó el concepto de “Buses Clones” (para descongestionar el Metro) y “Buses Express” (que recorrían grandes distancias y tenían pocas paradas programadas). Posteriormente, se ha aumentado sostenidamente la flota llegando a 6.400 buses – como flota total – a Diciembre de 2007. Para este año, se promete aumentar en 900 buses nuevos y, dependiendo de la salida de los buses antiguos, este podría llegar a superar los 7.000 buses como flota total. ¿En qué quedan las promesas de menor congestión y eficiencia en el funcionamiento del sistema de transportes?



Fuente: Fundación Jaime Guzmán E.

Por lo tanto, poco y nada se ha avanzado en esta materia. La necesidad de parchar el sistema actual y reducir el descontento de la gente, ha llevado al Ministerio a volver sobre sus pasos y, en la práctica, al modelo de las micros amarillas, con igual número de buses y una malla muy similar a la antigua, pero a un costo enorme.

B. Pago por Pasajero Transportado

El Ministro afirma que seguirá el proceso de renegociación de contratos para lograr que *los ingresos de cada operador estén más directamente influidos por los pasajeros efectivamente transportados*. Sin embargo, esta noticia no es nueva. Ya había sido anunciada en junio de 2007 y septiembre de 2008¹.

¿Qué nos asegura que ahora se cumplirán estas promesas? ¿Y cuál será la diferencia en el plano operacional, si de acuerdo a cifras del propio Ministerio el grado de cumplimiento de la mayoría de las empresas se acerca al 95%?

C. Tecnología de Operación

Una de las grandes deudas de la implementación del Transantiago fue el adecuado funcionamiento de la tecnología en los buses. Ésta juega un rol fundamental en el desempeño del sistema, ya que la coordinación y ordenación de los buses en la calle debe ser dirigida y controlada a través de GPS, sistemas de monitoreo y supervisión. Sin embargo, nada de esto existió al principio y el sistema actual está lejos de cumplir las metas originales del Plan Transantiago.

Actualmente, se opera con un sistema de gestión transitorio que, no obstante su carácter experimental y funcional a las necesidades del sistema, cumple la mayor parte de las funcionalidades que se exigen, como el poder determinar la posición de los buses y su distanciamiento respecto de los que lo anteceden o siguen, así como lo que le resta para llegar a las diversas paradas o terminales.

La propuesta de un sistema de gestión de flota definitiva – como afirmaron los propios expertos del AFT en la Comisión Ampliada de Transportes del Senado – no aporta funcionalidades que permitan mejorar sustancialmente la gestión del sistema. Los componentes básicos ya existen y no permitirán variar el resultado operacional del Transantiago.

D. Sistema de Pago y Puntos de Recarga

Sin duda, el elemento más valorado del nuevo sistema de transportes es el medio de pago (Tarjeta BIP) y su funcionamiento. No obstante las advertencias sobre cómo este afectaría el comportamiento de las personas y el presupuesto familiar, los usuarios de Santiago demostraron una especial aplicación a la hora de acostumbrarse a esta nueva tecnología, lo que no sólo se ha traducido en una mejora tecnológica sino

¹ “A partir del miércoles 6 de junio el Administrador Financiero del Transantiago (AFT), procederá a pagar a los operadores del plan de transporte capitalino por la cantidad de pasajeros transportados”, dichos de René Cortázar, en prensa del 4 de Junio de 2007. “Se eliminarán los ingresos asegurados para los operadores de los alimentadores, ya que ahora se les pagará sólo por los pasajeros transportados y se permitirá una mayor libertad para conectar los distintos puntos de la ciudad”, dichos de René Cortázar, en prensa del 28 de Septiembre de 2008.

que además, ha permitido disminuir sustantivamente los asaltos a los conductores (que ya no llevan efectivo en sus recorridos) y a los propios usuarios, que pueden trasladarse sin necesidad de andar con dinero en efectivo. El único aspecto pendiente es la consolidación de la red de carga de la tarjeta y las posibilidades de acceso que tiene la ciudadanía para recargar sus pasajes.

Sin embargo, la solución propuesta no pasa sólo por extender la red o diversificar los instrumentos por los cuales se recarga. Según información de 2007, el 80% de la carga de las tarjetas BIP se produce en una estación de Metro, lo que se traduce en una excesiva recarga de las estaciones y en un aumento importante del flujo de personas que transita por el ferrocarril subterráneo. Por lo tanto, la solución no pasa por habilitar más y más puntos de recarga, sino en lograr que estos sean más eficientes y efectivos y permitan, en parte, reducir la cantidad de usuarios que acude a las estaciones de Metro a realizar su recarga.

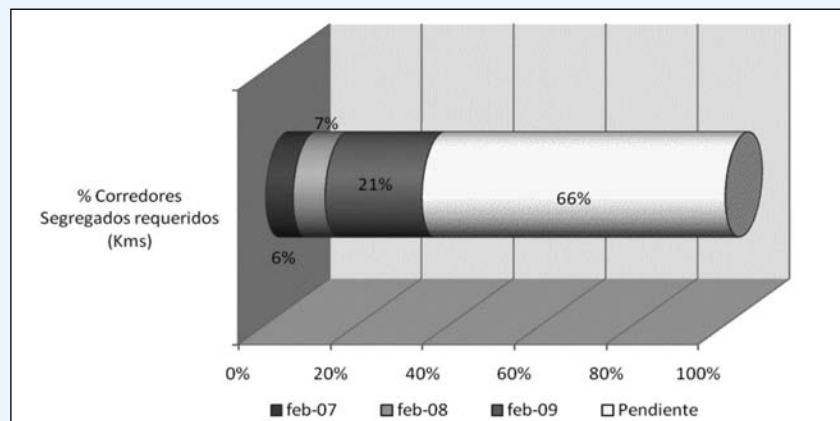
E. Gestión de Vías

Sin bien compartimos que se utilicen todas las herramientas necesarias para mejorar el desempeño del sistema, a nuestro juicio, estas medidas muchas veces se prestan para llamar la atención pública y no se traducen en mejoras evidentes del servicio. Al contrario, resultan una carga injustificada para quienes, frente al pésimo funcionamiento del sistema de transporte público, recurren a sus vehículos particulares para paliar sus necesidades de transporte.

A mayor abundamiento, el problema no está en la gestión de vías, sino en la disposición de ellas. Su mejora sustantiva sólo es posible con la construcción y habilitación de un mayor número de corredores segregados para que los buses transiten libremente sin la obstaculización de los vehículos.

F. Corredores Segregados

Por lejos, el elemento definitorio del éxito o fracaso de un sistema de transportes como el Transantiago, pasa por la capacidad de una ciudad de enfrentar el funcionamiento de troncales y alimentadores. En este sentido, todos los estudios, informes y modelaciones previos al 2007 hablaban de la necesidad de construir entre 200 y 280 kilómetros de corredores segregados, para permitir un funcionamiento ágil e independiente de los buses.



Fuente: Fundación Jaime Guzmán E.

Sin embargo, en la etapa de diseño prevaleció la decisión política sobre la técnica. El Transantiago comenzó con 16,7 kilómetros de los 23 comprometidos para el 10 de Febrero y que correspondían sólo al 10% del total necesario. Dos años más tarde, el Gobierno ha habilitado 60 kilómetros hasta Diciembre de 2008 y se compromete con otros 30 más para el año 2009.

Estos compromisos son insuficientes. El único espacio para introducir mejoras sustanciales al funcionamiento del sistema es la construcción de los corredores segregados y el reordenamiento de la ciudad basado en los ejes que las vías troncales puedan establecer. Una mayor capacidad de las vías para adecuarse al sistema de transportes permitirá generar la velocidad necesaria y la certeza que los usuarios del transporte necesitan para organizar sus tiempos y traslados.

Lamentablemente, las proyecciones del Gobierno no son muy alentadoras. Recién el año 2014 estaría gran parte de las obras requeridas y en condiciones de ser utilizadas. Nuevamente, esto refuerza la tesis de que la mayor responsabilidad en la crisis del Transantiago no estuvo en la implementación, sino que principalmente en el diseño final del proyecto, al establecer que partiría sin los corredores segregados contemplados originalmente.

G. Zonas Pagas

De las medidas originales propuestas por la nueva administración de transportes, sin duda la más efectiva ha sido la construcción de zonas pagas. No obstante la opinión de algunos², lo cierto es que ni el modelo original de diseño ni la etapa de implementación contemplaron la existencia de estos recintos que, en síntesis, permiten anticipar el pago de los usuarios, reducir la evasión y disminuir considerablemente la congestión y el atochamiento en los paraderos.

Sin embargo, el diseño actual de estas deja mucho que desear. Como medidas de emergencia iniciales fueron adecuadas, pero para un sistema de transportes definitivo, se requiere de estructuras que permitan establecer un control permanente, eficiente y de menor costo.

Actualmente, las zonas pagas sólo funcionan en los horarios punta y requieren de la asistencia de monitores y controles humanos para verificar el cumplimiento del pago y del orden entre los usuarios. Este ítem contribuye a explicar el exorbitante aumento de los gastos del Directorio de Transportes de Santiago que, respecto de su promedio histórico aumentó más de un 120% el 2008, para llegar a más de 9 mil millones de pesos y casi un 600% respecto del promedio para el 2009, alcanzando más de 29 mil millones de pesos en el presupuesto de este año. Como se explicó en la Comisión de Presupuestos, dichos recursos son necesarios para sustentar la mayor demanda de información, mayores herramientas de gestión y fiscalización, y el aumento de la presencia de monitores en las calles.

² Respecto de la construcción de paraderos, refugios y zonas pagas, el ex Presidente Ricardo Lagos señaló a la Comisión Investigadora del Transantiago, a través de su carta de 6 de Junio que: *“Esto era básico para la mayor fluidez en aquellos paraderos de mayor congestión”*. Sin embargo, el diseño original de Transantiago no contemplaba la construcción de zonas pagas.

Es por ello que, más que incrementar el número de zonas pagas, es preciso hacerse cargo del diseño definitivo que tendrán. El cual deberá incorporar medidas de autogestión (para minimizar el costo) y emular las existentes en otros países, que ciertamente permiten un mayor control y prestan una mayor utilidad a los usuarios.

H. Creación y Adaptación de recorridos

Una de las modificaciones más utilizadas – y reutilizadas – por el Ministerio de Transportes, ha sido la de incorporar modificaciones a la malla de recorridos del Transantiago.

Para nadie es un misterio que el diseño de la malla original del Transantiago, dejó fuera a los principales actores en el diseño de los recorridos: usuarios y municipios. Ello se tradujo en la escasa conexión de los trayectos con la realidad y aumentó considerablemente la desinformación y desorientación que vivieron los usuarios durante los primeros meses.

El problema de fondo no es como la malla está diseñada y cuántas modificaciones puedan hacer en el Ministerio. El problema es que esta intervención del Gobierno nunca debió haber existido y se debió haber respetado y utilizado, la experiencia de más de 30 años que tenía el sistema de micros amarillos y el conocimiento adquirido por los microempresarios en el manejo de la flota durante tanto tiempo. Es por ello que la tendencia en cuanto a mallas y recorridos debe ir hacia una mayor independencia de los operadores para que, haciéndose eco de las demandas de la ciudadanía, diseñen los trayectos más eficientes y que se acomoden más a las necesidades de los usuarios.

I. Mejorar el servicio de Metro

Fuera de los usuarios, el gran damnificado del Transantiago ha sido el Metro de Santiago. Por lejos, ha sido una de las empresas públicas más valoradas desde su creación. Su eficiencia, puntualidad, organización y utilidad, han sido vistas por los chilenos como un orgullo para el país y un ejemplo para el resto de la comunidad internacional. Sin embargo, el Metro debió ceder ante la modernización del transporte público y ponerse al servicio del sistema integrado que postulaba el Transantiago original. Y el resultado está a la vista. Durante meses el traslado en el Metro fue insoportable. La densidad llegó a acumular entre 5 y 7 pasajeros por metro cuadrado, y las fallas empezaron a reiterarse semana a semana.



Fuente: Ranking Reputación Corporativa Hill & Knowton Captiva-La Tercera 2008

Metro perdió su sitial de honor entre las empresas del país y la calidad de servicio se ha deteriorado de manera significativa. Incluso ahora entrar al Metro en verano implica un desagrado y una experiencia traumática para los millones de usuarios del tren subterráneo.

La promesa del Ministro de aumentar los coches existentes es positiva, en la medida que permite tener reservas frente a eventuales fallas y complicaciones en el funcionamiento de la red. Sin embargo, en ningún caso se va a traducir en un aumento de la oferta existente, puesto que, como lo han afirmado las autoridades del Metro, éste está funcionando al límite de sus posibilidades y no tiene capacidad para aumentar más la frecuencia y regularidad de su servicio.

La solución definitiva pasa por mejorar el transporte de superficie. En la medida en que los usuarios de Metro tengan confianza en el funcionamiento de los buses y su regularidad, podrán optar por los troncales y descongestionar la red subterránea. Además, urge una diferenciación mayor en las tarifas, que permita reconocer el valor agregado que el servicio de Metro tuvo y debería tener.

J. Disminuir la Evasión

El compromiso del Ministerio es seguir combatiendo la evasión durante el 2009. En el año 2008, los esfuerzos se concentraron en una propaganda publicitaria que incitaba a los usuarios a exigirles a quienes no pagaban que cancelaran su tarifa. Sin embargo, no está del todo claro cuánto de esta inversión publicitaria tiene un real efecto en la disminución de la evasión (y cuánto disminuyó efectivamente, pues los datos del Ministerio no son muy claros ni concluyentes a este respecto). Al menos, un 57% de los usuarios opina que esta campaña poco y nada ayuda a disminuir la evasión³.

Sin perjuicio de esto, aún faltan medidas más enérgicas para combatir la evasión. En cualquier sistema de transportes – de “estándar internacional” – existen fuertes multas y una fiscalización efectiva para quienes no pagan su pasaje. No es recomendable ni conveniente traspasar estas responsabilidades a los choferes o a los usuarios, sino que tiene que ser un ente fiscalizador, público o privado, quien deberá velar por su cumplimiento. Por eso, más que seguir desperdiciando recursos en publicidad, es necesario elaborar instrumentos legales y administrativos para exigir el pago de la tarifa a los usuarios.

K. Creación de la Autoridad Metropolitana de Transportes

Por último, el Ministro se compromete a aprobar el proyecto de Autoridad Metropolitana de Transportes durante el 2009. Sin entrar en el debate de fondo, sobre la necesidad de la institución y sus características, es importante recordar que este anuncio no es nuevo. Este proyecto ha sido anunciado por el Gobierno de la Presidenta Bachelet desde el año 2006 en sucesivas oportunidades, pero nunca ha existido la voluntad real de concretarlo. Incluso si se revisa el trabajo de la Comisión Investigadora del Transantiago, es posible

³ Encuesta Cesop Universidad Central – Publmetro, Agosto 2008.

encontrar referencias a la necesidad de crear un “zar” del transporte, durante la administración de Lagos. Sin embargo, estas promesas han quedado en nada⁴.

Luego de todos estos anuncios, compromisos y promesas, el proyecto ingresa en Junio de 2007 y comienza su tramitación en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. Tras un par de sesiones y discusiones al interior de la Comisión, el proyecto se estancó y desde ese entonces no recibe tratamiento legislativo. Más allá de las urgencias esporádicas y ocasionales del Ejecutivo, lo cierto es que no ha habido voluntad por avanzar en este proyecto y por habilitar esta “herramienta fundamental” para el transporte de la capital.

Plan de Acción 2009 Análisis de Medidas propuestas		
Medidas	Nuevas	Repetidas
900 buses nuevos	X	
Pago por Pasajero Transportado		X
Tecnología de Gestión		X
Puntos de Carga	X	
Gestión de Vías		X
Corredores Segregados		X
Zonas Pagas		X
Crear y Adaptar Recorridos		X
Mejorar el servicio de Metro	X	
Disminuir la Evasión		X
Autoridad Metropolitana de Transportes		X

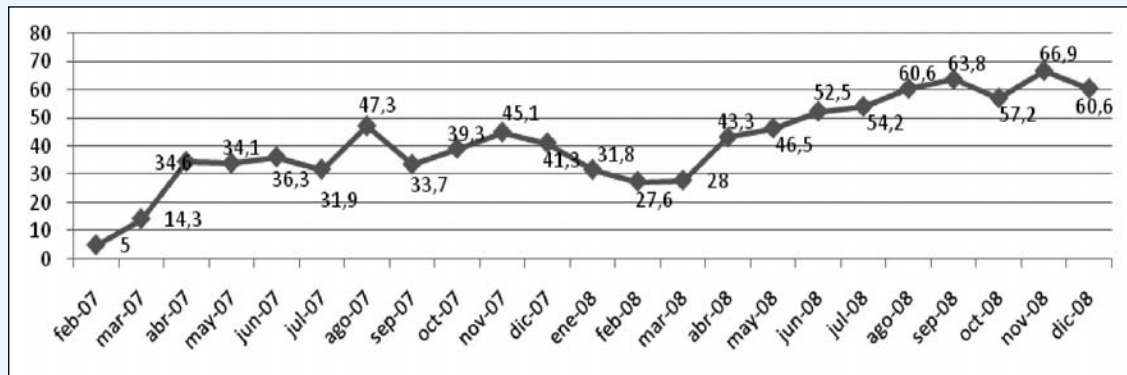
Fuente: Fundación Jaime Guzmán E.

Financiamiento: la “deuda” pendiente

El segundo tema pendiente y quizás, uno de los emblemas del mal funcionamiento del Transantiago es el relativo a los recursos utilizados y a las pérdidas millonarias que ocasiona la operación del nuevo sistema de

⁴ **Ex Ministro Sergio Espejo, 2 de Mayo de 2006:** “Enviaremos a tramitación al Congreso durante el segundo semestre de este año un proyecto de ley que crea Autoridad Metropolitana de Transportes para toda ciudad que esté desarrollando o cuente con un sistema integrado de Transportes”. **Ex Ministro Sergio Espejo, 12 de Marzo de 2007:** “La Presidenta además planteó la creación de una unidad de gestión del Transporte público que durante estos días vamos a formalizar para ir anticipando esas tareas y planteó además un proyecto de ley que lo que crea es la facultad de contar con una administración provisional de las empresas que pudieran ser caducadas”, con la idea de dar continuidad al servicio”. **Ex Ministro del Interior, Belisario Velasco, 25 de Marzo de 2007:** El Ministro del Interior, junto con confirmar la presencia de René Cortazar en la casa de la Jefa de Estado el pasado sábado, sostuvo que será ella quien resolverá el tema de quién será la nueva autoridad metropolitana del transporte. “Hay varias personas y es algo que va a resolver la Presidenta, yo creo que pronto”. **Presidenta de la República, Michelle Bachelet, 16 de Mayo de 2007:** Este miércoles, la mandataria anunció que a más tardar mañana enviará al Congreso el proyecto de ley que crea la Autoridad Metropolitana de Transportes. Aunque no entregó detalles al respecto, la gobernante señaló que la medida establece una “instancia esencial para que podamos tener mayor agilidad, mayor precisión y mejorar las condiciones de transporte público en Santiago”. A su juicio, “esto es fundamental hacerlo ya y enviarlo con bastante urgencia, de manera que pronto podamos contar con las instancias administrativas y legales que nos permitan tener un mejor conocimiento y control de la situación y poner todas las medidas necesarias para mejorar las condiciones de transporte público en la Región Metropolitana”.

transportes. Las cifras son categóricas y las soluciones escasean, en la medida en que el proyecto de ley que crea el Subsidio Nacional para el Transporte Público sólo implica un mayor gasto y no una solución efectiva para los problemas del transporte en Santiago.



Déficit del Sistema de Transportes de Santiago Febrero 2007 – Diciembre 2008 en US\$ millones

Fuente: Fundación Jaime Guzmán E.

Durante el 2007, las pérdidas sumaron más de 362 millones de dólares. En el 2008, la cifra se empinó por sobre los 590 millones de dólares. Pese a las promesas del Ministro Cortázar y las diversas excusas empleadas, lo cierto es que el déficit del Transantiago se ha tornado incontrolable y no se prevén, en el corto plazo, herramientas que puedan ayudar a estabilizarlo.

En parte se debe al desconocimiento real del Ministerio sobre las causas del déficit. Se ha dicho que era el mayor costo de los buses, la evasión, el alza del petróleo y los insumos para la operación del transporte. Sin embargo, ninguno de estos factores ha sido determinante, en la medida en que han disminuido o desaparecido, y el déficit sigue subiendo. El más emblemático de todos es el caso del petróleo que, si bien llegó a su máximo histórico, en los últimos meses ha descendido sustancialmente y aún así, el Transantiago se las arregló para llegar, en Noviembre, a más de 66 millones de dólares de pérdida mensual. Pero también se debe a la renegociación de los contratos y a los mejores términos que han tenido los operadores para ceder a las exigencias del Gobierno. Para el nivel de servicio que prestan los contratos implican un costo altísimo para el país.

Es en este ámbito, donde el Ministro Cortázar no sólo ha fallado, sino que lo ha hecho estrepitosamente. El año 2007 prometió ante el Congreso Nacional que el déficit del Transantiago bajaría a menos de 15 millones de dólares y que tendería a estabilizarse en el tiempo. Sin embargo, nada de ello ocurrió. Ya en Diciembre de 2007 escaló a más de 40 millones de dólares y recientemente, en Diciembre de 2008, resultó ser de 60 millones de dólares. ¿Tiene algún límite este crecimiento exponencial? ¿Sabe el Ministerio como se irá a comportar el Transantiago el 2009? ¿Todos los sistemas de estándar internacional tienen deudas millonarias como la que exhibe el sistema de transportes de Santiago?

Muchas veces, los millones y millones de cifras que dan vueltas tienden a marear y a confundir a la opinión pública. A veces, resulta necesario introducir comparaciones prácticas que nos permitan entender y aterrizar

el tremendo costo que le ha significado y sigue significando al país, el sostener este fracasado modelo. El Transantiago está perdiendo \$1.000 millones de pesos al día. Por cada hora que pasa, mantener este sistema cuesta casi \$42 millones de pesos y, cada minuto que pasa son \$700 mil pesos de pura pérdida.

Pesos Chilenos	Unidad de Tiempo
367.660.000.000	Año
30.638.333.333	Mes
1.007.287.671	Día
41.970.320	Hora
699.505	Minuto
11.658	Segundo

Fuente: Fundación Jaime Guzmán E.

Con un mes de Transantiago, equivalentes a más de 30 mil millones de pesos, se podría asegurar el empleo a más de 190 mil personas que podrían ganar el sueldo mínimo (159.000) o a 85 mil personas que podrían ganar el sueldo promedio de Chile (360 mil pesos). Esto no es irrelevante, si consideramos que la Tasa de Desocupación es cercana al 10% en Santiago, lo que equivale a más de 270 mil personas. Es decir, si no existiera el Transantiago, esos recursos podrían disminuir en un 70% el desempleo actual de Santiago.

El 22 de Enero recién pasado, la Presidenta anunció el inicio de la Fase 2 de la Red de Estadios Bicentenario, que contempla la construcción y reparación de varios recintos deportivos en el país. Con lo que pierde el Transantiago en un año, se podría realizar 7 veces este proyecto y con la pérdida mensual, remozar el Estadio Nacional una vez por semana, dejándolo verdaderamente en un nivel internacional.

Item	Pesos	Un año de Transantiago	1 Mes de Transantiago
Presupuesto JUNAEB 2008	190.324.502.000	1,9 veces	0,2 veces
Teletón 2008	22.533.294.849	16 Teletones	1,7 Teletones
Infraestructura			
Construcción de Hospitales de La Florida y Maipú	100.000.000.000	3,7	0,4
Mediagua (unidad)	300.000	1.225.533	125.240
Puente sobre el Canal Chacao	496.800.000.000	0,7	0,1
Costo de una Vivienda Social (50 mts ²)	6.000.000	61.277	6.262
Orden Público y Seguridad			
Motos todo terreno (Carabineros)	4.682.000	78.526	8.025
Radiopatrullas (Carabineros)	7.070.966	51.996	5.314
Retenes Móviles Equipados (Carabineros)	34.069.000	10.792	1.103
2a Comisaría de Cartagena	1.698.985.000	216	22
Obras Públicas			
Costo de Pavimentación de Caminos Rurales			
<i>Asfalto Simple (por kilómetro)</i>	20.000.000	18.383	1.879
<i>Pavimento de Alto Estándar (por kilómetro)</i>	140.000.000	2.626	268
Construcción de Piscina Municipal de Limache	183.850.000	2.000	204
Subsidios (por familia)			
<i>Eléctrico</i>	18.000	20.425.556	2.087.333
<i>Habitacional (Fondo Solidario 1)</i>	6.628.853	55.464	5.668
<i>Habitacional (Fondo Solidario 2)</i>	6.071.032	60.560	6.189
Anuncios Recientes			
Inversiones en el Estadio Nacional (22 Ene)	9.500.000.000	39	4,0
Fase 2 Red de Estadios Bicentenario (22 Ene)	52.000.000.000	7	0,7

Imagínese el impacto que podría generar la disposición de estos recursos - mal invertidos en el Transantiago - para paliar el aumento de la cesantía y mejorar las condiciones de cientos de miles de familia en Chile en medio de la actual crisis.