

El Mercurio, Domingo 11 de enero de 2009

Señor Director:

En el último tiempo se ha discutido sobre la extensión del Metro de Santiago. Argumentos no especializados han planteado sus ventajas sobre otras inversiones en transporte público debido a los beneficios sociales que tal iniciativa acarrearía. Al respecto, quisiera repasar la metodología de evaluación social de proyectos de transporte que se usa en Chile desde hace 20 años y con la cual se toma – o debería tomarse – toda decisión de inversión en este campo, como por ejemplo, una nueva línea de metro.

El costo de un proyecto de transporte corresponde a la inversión en la infraestructura y vehículos del sistema. Los beneficios provienen de ahorros en tiempos de viaje de los usuarios, consumo de combustible y otros costos de operación de los vehículos. También se incluyen impactos sociales (cambios en el uso del suelo, accidentes y congestión durante la construcción) y ambientales (polución, ruido, intrusión visual). Para realizar el balance social entre los costos y beneficios, éstos se llevan a unidades monetarias a través del valor social de los recursos, que corresponde al costo alternativo de usarlos en otro proyecto de ámbito social, como educación, salud, vivienda o energía. Por ejemplo, el combustible ahorrado debido a menores detenciones que sufren los buses por la construcción de un corredor segregado, se podrá utilizar en generar electricidad para un hospital.

Como los costos y beneficios deben compararse entre una situación con proyecto y otra sin éste, se define una “situación base optimizada” que consiste en la situación actual en sus mejores condiciones de funcionamiento, la que se obtendría invirtiendo hasta un 10% del proyecto propuesto. De este modo no se sobrevaloran los beneficios por no haber sacado el máximo partido a lo existente.

Sobre este punto, el comité de expertos convocados por el ministro Cortázar coincidió unánimemente que cualquier nueva línea de metro considere como situación base optimizada la construcción de un corredor segregado para buses con el mismo trazado. Al parecer, esta razonable recomendación no se está siguiendo en la definición de la extensión del Metro de Santiago.

Rodrigo Fernández A.
Profesor Investigador, U. de los Andes