

**INFORME DE LAS COMISIONES DE
HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES, UNIDAS,** recaído
en el proyecto de ley, en segundo trámite
constitucional, que crea un Fondo de
Estabilización Financiera del Sistema de
Transporte Público de la ciudad de Santiago
y dispone otros aportes fiscales que indica.
BOLETÍN Nº 5.090-15

HONORABLE SENADO:

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de informaros el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, individualizado en el rubro, originado en Mensaje de S. E. el Vicepresidente de la República, calificado de “suma” el día 12 de junio de 2007.

- - - - -

A las sesiones en que se debatió la iniciativa asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Fernando Flores Labra, José Antonio Gómez Urrutia, Guido Girardi Lavín, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Hernán Larraín Fernández, Juan Pablo Letelier Morel, Alejandro Navarro Brain, Carlos Ominami Pascual y Baldo Prokurica.

Asimismo, concurren a las sesiones el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar Sanz, el Ministro Secretario General de la Presidencia, señor José Antonio Viera-Gallo Quesney, el Ministro Secretario General de Gobierno, señor Ricardo Lagos Weber y la Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo, señora Claudia Serrano Madrid.

- - - - -

Cabe hacer presente que la Sala del Senado en sesión Nº 25ª, de 13 de junio de 2007, en virtud de lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento de esta Honorable Corporación, autorizó a las Comisiones Unidas para que el proyecto sea discutido en general y en particular, en la Comisión, sin perjuicio de que se puedan

presentar indicaciones. No obstante, si el proyecto fuere aprobado en general por la Sala, podrán formularse indicaciones para el segundo informe.

- - - - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

La iniciativa en estudio no tiene normas de quórum especial.

- - - - -

OBJETIVOS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO APROBADO POR LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS

La iniciativa en estudio considera tres ideas fundamentales, en primer lugar, la creación de un Fondo de Estabilización del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, con el objetivo de dar estabilidad al régimen tarifario del referido Sistema y transitoriamente, otorgar incentivos por cumplimiento de programas de control de evasión.

En segundo lugar, consigna aportes para todos los Gobiernos Regionales y respecto del Gobierno Regional correspondiente a la Región Metropolitana, sólo en las comunas en las que no opera el Sistema de Transporte Público, a que se refiere el proyecto en debate, con el objetivo de financiar iniciativas de inversión, incluidos estudios de factibilidad y de diseño, en infraestructura vial, de riego, de servicios básicos de agua potable y saneamiento rural, de transportes y telecomunicaciones, y sus elementos complementarios, y también de equipamiento comunitario.

En tercer lugar, el proyecto de ley autoriza al Ministro de Hacienda para que, mediante decreto, efectúe durante el año 2007, y por una sola vez, un aporte extraordinario al Fondo Común Municipal por un monto \$13.000 millones.

- - - - -

ANTECEDENTES

Hacemos presente que este informe consigna el debate habido en el seno de vuestras Comisiones Unidas, durante su primera sesión.

Por la brevedad del tiempo disponible para elaborar este informe se acompaña como anexo la respuesta global del

señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don René Cortázar a las consultas e inquietudes formuladas por los Honorables Senadores miembros de ellas, tales como precisar la operativa del Sistema, la posibilidad de corregir un sistema aparentemente mal diseñado, se consultó asimismo sobre las herramientas necesarias y disponibles para exigir cambios en los contratos, cuál será el costo de modificar los contratos vigentes, la responsabilidad de los operadores y del AFT en el déficit acumulado y en las carencias del Sistema, costo de operación de éste a la fecha y su proyección a diciembre de este año, desglose de las pérdidas acumuladas y aplicación futura del subsidio, incentivos al cobro por pasajero transportado y las razones para no exigir el cumplimiento de los contratos. Asimismo, se consultó sobre el carácter reembolsable de los aportes fiscales.

Como se señaló anteriormente, para una adecuada comprensión de la iniciativa en informe, se acompañan como anexos de éste, los siguientes documentos:

ANEXO I

Respuesta global del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don René Cortázar, a las consultas formuladas por los señores Senadores durante la discusión en general del proyecto de ley en informe.

ANEXO II

Documento proporcionado por la señora Claudia Serrano, Subsecretaria de Desarrollo Regional que contiene un seguimiento de ejecución presupuestaria FNDR 2007 y Fondo Especial de Compensación Regional por Transantiago. Estado de situación al 31 de mayo de 2007; el estado de situación de los FNDR y el gasto acumulado de FNDR al 31/05/2007; la distribución 2007 MMUS\$ 100 del Fondo Especial de Compensación Regional Por Transantiago y la distribución 2008 MMUS\$ 190. (Recursos reembolsables. Estos recursos se transferirán una vez definidos los términos del reembolso, cuyo plazo total no podrá ser inferior a 10 años con un período de gracia máximo de 4 años.

ANEXO III

Documento proporcionado por el señor José Antonio Viera-Gallo, Ministro Secretario General de la Presidencia, que contiene un listado de proyectos en regiones para postular a recursos extraordinarios. Este listado es meramente referencial.

ANEXO IV

A título meramente ilustrativo, se acompaña el texto del proyecto de ley en debate, contenido en el oficio N° 6842, de 12 de junio de 2007, de la Honorable Cámara de Diputados.

ANEXO V

INFORME FINANCIERO

Elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de fecha 4 de junio de 2007.

ANEXO VI

INDICACIONES PRESENTADAS

Se acompañan como anexo las indicaciones presentadas, de acuerdo al orden de llegada, durante la discusión general de este proyecto de ley, las que no fueron votadas por no aprobarse la idea de legislar.

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- Decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

- Leyes N°s 20.174 y N° 20.175, que crean las Regiones de Los Ríos y de Arica y Parinacota, respectivamente.

- Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

- Ley N° 20.141, de Presupuestos del Sector Público, para el año 2007.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

Mensaje

El Mensaje hace referencia que el presente proyecto que crea un Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, se une a los otros dos sobre la materia, que crean la Autoridad Metropolitana de Transportes y el Administrador Provisional de un Concesionario de Uso de vías.

En cuanto al nuevo Sistema de Transporte Público para la ciudad de Santiago, el Mensaje señala que la ley N° 18.696 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en los casos de congestión de vías, de deterioro del medio ambiente y/o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos que se señalan producto de la circulación vehicular, para disponer el uso de vías para determinados tipos de vehículos y/o servicios, mediante procedimientos de licitación pública.

Enseguida indica que dicha ley señala que las bases de esas licitaciones deberán contemplar entre los aspectos que serán evaluados, criterios económicos y ambientales previamente determinados, según las diversas alternativas y modalidades de transporte.

Agrega luego que en ejercicio de sus facultades el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Resolución N° 117, de 2003, aprobó las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Mediante Buses, en adelante “Licitación Transantiago 2003”. Por su parte, mediante Resolución Exenta N° 331, de 2005, de dicho Ministerio, se aprobaron los contratos de concesión, suscritos con fecha 28 de enero de 2005, entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas Concesionarias de las Unidades de Negocio que en ella se indican.

Expresa enseguida que las Bases de Licitación Transantiago 2003 contemplaron como condición necesaria la prestación de servicios complementarios de administración financiera y de la captura, procesamiento y distribución de la información generada por los servicios de transporte y de atención a usuarios. A dicho efecto, mediante Resolución N° 15, de 2004, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron las Bases de Licitación Pública del Contrato de Prestación de Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, en adelante “Licitación AFT 2004”, proceso que concluyó con la suscripción del contrato respectivo, aprobado por Resolución Exenta N° 1853, de 2005, de esa Secretaría de Estado.

A continuación señala que el servicio complementario referido al procesamiento de información y a la información a los usuarios, fue contratado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante Resolución Exenta N° 1079, de 2006, una

vez concluido el proceso de licitación pública cuyas Bases de Licitación fueron aprobadas mediante Resolución N° 19, de 2006. De acuerdo a lo previsto en las Bases de Licitación Transantiago 2003, el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, en adelante el “Sistema”, comprende un conjunto de tareas que van desde el rediseño físico y operacional del transporte público, hasta el mejoramiento de los medios de información a los usuarios, incluyendo también la modernización tecnológica de los servicios, la diversificación de la oferta, la integración física, operacional y tarifaria de los distintos medios de transporte, que supone un modo único de acceso al sistema (la tarjeta Bip), la infraestructura especializada para el transporte público, los incentivos para la empresarización del sector y la profesionalización del personal de conducción.

Añade el Mensaje que en ese sentido, el Sistema estructura la prestación de los servicios sobre la base de la red de Metro una Red Troncal, que considera el conjunto de los principales ejes en que opera el transporte público, y una Red Alimentadora, que corresponde a servicios que se prestan en vías ubicadas al interior de áreas geográficas determinadas.

Continúa señalando que, asimismo, de acuerdo a lo previsto en las Bases de Licitación AFT 2004, la administración financiera del Sistema, condición necesaria para su funcionamiento, comprende el desarrollo de las actividades de emisión, comercialización y provisión de la red de recarga del único medio de acceso al sistema (la tarjeta Bip), de los equipamientos necesarios para la validación y registro de los viajes y/o sus etapas, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y su distribución entre los diversos integrantes del Sistema, actividad que es ejercida por una entidad administradora de los recursos.

Agrega luego que, como es de conocimiento público, la implementación del nuevo Plan de Transporte Público de la Ciudad de Santiago está afrontando diversas dificultades, entre otras, el incumplimiento de los prestadores de los servicios de transportes y servicios complementarios y el eventual aumento de las tarifas que se generaría de no generar nuevos recursos al Sistema.

Puntualiza luego que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es el organismo encargado de supervigilar, fiscalizar y coordinar que cada uno de los organismos, tanto los que pertenecen al Estado como aquellos entregados a los particulares, y que componen el Sistema de Transporte Público Urbano de la Ciudad de Santiago, cumplan a cabalidad con sus funciones, atribuciones y obligaciones específicas.

Por ello señala que el Ministerio de Transportes ha ejercido las acciones contempladas en los respectivos contratos en busca de la regularización del Sistema y ha adoptado y seguirá adoptando medidas para corregir los inconvenientes que han surgido con motivo de la implementación del Transantiago.

En cuanto las consideraciones que fundamentan el presente proyecto de ley, el Mensaje indica que el financiamiento del Sistema de Transporte Público de Santiago se basa en la obligación de pago por parte de los usuarios de los servicios de transporte prestados por el Sistema.

Luego señala que las tarifas iniciales a los usuarios del Sistema, fueron fijadas por el Ministerio Transporte y Telecomunicaciones, sobre la base de las estimaciones realizadas acerca de la cantidad y estructura de los viajes y los pagos, de forma que permitieran cubrir la totalidad de los costos estimados del Sistema y que estos costos están compuestos principalmente por los pagos a los operadores de vías y de los servicios complementarios; y los ingresos, como se señaló, por los recursos provenientes del pago de la tarifa por los usuarios del Sistema.

Expresa enseguida que para establecer la estimación de los costos para el primer año de operación se utilizaron proyecciones de la demanda mes a mes, a las que corresponden los valores de demanda referencial de pasajeros transportados establecidos en las Bases de Licitación del Sistema.

A continuación señala que en régimen, el pago a los operadores de vías y al Metro es proporcional al número de pasajeros transportados por cada operador y al pago por pasajero transportado establecido en las ofertas de licitación de cada operador. Las bases de licitación establecen que el pago por pasajero transportado para cada operador se debe ajustar mes a mes, en base a las fluctuaciones de sus costos y a las desviaciones que existan entre la demanda observada y la demanda referencial. Sin embargo, durante los primeros meses del Sistema, se estableció que el pago a los operadores de vías se haría sólo en base a la demanda referencial, sin considerar la demanda efectiva observada por cada operador, al no contar con ciertas aplicaciones tecnológicas.

Indica enseguida que debido a las dificultades que se han producido, se ha registrado una baja considerable en la recaudación del sistema, que actualmente percibe sólo un 63% de los ingresos previstos.

Agrega que existen diversos motivos para esta baja recaudación, tales como el hecho que en la actualidad se realizan menos viajes que los estimados, debido a los altos tiempos de espera que enfrentan los usuarios; el que algunos de los buses no han tenido operativos

los sistemas de validación y las descargas de éstos; el que ciertas deficiencias en la determinación del sentido de los viajes dentro de la ventana horaria en la cual el pago efectuado es válido; en fin, el desconocimiento de la ubicación y del horario de funcionamiento de los puntos de carga del medio de acceso y la necesidad de efectuar trasbordos.

Luego señala que adicionalmente, la recaudación del sistema también se ha visto fuertemente afectada por las altas tasas de evasión, esto es, por el incumplimiento de la obligación de pago de la tarifa por parte de usuarios de los servicios de transportes y por otra parte, el sistema ha incurrido en mayores costos a los estimados para poder cubrir adecuadamente la demanda de transporte, en recorridos y frecuencia, lo que ha implicado la necesidad de contar con un mayor número de buses, adicionales a los previstos inicialmente. Así, por ejemplo, los concesionarios han debido contratar transitoriamente buses interurbanos, que se irán reemplazando por nuevos buses que se incorporarán a las flotas existentes, de modo de ampliar la cobertura de los servicios prestados.

Añade que la estructura tarifaria del Sistema de Transporte Público de Santiago se basa en un equilibrio de ingresos y costos. Por ello, frente a desequilibrios como el anteriormente mencionado, el Sistema cuenta con un mecanismo para asegurar su equilibrio financiero: el ajuste de la tarifa al usuario, aumentando la tarifa hasta que sus costos correspondan con sus ingresos.

Señala luego que, en efecto, los contratos de concesión de las “Bases de Licitación Transantiago 2003”, establecen que las tarifas serán calculadas por el AFT -e informadas al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- con estricta sujeción a los procedimientos, fórmulas y conceptos contenidos entre otros, en el Anexo 9 de las referidas Bases. De ese modo, el ajuste de la tarifa se produce en forma automática para mantener el equilibrio del sistema, subiendo o bajando las tarifas a los usuarios, según corresponda.

Puntualiza que por esta razón, con el fin de evitar un inminente alza de tarifas, que perjudicaría directamente a los usuarios del Sistema, se requieren transitoriamente recursos fiscales que suplementen los ingresos del sistema afectados por los factores referidos anteriormente, de manera de que se mantenga el equilibrio de ingresos y costos del Sistema.

Expresa que, a su vez, y dadas las dificultades antes mencionadas, es menester precisar que, no obstante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha ejercido las acciones contempladas en los contratos respectivos, se ha hecho necesario establecer un mecanismo que permita que las tarifas a los usuarios no sufran alteraciones en el corto plazo, equilibrando transitoriamente los ingresos y costos del Sistema de

Transporte Público de la Región Metropolitana hasta que alcance su normal funcionamiento.

Enfatiza también que la iniciativa propone la entrega de recursos destinados a programas transitorios de control de evasión del pago de la tarifa en el Sistema, que tendrán por objeto, entre otros, generar incentivos, en particular a los conductores, para disminuir la evasión. Ello resultará en un aumento de los ingresos del Sistema, que permitirá que guarden la debida relación con los costos de éste, evitando presiones coyunturales en las tarifas.

En cuanto al aporte a Regiones indica el Mensaje que considerando que el aporte fiscal al Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, descrito precedentemente, tiene por objeto principal contribuir a la estabilización financiera del mismo, y como muestra de la preocupación del Gobierno por generar mejores condiciones para el bienestar de todas las chilenas y chilenos, y de la importancia de las Regiones y Municipios para este fin, se plantea en forma adicional un aporte a todas las regiones del país distintas de la Región Metropolitana y un aporte al Fondo Común Municipal.

Señala que se propone al Congreso la aprobación de aportes fiscales a las Regiones y a las comunas de la Región Metropolitana donde no opere el Transantiago, de modo de fortalecer los instrumentos de inversión en ellas y que dicho aporte se estructura, al igual que el aporte fiscal al Sistema de Transporte Público de la Ciudad de Santiago, sobre la base de un aporte fiscal reembolsable y un segundo aporte fiscal, esta vez no reembolsable.

DISCUSIÓN EN GENERAL

El **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortazar**, realizó una exposición sobre los contenidos y alcances del proyecto en estudio y comenzó señalando que en la puesta en marcha de Transantiago se ha registrado un desequilibrio financiero entre ingresos y costos del sistema. Las dificultades que se han producido han implicado una baja en la recaudación que hoy percibe sólo un 63% de los ingresos previstos.

Agregó que existen diversos motivos para esta baja recaudación, tales como el hecho que en la actualidad se realizan menos viajes que los estimados, debido a los altos tiempos de espera que enfrentan los usuarios; el que algunos de los buses no han tenido operativos los cobradores de la tarjeta Bip; el que existen ciertas deficiencias en la determinación del sentido de los viajes dentro de la ventana horaria en la cual el pago efectuado es válido; en fin, el desconocimiento de la ubicación y

del horario de funcionamiento de los puntos de carga de la tarjeta Bip y la necesidad de efectuar trasbordos.

Expresó que, adicionalmente, la recaudación se ha visto afectada por las altas tasas de evasión y no hay incentivos suficientes ni en los operadores ni en los chóferes para adoptar políticas/acciones para fiscalizar el pago en los buses.

Señaló que, por otra parte, el sistema ha incurrido en mayores costos para poder cubrir la demanda de transporte, en recorridos y frecuencia, lo que ha implicado contar con un mayor número de buses, adicionales a los previstos inicialmente. Así, por ejemplo, los concesionarios han debido contratar transitoriamente buses interurbanos, que se irán reemplazando por nuevos buses que se incorporarán al Sistema.

Manifestó que, de acuerdo a los contratos, el desequilibrio financiero se ajusta aumentando la tarifa al usuario hasta que sus costos correspondan con sus ingresos. En la situación actual, con un déficit mensual del orden de US\$30 millones en el equilibrio financiero del Sistema, la tarifa debe subir 20 pesos en julio y seguir subiendo \$20 pesos cada mes hasta diciembre de 2007, cuando los ingresos sobrepasan los costos operativos del sistema. La tarifa se mantiene en estos niveles hasta que los ingresos adicionales, producto del alza de tarifa, permiten pagar a los operadores los montos adeudados durante los meses anteriores y restituir la reserva técnica operativa (UF380 mil), situación que ocurriría a mediados de 2008.

Indicó luego que, sin perjuicio de estar el mecanismo de ajuste tarifario antes descrito, establecido en los contratos, se desea evitar un alza de tarifas por un servicio que no ha sido el esperado. Subir la tarifa en el escenario actual podría generar una mayor caída en los viajes, un aumento en la evasión y además de un descontento social que podría tener consecuencias muy negativas, tanto para los operadores como para el Sistema en general.

Puntualizó enseguida que, es importante destacar que el Ministerio de Transportes (MTT) ha ejercido las acciones contempladas en los contratos respectivos para sancionar los incumplimientos y seguirá haciéndolo para corregir la situación actual. Es así como desde el 10 de febrero de este año, se han aplicado multas por un monto de 48.400 U.F. (\$897 millones) a los concesionarios de vías, además de encontrarse en tramitación más de 20 procesos sancionatorios. Por otra parte, al Administrador Financiero de Transantiago se le han cobrado 4 boletas de garantía por 76.000 U.F. cada una, más un monto que asciende a 12.980 UF en multas (en total \$5.875 millones), encontrándose en tramitación otras, como tampoco se han pagado los servicios comprometidos en el contrato que no han sido prestados por el AFT. Por último se debe

considerar los costos que le significo a la AFT la gratuidad de los primeros días (\$5.000 millones aprox.).

Luego expresó que para impedir un alza de tarifa, se debe establecer un sistema de estabilización financiera que implique inyectar US\$ 290 millones al sistema durante el 2007. Estos recursos compensan los US\$ 33 millones de déficit mensual que presenta en promedio el sistema entre Mayo y Diciembre del 2007 si no hay ninguna alza en tarifa. Este aporte debe ser complementado con otras medidas para solucionar los problemas actuales.

Añadió que adicionalmente a las medidas ya adoptadas y en ejecución, el MTT está en un proceso de modificación de los contratos con los operadores de tal forma de incorporar incentivos para cumplir los planes de operación (buses en la calle, frecuencias, etc.) y para reducir la evasión. En particular, se busca que el pago a los operadores sea sensible al número de pasajeros transportados (actualmente una caída de los pasajeros transportados reduce los ingresos uno a uno en el primer mes, pero luego se ve compensada parcialmente con un alza de tarifa) y, además, proporcional al nivel de cumplimiento de los planes operativos. Las modificaciones contractuales buscan también una mayor flexibilidad para ajustar los recorridos a las necesidades de la población. Adicionalmente, el Gobierno ha planteado tres proyectos de ley complementarios: el que establece la Autoridad Metropolitana de Transporte, el que crea la figura del Administrador Provisional y el que permite a METRO S.A. en casos excepcionales operar servicios de buses.

Luego manifestó que durante la discusión del proyecto se ha planteado poner en la ley condiciones a los operadores, tales como acceder al cambio de recorridos o mejorar las frecuencias para recibir los recursos fiscales. Sin embargo, hay que tener en cuenta que existen contratos suscritos con los operadores que, en un Estado de derecho, no son modificables por ley. Poner condiciones en el texto legal podría hacer inviable la aplicación de la norma y la entrega de los aportes, siendo los más perjudicados los usuarios pues se activaría el alza de tarifas antes indicado. Las herramientas con las que cuenta o contará el Gobierno para conseguir un mejor servicio son la modificación de los contratos vigentes, la creación de la figura del Administrador Provisional, la Autoridad Metropolitana de Transporte y la ampliación del giro de Metro. Los proyectos de ley necesarios para lograr estos tres últimos puntos están en tramitación parlamentaria.

Indicó a continuación que el proyecto de ley propuesto por el Gobierno, crea un Fondo de Estabilización Financiera del Transantiago (en adelante “el Fondo”), con el objeto de dar estabilidad a la tarifa y transitoriamente otorgar incentivos en el sistema para reducir la evasión, en particular estos incentivos se orientan a los conductores.

Añadió que el Fondo se constituirá con un aporte fiscal no reembolsable de hasta \$52.000 millones y otro reembolsable de hasta \$98.800 millones. El plazo para el total reembolso –que naturalmente considerará reajustes e intereses- no podrá ser inferior a 10 años con un período de gracia máximo de 4 años.

Enfatizó que era importante señalar que estos recursos sólo evitan un alza en la tarifa al usuario del sistema de transporte público y no significan un mayor pago a los operadores. Estos pagos están establecidos en el contrato y de acuerdo a éste no se ven afectados por un alza o baja de la tarifa a los usuarios finales. Lo anterior también implica que el repago del aporte fiscal reembolsable no afecta los ingresos futuros de los operadores. Los recursos para este pago se obtendrán de una mayor tarifa cuando el sistema este operando adecuadamente, de una mayor demanda y de los aportes al sistema que se puedan recaudar de futuras licitaciones.

Señaló enseguida que los aportes Fiscales deberán transferirse gradualmente para solucionar los compromisos del Sistema con los Concesionarios de Uso de Vías y mantener la tarifa. Sin perjuicio de lo anterior, en primer término se deberán cancelar los US\$ 80 millones adeudados por el sistema a METRO S.A.

Manifestó que en concordancia con los operadores, el Administrador Financiero de Transantiago y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se creará una Cuenta Especial de reembolso, destinada al reembolso de los aportes efectuados por el Fisco y de los compromisos asumidos con cargo a dicha cuenta. Es necesario recalcar que esta Cuenta no guarda relación con los aportes públicos al sistema, sino que constituye un mecanismo para facilitar su reembolso.

Agregó enseguida que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones proporcionará a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional un informe mensual del destino de los recursos aportados por el Fisco, sin perjuicio de las facultades de la Contraloría General de la República u otros entes fiscalizadores. Adicionalmente, el proyecto dispone que el mismo Ministerio encargará una auditoria externa para fiscalizar el destino de los fondos. La empresa auditora deberá enviar los informes directamente a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso. Los mismos informes y auditorías se efectuarán respecto de los reembolsos de la Cuenta Especial.

Con relación a los aportes a Regiones el Ministro señaló que en contrapartida a los recursos destinados al Transantiago, el proyecto de ley propone un aporte directo del Fisco de \$52.000 millones más un aporte reembolsable de \$98.800 millones para las regiones y comunas en las cuales no opera Transantiago.

Indicó luego que para el aporte directo se constituirá una provisión especial en el presupuesto de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, desde la cual, a petición de los respectivos intendentes, se incorporarán estos recursos a los Gobiernos Regionales o al Programa de Mejoramiento Urbano y Equipamiento Comunal (PMU).

Asimismo añadió que los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos, para iniciativas de inversión, incluyendo los estudios de factibilidad y de diseño, en infraestructura vial, de riego, de servicios básicos de agua potable y saneamiento rural, de transportes, de telecomunicaciones y sus elementos complementarios, y también de equipamiento comunitario, por sobre lo autorizado en la ley de presupuestos del 2007.

Manifestó que el aporte directo de \$52.000 millones se distribuirá entre las regiones utilizando la formula del FNDR.

Enseguida indicó que de acuerdo a la capacidad de ejecución de los proyectos propuestos de cada uno de los Gobiernos Regionales, estos recursos se podrán incorporar en el presupuesto del año 2007 y el saldo se incorporará inicialmente como provisión de la partida presupuestaria para el año 2008 de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo.

Agregó luego que con relación al aporte reembolsable, los Gobiernos Regionales que sean destinatarios del aporte directo descrito más arriba, podrán recibir en conjunto un aporte fiscal reembolsable por \$98.800 millones, para lo cual se requerirá de una solicitud del respectivo GORE y de un compromiso de reembolso de los montos utilizados en el largo plazo, de acuerdo a las condiciones financieras y demás normas que se establezcan con la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo y de Hacienda. Dicho aporte deberá ser destinado a iniciativas de inversión, incluyendo los estudios de factibilidad y de diseño, en infraestructura vial, de riego, en servicios de agua potable y saneamiento rural, de transportes, de telecomunicaciones y sus elementos complementarios y también en equipamiento comunitario. Los recursos al igual que en el caso del aporte no reembolsable se identificarán en una glosa separada (tratamiento provisiones FNDR).

Puntualizó que el plazo para el reembolso no podrá ser inferior a 10 años, con un período de gracia que deberá ser un año superior al estipulado en los convenios del Fondo de estabilización de Transantiago, de modo de monitorear que el repago de los operadores de Transantiago sea igual de efectivo que el de las regiones, y no existan preferencias a favor de los primeros en relación a esta materia. La

SUBDERE deberá informar mensualmente al Congreso sobre el uso de estos recursos.

Señaló, finalmente, que el proyecto de ley autoriza al Ministro de Hacienda para que, mediante decreto, efectúe durante el año 2007 y por una sola vez, un aporte extraordinario al Fondo Común Municipal por un monto de \$13.000 millones.

Terminada la exposición del señor Ministro los Honorables Senadores realizaron un debate del siguiente tenor:

El **Honorable Senador señor Ominami** manifestó que uno de los aspectos fundamentales para darle una solución al Transantiago consiste en realizar una modificación en los contratos. Actualmente, estos acuerdos se vinculan al concepto básico de ingreso mínimo garantizado, en base al cual, los bancos concedieron créditos a los operadores.

Consultó si en el evento de que se modifique el citado concepto, qué habría que hacer para incentivar que los operadores muevan sus buses para trasladar pasajeros, y cómo va a operar este cambio de mecanismo frente a los bancos. Preguntó, además, cuáles son las vías que dispone el Gobierno para concretar estas variaciones del contrato, sin las cuales, todo lo que se está discutiendo quedaría puesto entre un gran signo de interrogación.

El **Honorable Senador señor Longueira** consultó en qué parte de las bases de la licitación está el mecanismo de equilibrio de los costos con los ingresos, ya que habrá un momento en que ya no corresponda hacer ajustes por el diferencial de la reserva técnica, por lo que consultó cómo se produciría esa devolución.

El **señor Cortázar** expresó que el artículo 3° del proyecto de ley, que establece que antes de traspasar la deuda se deben ajustar los contratos, de manera que en estos se disponga que se tomen los costos más la amortización y eso se compare con el ingreso de tarifas.

El **Honorable Senador señor Longueira** replicó que los U\$ 190 millones constituyen un crédito, lo que quiere decir que los santiaguinos deberán pagar por la mala implementación del sistema a través de la tarifa.

El **señor Cortázar** afirmó que, efectivamente, los usuarios pagarían el mal funcionamiento del sistema vía tarifa o subsidio, explicando que si no hubiese subsidio adicional, la afirmación de Su Señoría sería cierta. Además, las futuras licitaciones de transporte constituyen otra fuente más de ingresos, ya que cada vez que se ha realizado una nueva

licitación han llegado recursos extras que son los que constituyen la reserva técnica.

Por tanto, advirtió, se tienen tres fuentes: las tarifas, las nuevas licitaciones y los subsidios adicionales. Estas fuentes de ingreso harían posible cancelar la parte que se paga con 4 años de gracia y con un período de devolución no menor de 10 años.

La **Honorable Senadora señora Matthei** expresó que es casi una ofensa a la inteligencia que se establezca que los U\$ 190 millones sean un préstamo para el sistema, porque es sabido que jamás se va a subir suficientemente la tarifa como para que los usuarios se hagan cargo de dicho préstamo, y por tanto, éste será cancelado con subsidios estatales.

Connotó que la única diferencia en que el Estado pague hoy día ese monto como gasto y no como crédito, a que los cancele en el futuro, es que el Gobierno pospone este pago para el próximo Gobierno, por lo que esto ni siquiera se debería discutir. Indicó que no tiene sentido llamar a esto crédito, ya que nunca se va a devolver, por ser, en definitiva, un subsidio estatal. Advirtió que si esto se paga, va a ser cancelado con dineros del Gobierno y no de los usuarios o de los operadores, por lo que, según su entender, lo primero que se debería hacer es denominar las cosas por su nombre y constituir este monto como un gasto con traspaso inmediato, terminando así de eufemismos.

El **Honorable Senador señor Longueira** advirtió que realizará algunas consultas previas relativas al funcionamiento práctico del Transantiago.

Primero, preguntó cuántos recursos han sido destinados al Fondo de Reserva, y en qué se han gastado, si sólo en tarifas, o con facturas para postergar el sistema, sin efecto en las tarifas. Además, consultó las razones por las cuales subirá la tarifa recién en el mes de julio próximo, sin haber concretado esta medida con anterioridad. Explicó que su consulta se origina al considerar que en cada mes en que hubiese existido una variación de un 10% o 20 % en el Fondo de Reserva debería haber funcionado el mecanismo de aumento de tarifas. En este caso, explicó, la tarifa es la del mes anterior más el factor "P" que es el fruto del diferencial del Fondo de Reserva, por lo que hace tiempo este sistema debió haber operado.

Añadió que, según entiende, de acuerdo a las bases de licitación, antes del 1° de julio próximo debieran ingresar alrededor de U\$ 42 millones de las cuotas del Fondo de Reserva, por lo que consultó si esto es así o no.

Asimismo, preguntó si ha funcionado o no este mecanismo, ya que desconoce cuál es la autoridad llamada a determinar que este sistema funcione o no. Citó el caso del Metro cuando no retiró el monto de dinero que le correspondía, generando una mayor disponibilidad de recursos que evitó no cobrar lo que le correspondía debido a esta holgura de recursos. Indicó que es fundamental conocer la historia del Fondo de Reserva, al igual que su constitución, monto y destino.

En cuanto a los déficit mensuales para estos U\$ 110 millones, preguntó de dónde nacen estas estimaciones, a fin de darle una debida fiscalización. Añadió que le gustaría saber cuántos de estos recursos será destinado a tarifas, ya que este monto iría, precisamente, a evitar el aumento de las mismas. Declaró que el mayor problema es la intocabilidad de los contratos, en circunstancias de que el proyecto de ley plantea una modificación de los mismos que es esencial para el rescate del sistema. Advirtió que en las bases de licitación se establece un piso asegurado, cuya supresión tendrá un costo.

Hizo presente que de los U\$ 110 millones, U\$ 80 van a devolverse.

En cuanto al valor que deberá costar la tarifa para devolver este préstamo, manifestó que si se otorgan los U\$ 110 millones al sistema, más U\$ 80 millones para el Metro, en el año 2007 quedaría saneado financieramente. En relación al eventual subsidio para el próximo año, destinado a cubrir la evasión, consultó a cuánto llegará el costo de la tarifa considerando este beneficio y el valor de la misma, una vez que termine el saneamiento financiero del sistema.

El Honorable Senador señor Pizarro agradeció la información entregada por el señor Ministro, lo cual permitirá conocer el mecanismo de superación de los problemas del Transantiago. Expresó que para poder mejorar el sistema se requiere un financiamiento que cubra el déficit actual y, por otra parte, garantizar que los operadores puedan, mediante la renegociación de los contratos, cumplir con sus objetivos, ya sea mediante una mayor implementación de tecnología o de buses, frecuencia, recorridos y gestión. Añadió que la mayor parte del financiamiento que se está otorgando va a palear el costo de puesta en marcha del sistema.

Manifestó que, desde un principio, se planteó conocer el monto del subsidio estatal para el transporte, a lo que el Gobierno, en su oportunidad, respondió que no habría tal beneficio ya que el costo del sistema se sustentaría sólo en la tarifa. No obstante lo anterior, actualmente está en discusión el referido subsidio, como lo ha planteado el señor Ministro, por lo que sugirió esclarecer este tema. Añadió que, al igual que el Honorable Senador señor Longueira, le gustaría saber en qué plazo se tendrá un equilibrio en el sistema para poder así tener claridad de los costos

que determinarán la tarifa, la cual podría ser sustentada sólo por los usuarios, o bien, subsidiada por el Estado.

Su Señoría connotó que, según su parecer, sería conveniente otorgar un subsidio al transporte público, ya que no conoce un sistema, a nivel mundial, que funcione sin ayuda del Estado ya sea a la infraestructura, a la operatividad o a los usuarios.

Planteó que lo expresado por el señor Ministro ayuda a resolver el problema coyuntural para dejar funcionando con normalidad el sistema de transporte, sin perjuicio de lo cual, se debería discutir el tema del subsidio, por lo que sería conveniente tener claro el plazo en el cual se alcanzará la tarifa de equilibrio, para saber si ésta podrá ser financiada sólo por el usuario, o bien, por éste y por subsidio.

El **Honorable Senador señor Novoa** situó el análisis de la discusión en un término más amplio. Indicó que no comparte lo expresado por el señor Ministro, en cuanto a que no existirían razones ontológicas para que el sistema de transporte no funcione, puesto que estas razones efectivamente existen.

Tampoco adhirió a lo indicado por la citada autoridad en cuanto a que el dinero que falta en el sistema lo deberán poner los usuarios o el subsidio estatal, ya que, según su opinión, si se cambia el sistema, se podría lograr una tarifa autofinaciable.

En tercer lugar, en cuanto a la afirmación de que en ninguna parte del mundo el sistema público de transporte funciona sin subsidio, replicó que en Chile, hasta el 9 de febrero de este año, este mismo funcionaba sin subsidio.

Señaló, por las razones anteriores, no estar de acuerdo con las bases de la discusión.

Añadió que esta es la primera oportunidad que tienen los parlamentarios para debatir sobre el sistema de transporte, por lo tanto, ésta debe ser aprovechada para obtener información detallada que permita tomar decisiones responsables.

Solicitó la siguiente información antes de la próxima sesión: cuál es el costo del sistema de transporte; pagos realizados a los operadores y al Metro, lo cual está determinado por las bases de licitación y los contratos. Explicó que la información se extrae sobre la base de los 5.100 buses de superficie en operación, pero como esto no es así, requirió que junto con el costo original del sistema se añada la información de los operadores de superficie a quienes se les solicitaron 6.400 buses, ya

que los propios contratos disponen reajustes de tarifas, en función del número de máquinas en operación.

Destacó que como a los operadores se les pide extensión de recorridos o aumento de kilómetros comerciales que también generan un aumento de tarifas internas del sistema, le gustaría saber el costo del nuevo sistema propuesto para que el sistema funcione mejor.

Preguntó, además, si han existido cambios en el Metro, producto de su extensión horaria y de las frecuencias de recorridos, y si ha aumentado el pago por el sistema de información del Transantiago.

El **Honorable Senador señor Longueira** preguntó si los nuevos puntos de ventas que se están instalando están considerados dentro de los contratos originales o existe una modificación en los mismos para incluirlos.

El **Honorable Senador señor Novoa** explicó que hay un pago por infraestructura, por lo que consultó si han aumentado sus costos, en vista al incremento de algunos ítems como el señalado por el Honorable Senador señor Longueira. Según su entender y de acuerdo a los datos que él maneja, esta cifra ascendería a U\$ 1.200 millones anuales, por lo que solicitó corroborar esta información.

Consultó quién paga ciertos costos no contemplados originalmente en el sistema, como los buses clones, Pullman, expreso, fiscalizadores, paradores, Unidad de Control de Gestión de Flota, entre otros.

Preguntó por el monto final de la Reserva Técnica, el cual está fijado en las bases de licitación. Hizo presente que el sistema funciona sobre la base de que si el factor es menor a 0,9, gatilla aumentos de tarifas, por lo que consultó por el historial del mismo y si se va a proceder a la devolución de esta reserva.

El **Honorable Senador señor Longueira** explicó que la Reserva Técnica constituye un mecanismo destinado a fijar la tarifa para los usuarios y si ésta se agotó por destinarla a otros objetivos, el que finalmente paga es el usuario.

El **Honorable Senador señor Novoa** preguntó cuántos viajes son necesarios para financiar el costo final del sistema, considerando una tarifa de \$ 380.

Otro tema planteado por su Su Señoría fue el relacionado con el pago de la demanda referencial. Manifestó que las bases establecen que cuando los operadores no reciben los pagos esperados

funciona la demanda referencial, con una frase que dispone un porcentaje del 60%, lo que significaría que el operador recibiría dicho porcentaje del pago esperado, el cual es conocido, por lo que no debería ser muy disímil al de la demanda referencial. Por dicha razón, no le cuadra que se establezca que cuando el pago esperado no es tal, exista una fórmula que garantiza el 60% de dicho pago.

Añadió que si así fuese, el referido porcentaje es un buen incentivo para que los operadores cobren, considerando que la utilidad en estos contratos, por su naturaleza, no puede ser mayor al 10% o 15 %. Solicitó una explicación de este sistema y pidió información sobre cómo éste ha operado hasta ahora.

Por último, consultó por los montos cancelados a cada operador en forma quincenal y de dónde salieron los dineros para realizar estos pagos.

En cuanto al proyecto de ley, manifestó tener muchas dudas, pero prefiere que el Ministerio evacue previamente las interrogantes recientemente planteadas antes de plantearlas en la Comisión.

El **Honorable Senador señor Letelier** expresó que existe una interrogante que es difícil de contestar, en cuanto a que si existieran los cinco pilares del sistema mencionados por el señor Ministro, éste podría tener un funcionamiento de calidad. Consultó si esto sería posible o no.

Señaló que existen dos errores estructurales que han impedido que el sistema funcione bien, primero, el número de buses fue definido para tener una tarifa determinada y no para tener un servicio de calidad, y luego, el recargo del Metro y su consiguiente rebaja de tarifas, luego de lo cual, se agregó un número de usuarios castigando los ingresos. Todos estos problemas, según su parecer, podrían ser resueltos en base al subsidio posterior.

Preguntó si es posible resolver los problemas del sistema sin realizar un cambio radical de los contratos, y cuál es el costo real de la modificación de dichos acuerdos.

Según Su Señoría, para que haya calidad de servicio es necesario reducir el número de trasbordos, lo que se puede materializar sin realizar un cambio de los convenios, puesto que ello se debe a un problema de diseño. Explicó que el Ministerio ha propuesto liberalizar la gestión al interior de los alimentadores, lo que le hace dudar si no existiría un incentivo perverso para que estos sobre inviertan con el consiguiente aumento de costos, finalizando en una situación indeseada. Consultó si los buses que se han aumentado son estrictamente necesarios.

Preguntó si de los 9 operadores de alimentadores y de los 5 troncales, hay alguno que haya cumplido el 100% del contrato, porque la percepción de la gente es que ninguno de ellos lo ha hecho, situación, que según su parecer, no se ha manifestado en forma adecuada. Interrogó si el proyecto de ley contempla alguna forma de generar condiciones de incentivo para modificar los contratos que faciliten la implementación de los pilares que faltan en el sistema de transporte que permitan un mejor funcionamiento del mismo.

Consultó por el plazo necesario para la implementación de la tecnología de gestión de flota; qué proyección existe en relación al aumento de pasajeros; cuál es el límite que los operadores han establecido para cambiar los contratos y cuáles han sido las mayores dificultades para esto; y, finalmente, cuánto le cuesta al sistema el subsidio destinado a los escolares y a los adultos mayores.

El **Honorable Senador señor Muñoz Barra** expresó que hubo errores graves en el diseño del Transantiago y en su implementación. Declaró que el presente debate debe ser sincero y transparente, por lo cual sugirió no utilizaran ciertos conceptos como dogmas. Indicó que, personalmente, no cree que los U\$ 190 millones sean devueltos, luego de conocer el estudio técnico del tema, por lo que piensa que éste no será el único proyecto de ley que se envíe sobre la misma materia.

Agregó, además, que se comete un error al pensar que el Estado no debería subsidiar el transporte público.

El **Honorable Senador señor Allamand** indicó que no es trivial dejar constancia de la afirmación original del señor Ministro en la que comparó al sistema de transporte con la inauguración de un edificio sin que ninguno de sus cinco pilares tuviese fundamento. Lo felicitó por su franqueza y honestidad al reconocer esta situación.

Hizo presente que el proyecto de ley viene a zanjar un debate sobre el diseño del plan de transporte de Santiago, que estaba pendiente. Comentó que dicha iniciativa apunta a enmendar una situación donde no existirían errores genéticos y de diseño, de manera de que si se componen los 5 pilares fundamentales, el mecanismo lograría un equilibrio. Connotó que este es un asunto de fondo. Es distinto que el Congreso apruebe un monto de recursos para resolver un problema, manteniendo el diseño errado del plan, en vez de hacer lo contrario, cuando se pueden modificar ambas cosas a la vez.

Consultó quién suscribió, redactó y elaboró las bases de licitación, los contratos y convenios suscritos con los operadores.

Indicó que esta información no es menor, por cuanto una de las falencias del sistema la constituyen, precisamente, los convenios. Acotó que en el sector público los contratos y convenios son visados y aprobados por la autoridad respectiva, lo cual, al parecer no ocurrió en este caso.

Dio lectura al artículo 1.545 del Código Civil, y connotó que el proyecto de ley funciona en base a la resciliación y modificación convencional de los contratos con los operadores. Añadió que no se puede asegurar que los convenios serán modificados, ya que esto depende de la voluntad de la contraparte, por tanto, consultó que si el señor Ministro está solicitando una cantidad de dinero en el evento de que se modifiquen los convenios, cómo podrá asegurar dicha autoridad la realización de estas modificaciones. En segundo término, cómo salvará el tema del consentimiento y de qué manera se va a modificar los acuerdos.

Destacó que si no hay una garantía explícita de que los convenios se pueden modificar, entonces no se entendería el proyecto, ya que no se puede obligar a los operadores a modificar los contratos ya celebrados, y, si los obliga, no sabe de qué forma lo hará, finalmente, consultó en qué consistiría la modificación que se va a proponer.

El Honorable Senador señor Gazmuri reconoció el mal funcionamiento estructural del sistema, enseguida, planteó que si las materias propuestas en el proyecto de ley serán suficientes como para darle normalidad al sistema de transporte. En cuanto al financiamiento, planteó que si se atiene al déficit actual para salvar la situación sin tener que subir los pasajes se debería apoyar la iniciativa. Manifestó que sería social y políticamente insostenible para cualquier Gobierno hacer que operara el sistema automático de alza de tarifas.

Connotó que la emergencia del sistema se soluciona con aportes públicos cuantiosos o por el alza de los pasajes. Por otra parte, hizo presente que el Gobierno cumplió el compromiso de compensar a las regiones por este aporte al Transantiago.

Expresó que se está ante una situación donde es difícil tener datos certeros. Añadió que el mal funcionamiento del sistema ha generado que los operadores no cobren y que los usuarios usen el transporte público sin pagar y no se sabe si éstas variables van a cambiar en el futuro, tampoco se sabe si la cantidad de dinero que se está transfiriendo se va a devolver.

Indicó que una vez que el sistema esté más estabilizado, se deberá determinar el subsidio necesario para el transporte público de Santiago, pero al no tener datos certeros no se podría discutir esto aún. Agregó que, una vez aprobado el presente proyecto de ley, le parecería

razonable realizar un seguimiento sistemático del funcionamiento del sistema.

Manifestó su preocupación en cuanto a cómo la autoridad va a modificar los contratos.

Anunció, desde ya, su apoyo a la presente iniciativa, sin perjuicio del seguimiento sugerido para verificar que los 5 pilares estructurales están mejorando.

El Honorable Senador señor García expresó que desde que llegó el proyecto al Congreso han sostenido reuniones con especialista en el tema, los cuales, en su totalidad, han señalado que este sistema no va a funcionar sin instaurar previamente las vías segregadas, pero no como las dispuestas en la Alameda de Santiago, puesto que para ello sería necesario realizar las expropiaciones que permitan su debida construcción. Añadió que estas vías son indispensables para el desplazamiento de los buses, especialmente de los troncales.

Advirtió que inyectar recursos a un sistema mal diseñado no va a mejorar la calidad del servicio. No hay dudas de que este sistema ha disminuido la calidad de vida de los santiaguinos en forma dramática.

En relación al artículo primero del proyecto de ley, que crea un Fondo de Estabilización Financiera, consultó dónde está definido el concepto de “Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago”, utilizado en el precepto citado. Connotó que podría entenderse que formasen parte del mismo los taxis, colectivos, e, incluso, los buses rurales. Este concepto es importante porque esto delimita hasta dónde se va a llegar en la entrega de subsidios y en dónde se va a utilizar el Fondo de Estabilización.

En segundo lugar, manifestó que se habla de que este Fondo se crea con el objeto estabilizar el régimen tarifario, por lo que consultó dónde está definida la estabilidad del mismo régimen, si en los contratos, en la ley, o en otra parte, ya que esto puede dar lugar a cualquier interpretación, en donde el Fondo citado deberá poner los recursos que sean pertinentes.

Recordó que desde el punto de vista legal, una vez creado el ítem correspondiente, el Ejecutivo lo puede suplementar cuantas veces quiera, salvo, que se acepte una Glosa que limite el monto, de lo contrario, se estaría otorgando un cheque en blanco.

Expresó que para que se pueda acceder a estos recursos se deberán suscribir los convenios necesarios para estos efectos, es decir, será necesario modificar los contratos, por lo que reiteró la consulta

de cómo se van a modificar los contratos y cuál es el costo de esta modificación.

En cuanto a quién redactó los contratos, hizo presente que ronda el rumor de que habría sido el ex Ministro señor Ricardo Solari, como ejecutivo de la empresa Alsacia, lo cual no le consta, por eso planteó esclarecer este punto.

Indicó que en el artículo 4° del proyecto se habla de un sistema de incentivo para prevenir la evasión, particularmente destinada a los conductores. Recordó las palabras del ex Presidente señor Ricardo Lagos quien les planteó a los conductores que con este sistema se dedicarían sólo a la labor de conducir.

Destacó que es difícil para el conductor fiscalizar que todos los pasajeros paguen, ya que la sola contextura alargada de los buses impide realizar esta labor, razón por la cual, ve difícil la implementación de esta norma.

Indicó que en el artículo 6°, inciso final del proyecto de ley, se establece que “en virtud de lo establecido en los convenios a que se refiere el artículo 3°, podrán efectuarse inversiones financieras de las que será titular la Cuenta y contraer deuda con cargo a la misma, en las condiciones y plazos que se establezcan en los contratos de endeudamiento respectivos, los que deberán contar con la autorización previa de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.”, por lo que consultó si de esto se debe entender que los operadores o los que tengan la titularidad de la cuenta se podrán endeudar con cargo a ésta, es decir, en base a los aportes del Estado.

Planteó la separación del proyecto de ley, por lo cual manifestó su comprensión por la celeridad de aprobar la parte de los recursos debido a que son necesarios a partir del 1° de julio próximo; sin embargo, el tema de las regiones también amerita una discusión extensa.

Sobre el particular, indicó que existe un informe que fue entregado a la Comisión Especial de Presupuestos que señala que si los Gobiernos Regionales tienen o no proyectos. Primero, se manejan los porcentajes de ejecución de obras públicas al 30 de marzo pasado, que representaba un 16,7 % de la ejecución. Otro cuadro indica si las regiones tienen o no proyectos, por ejemplo, la I Región tiene una cartera de proyectos que representa 133 veces su fondo; la IX Región, 77 veces, etc., por lo tanto, obviamente, que Su Señoría está de acuerdo en otorgar recursos a las regiones y a las municipalidades, pero en forma seria, con cumplimiento de objetivos, para evitar de que los proyectos no se ejecuten, por lo que éstos deben contar con la factibilidad técnica y financiera necesaria.

Sugirió dividir el proyecto de ley con estos dos temas, con el objetivo final de otorgarles un buen uso de los recursos, tanto para el Transantiago como para regiones.

El **Honorable Senador señor Escalona** destacó el sentido de la iniciativa y sus aspectos positivos. Hizo presente que la presencia del consorcio de bancos obedece a un instrumento, que una vez que la banca lo asimile, tendría un impacto económico importante, con lo cual está de acuerdo.

Connotó que para lograr lo recientemente expuesto, es necesario que las cosas tienen que resultar, de lo contrario, se generan perversiones feroces. Desgraciadamente, indicó, este sistema no dio resultado, ya que el uso del validador no prosperó debido a su precariedad tecnológica, escasa discusión, falta de adaptabilidad de equipos, etc., entonces, el mundo popular ha encontrado en este nuevo sistema un subsidio, que les ha significado un ahorro, por lo cual, cree que la gente no usará el validador, ya que se instauró una costumbre que debió haber sido implementada desde el primer día en que comenzó a operar el sistema, estableciendo un hábito al respecto.

Insistió en que los usuarios no le harán caso al chofer del bus porque existe una razón cultural y económica poderosa, lo que constituye un fenómeno cuyo peso la autoridad no ha tomado conciencia, puesto que es un fenómeno sociológico. Si no se le coloca un cobrador al bus este sistema será inoperable.

Acotó que este constituye un subsidio directo a las personas.

En segundo término, expresó que la idea de estatizar el transporte es un error, puesto que su experiencia de haber vivido en distintos países del mundo le hacen realizar esta afirmación.

Representó que el señor Ministro administra un sistema donde están involucradas poderosas fuerzas económicas, desde este punto de vista, el cerebro del sistema tendría que constituirlo un ente distinto al del A. F.T.

Terminó señalando que sí no se toman decisiones profundas si efectivamente no hay una inflexión en este asunto teme que el sistema no va a funcionar.

La **Honorable Senadora señora Matthei** señaló que el no pago es una forma de compensar todas las incomodidades, pero al mismo tiempo un aumento de sueldo que va a ser muy difícil de revertir.

Agregó que le ha preocupado bastante escuchar a diversos Senadores decir que no tienen ningún problema con el subsidio al sistema de transporte público y que esto se hace en muchos países etc. En primer lugar indicó que cuando uno tiene un país como Chile, que es tan sumamente largo, con distancias geográficas enormes, tiene una tendencia a que se produzca un centralismo, porque en la medida que hay una ciudad que concentra mucha gente es ahí donde usted puede conseguir los negocios; tiene los consumidores, las empresas tienen la fuerza de trabajo, tiene los accesos fáciles a todos los factores de producción, aquí están los bancos, están las compañías de seguro, está todo en Santiago y ello en el fondo lo que significa es un crecimiento en general muchísimo más fuerte de Santiago que finalmente lo va absorbiendo todo.

Se preguntó cuáles son los contrapesos a este fenómeno, de estas ciudades que tienden a crecer y a crecer. El primero es el aumento de costos. En la medida que cada vez las ciudades van siendo más grandes usted tiene que ir construyendo cada vez más lejos, y eso significa aumento de costo de transportes, de la vivienda y aumento en general para los ciudadanos y este fenómeno de crecimiento, tan dañino de las ciudades, se compensa cuando este aumento de costos que significa vivir en la capital es mayor o igual a los beneficios que tiene vivir en la capital.

Pero si se empieza a subsidiar, uno de los costos principales que tienen los habitantes de Santiago, que justamente es el costo de transportes, lo que hace es borrar uno de estos incentivos para que la ciudad no crezca en forma infinita. Es sabido que a la gente de más escasos recursos el transporte público le puede absorber una tercera parte del sueldo, y justamente el vivir cada vez más lejos significa que tienen que gastar en transportes y una buena parte de su sueldo disponible lo ocupaban en transporte justamente porque vivían lejos.

Cuando esa lejanía y ese costo le era mayor que el beneficio de vivir en Santiago, en términos de conseguir educación, salud en fin todos los beneficios, entonces se van a regiones pero con este nuevo sistema, que por decirlo de una manera "abaratado" el transporte, usted elimina absolutamente el incentivo de irse a regiones y por lo tanto al final cualquier subsidio al transporte público es una estocada en el corazón a la regionalización, a un crecimiento más armónica de país.

El segundo tema, es que en el mismo minuto que usted establezca un subsidio va a tener la mejor forma de ganar votos. La mejor forma de ganar votos va a exigir al gobierno que aumente los subsidios al transporte público porque es una forma no legal de aumentar el sueldo, las pensiones a todo el mundo. Entonces vamos a tener una presión que va a ser absolutamente imposible de detener en cuanto a la demanda.

Y, en tercer lugar, expresó que otro efecto no previsto y no deseado de este sistema es que creó un sindicato único de trabajadores que puede paralizar la ciudad. El costo de paralizar la ciudad va a ser tan grande que nadie a va resistir no darles lo que quieran. Expresó que ya es obvio que estuvo mal diseñado, es obvio que esto es un desastre. Enfatizó que los peligros que pone a futuro son tan graves que realmente debiera pensarse en cómo liquidar el sistema y no seguir parchándolo. Se presentan incentivos que se están visualizando en este minuto, pero tiene muchos otros incentivos incorrectos que harán la vida imposible. El sistema es tan sumamente dañino y tiene tantos peligros que es mejor liquidarlo.

El **Honorable Senador señor Longueira** manifestó que el primer punto es que el proyecto se refiere al sistema del transporte público en Santiago, pero no se sabe qué es el sistema, no se sabe, por ejemplo si están o no los taxis, etc. Lo primero que se debe definir en esta ley qué es lo que es el sistema. Es un proyecto, que en su artículo primero, establece estabilización financiera al sistema de transporte público en Santiago. No se precisa qué es el sistema de transporte público de Santiago, no está claro. Agregó que están las bases, pero son un conjunto de hojas con fórmulas complejas, ahí están, pero cree que es necesario traspasar su esencia al proyecto y precisarlo ahí.

Enseguida señaló que es necesario definir la estabilidad, qué es lo que significa esta estabilidad, cuándo es inestable el precio del transporte público en Santiago?. Si se va a crear un Fondo de Estabilización de Precios para el Transporte Público de Santiago, definamos cómo se gatilla esa estabilidad de precios. No hay ninguna referencia en el proyecto de ley, se ha dicho públicamente que es para garantizar que es para las tarifas, pero el proyecto en concreto, nada dice..

Preguntó luego al Ministro qué pasa a fin de mes si no se han firmado los convenios; por que lo que uno deduce en los artículos siguientes del proyecto es que deben estar firmados los convenios para gatillar los dineros y que pasa si de aquí a fin de mes no están firmados los convenios, entendemos al igual que lo que ha dicho el Senador García que los convenios cambian los contratos. Qué otra interpretación podemos tener de la palabra convenio? En seguida consultó cuál es el costo de los convenios, existe toda una incógnita aquí.

Consultó a continuación sobre el procedimiento del reembolso, reconoce que a todos les gustaría que alguna vez se reembolsara esto, pero debería al menos precisarse cómo se devuelve, porque no existe el mecanismo, en las bases de licitación para devolver dinero.

Señaló luego que hay un mecanismo muy claro de cómo se calculan los costos y cómo se calculan los ingresos, cómo se

gatillan las tarifas. Agregó que si tienen 4 años de gracia, por tanto los concesionarios actuales puede que ya no estén ni siquiera en el sistema. Se señala que los concesionarios van a tener que firmar estos convenios y de qué forma van a devolver esta plata si muchos de ellos pueden perder las licitaciones, si tienen para devolver estos dineros con 4 años de gracia y como mínimo 10.

Con relación al artículo 4º señaló que es como decirles a los conductores que pasen a ser controladores y aclara no tener problema que exista el estímulo, pero obviamente la ley se esta metiendo en materias que son propias de las empresa privada y se está generando incentivos incorrectos.

Señaló además no entender qué es la cuenta que va a administrar la devolución de estos recursos, porque estos recursos en el fondo desaparecen de aquí a fin de año, entonces esta cuenta permanece en la eternidad para administrar estos recursos y se puede endeudar y uno puede contraer deudas con cargo a la misma. Supone que se va a suplementar en las leyes de presupuesto dicha cuenta, ya que al crear este ítem del presupuesto, es excedible; enfatizó que así como está planteado en el proyecto sin glosa es extender un cheque en blanco.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, contestó primero los temas más generales y después puntos específicos que se plantearon.

Indicó que en relación a la intensidad de los cambios y de los problemas que ha habido. Es efectivo que en las 5 áreas, donde se están haciendo cambios había problemas iniciales. Esto no es nada nuevo y recordó que al momento en que la Presidenta hizo su cambio de Gabinete ella dijo esto en forma muy clara. Recordó que la Primera Mandataria dijo hay quienes han dicho que hay problemas de diseño, de implementación, hay quienes han dicho que hay incumplimiento de las empresas proveedoras y la verdad es que concurren todas.

Señaló que ese es un diagnóstico y cree que aquí, si hay alguna ventaja en tratar de enfrentar este problema, es que por lo menos se partió con la verdad, se ha desnudado toda la verdad. Explicó que al señalar que no hay un problema necesariamente ontológico en el sistema, piensa que el hecho que haya habido un problema de diseño, implementación y de incumplimiento de empresas y que han producido que estos cinco pilares que ha mencionado no han estado con la fortaleza que debieron haber estado, no significa que se debe decir el sistema está muerto. Decir el sistema simplemente ya fracasó y por lo tanto hay que cambiarlo en su conjunto es todavía un ejercicio retórico, pero qué es lo que fracasó verdaderamente? Al revisar los pilares básicos y señalar que hay problemas en cada uno de ellos, lo único que se sostiene es que no necesariamente

debe desechar ontológicamente el tema porque quedan algunas alternativas globales completas. Preguntó si licitar vías, tener operadores privados, es un sistema que fracasó?. No, porque eso se ve en buena parte del mundo. Hay una tendencia hoy día a evolucionar exactamente a este sistema. Preguntó si utilizar troncales y alimentadores significa que ontológicamente fracasó?, no, se podrá decir que se quiere menos trasbordos, se quiere más superposición, pero el concepto en su base, a partir de la realidad de lo que existe hoy día, simplemente no es para decir que el sistema fracasó y por lo tanto partamos de cero.

Agregó enseguida que alguien podría decir estaticemos todo esto y maneijémoslo desde el Estado, eso tiene dificultades y además tiene un tiempo, incluso para los que lo quieren implementar, un tiempo político que es significativo, que no resuelve el problema de levantar el sistema en los próximos 3 meses.

Luego alguien podrá sostener volver a los buses amarillos, a los recorridos amarillos, y porqué no dejar el sistema con el Bip, con el GPS pero con los buses amarillos. Lo que sucede es que el sistema de los buses amarillos ocupa 8.500 buses, 7.500 estables y 1.000 buses no registrados. Actualmente se está con dificultades para llegar a 6.400 en diciembre. Para el Gobierno cualquiera de estas fórmulas, requiere primero normalizar este sistema, porque lo que está claro es que esas no son alternativas para esta etapa.

Agregó luego el Ministro que se dice qué sentido tiene dentro del sistema actual el que haya 190 millones de dólares de endeudamiento. Lo que este sistema hace es que indica está es la cuenta de donde se paga a los operadores, aquí están los costos, los ingresos y lo que va a hacer el sistema por los próximos 6 meses es poner la diferencia, entre los costos y los ingresos de modo tal que la tarifa no suba.

Señaló que hay un sistema donde se señala que los recursos que son reembolsables, antes de transferirse para completar la diferencia tiene que haber un convenio, es decir cómo va a ser reembolsado. Entre otras cosas tiene que fijar las condiciones de reembolso, que tiene que ver con la tasa de interés, con los plazos y con el compromiso que toma el sistema de reembolsarlo. ¿De dónde va a reembolsar el sistema? Lo va a reembolsar después del cuarto año o como los convenios lo determinen; habrá una parte, los costos directos para los operadores, y otra parte para la amortización de la deuda, y eso es lo que va a tener que equilibrarse con la tarifa, no sólo los costos de los operadores sino que el reembolso de la deuda.

En síntesis entra al fondo equilibrando costos con ingresos, y después, vuelve a la cuenta especial para reembolsar, equilibrando ingresos con costos más la amortización. Esa es la forma como

se va a reembolsar y eso requiere una estructura de convenio para poder obligar al sistema a prepagar la deuda antes que se conceda.

En relación a si este crédito es pagable o no es pagable, el Ministro manifestó, que el equivalente de los 190 millones de dólares puesto en 10 años de reembolso, si no hubiera ningún subsidio hacia adelante, habría una tarifa de menos de 10 pesos, para dar una idea de la magnitud, estamos hablando de una tarifa de 7 a 8 pesos, ese es el orden de magnitud que implicaría para las personas evitar todo el aumento de tarifa actual por ese monto y reembolsarlo en un plazo como el que aquí se señala. Considerando los ingresos actuales del sistema, esto no depende del número de micros que está funcionando en este minuto.

Si los ingresos del sistema son del orden establemente de 10 mil millones de dólares, si en los 190 millones de dólares le sobra un poco menos del 20% y si se está pagando en 10 años, al calcular eso como proporción de la tarifa da un orden de magnitud, simplemente para ilustrar, no significa que aquí que se pone la parte reembolsable e inmediatamente se gatilla en los próximos años, un aumento de tarifa significativa para los santiaguinos, eso no es así.

Expresó que cualquier institución o empresa que tiene un costo inicial, más alto para un período alto de ejecución, normalmente lo que trata de hacer es distribuir en el tiempo esos costos iniciales y no cargarlos todos en el período inicial. Esa es la lógica detrás de esto de diferir los costos a lo largo de mucho tiempo porque tiene que ver con los costos de iniciación del proceso. Entonces más allá de las opiniones legítimas que haya, de si debe o no hacerse, lo que se quiere decir es que tiene una lógica y tiene un orden de magnitud que es razonable.

La **Honorable Senadora señora Matthei** señaló que ello significa que usted supone que en el futuro cercano habrá un equilibrio operacional, que de verdad se estima no lo va haber. Y en el fondo lo que va a suceder aquí es que se van a ir adicionando subsidios sobre subsidios.

El **señor Ministro** contestó indicando que de alguna de las dos maneras se va a equilibrar, no hay una tercera alternativa. De una de las dos maneras se va a equilibrar. O se va a equilibrar subiendo la tarifa o se va a equilibrar por un subsidio, porque no hay una tercera alternativa. Entonces es un orden de magnitud que tiene que ver todavía con cifras menores de lo que tendríamos en los buses amarillos si hubiéramos reajustado la tarifa. Indicó que no se esta hablando de cifras estratosféricas, sino de una tarifa que tenga que ver con los órdenes de magnitud que se están analizando.

El señor Ministro señaló que otro punto importante tiene que ver con esta renegociación de contratos, si es posible o no renegociar los contratos.

Señaló que hay dos alternativas. Una alternativa, que se ha planteado, es decir porqué no compran los contratos y otra alternativa es renegociar los contratos. Qué significa comprar un contrato? Comprar un contrato es pagar los flujos futuros de contado, eso es comprar un contrato. Y qué es renegociar un contrato? Renegociar es cambiar las condiciones manteniendo los flujos futuros descontados. Por lo tanto si uno tiene un operador competente, como es una buena parte de los operadores, cuál sería la ventaja verdadera de comprar el contrato para luego relicitarlo, si a quien se lo compra es un operador razonable. Por lo tanto, cree que la verdad es que el camino que se está siguiendo, renegociar contratos, es un camino racional, porque la otra alternativa no tiene ninguna ventaja financiera de ninguna naturaleza.

Ante la pregunta cómo renegocio el contrato. Señaló que se debe poner condiciones que sean funcionales al sistema y que no le provoquen daño patrimonial, por ejemplo, si se dice, que tiene un contrato que tiene un ingreso demasiado fijo por pasajero transportado y se quiere darle más flexibilidad, porque interesa que el costo de no atender al ciudadano sea más caro.

Lo que se está haciendo en el contrato es aumentar más el riesgo, ello supone entonces que hay que renegociar el contrato. Una de las herramientas de negociación que existen, es que si se está interesado en aumentar el número de buses a la flota y lo operadores también habrá que firmar nuevos contratos porque ello tiene que ver con parte del ingreso. La otra vía de ajuste, es la de la concesión y se requiere ver si se prefiere tener la concesión sin tocar y reglas que no le funcionan o tener una concesión que la alargue 5 o 6 meses, o lo que haya que alargarla con reglas que sí funcionan. Esa es exactamente la conversación que va a tener lugar.

El Honorable Senador señor Allamand consultó que pasa si el concesionario no quiere renegociar.

El **señor Ministro** señaló que ese es otro aspecto. Indicó que hay dos negociaciones que no están amarradas. No es necesario cambiar todas las condiciones en términos de contrato. como el gobierno pudiera querer para que se firmen los convenios, para que los recursos lleguen de esta manera. El gobierno estima que van a estar dispuestos a firmarlo y lo estarán por una razón elemental porque está en su interés y eso hace que tal como cuando se firmaron, hubo concurrencia de todos los operadores, nosotros no tenemos dudas que va a suceder. Enseguida acotó

que, mientras se preste con repago, porque no hay una tercera vía, se necesitará que haya suscripción de convenio para repagar los contratos.

El **Honorable Senador señor Longueira** consultó entonces si no habría un peso de estos dineros para modificar contratos.

El **señor Ministro** señaló que no para comprar contrato alguno.

Indicó a continuación que ninguna renegociación de contrato, en que usted aumente riesgo, será sin costo alguno. O sea, naturalmente, que esto tiene elementos de compensación en que hay dos alternativas: cuando usted está poniendo más buses, por lo tanto cuando dijimos vamos a pasar de 5.400 a 6.400, se está incluyendo que hay que pagar por los nuevos buses y si no, no van a traer los nuevos buses y, lo segundo, cuando se dice queremos que aumente el riesgo, se está poniendo en negociación el cumplimiento operacional no solo que tenga los buses, o que tenga las plazas, o que cuando no cumpla la operación tenga una multa, sino que haya un efecto directo del porcentaje de cumplimiento del plan operacional sobre la remuneración para que la frecuencia y la regularidad sea la adecuada.

Hizo presente que estaba seguro que comprar los contratos es una solución más cara y, además, tiene un proceso de transición que además implicaría desajustar el sistema durante los 3 o 4 meses o 6 meses u 8 meses hasta relicionar.

En cuanto al rol de la AFT y si es efectivamente el cerebro que regula todo, manifestó que la verdad es que la AFT lo que hace es distribuir dineros, pero de acuerdo a la estructura de contrato que tiene. El plan operacional no lo revisa la AFT, el cumplimiento de que estén los buses en la calle no lo regula la AFT, el que los recorridos sean los que deben ser, las frecuencias sean las que deban ser no lo regula la AFT, esos son los roles del Ministerio, ninguno de esos es la contraparte de la AFT.

La AFT lo que hace es regular una cuenta donde está establecido por contrato donde entran los recursos y donde salen los recursos y por lo tanto, yo no llamaría a la AFT cerebro del sistema, de acuerdo a las reglas fijadas, ya que no tiene capacidad discrecional sobre la política, tiene que poner determinados recursos tecnológicos y al no ponerlos le produjo daño al sistema. Pero lo que estoy diciendo es que no coordina, ni opera, ni administra sistema en ningún sentido.

Enseguida en cuanto a la evasión, continuó declarando, que es un tema central. Señaló que piensa que es un tema que no es congénito sólo a este sistema, la evasión existía en una tasa no despreciable en el sistema antiguo.

Finalmente, indicó que al pensar en el incentivo de los conductores, no solo están pensando en que el conductor se preocupe de asegurar que la persona pase su tarjeta de pago. Se quiere que la persona que está a cargo de la operación tenga interés de parar en el paradero, de abrir la puerta, de esperar al pasajero, de dar calidad de servicio que incluya también el que abra las puertas donde está el validador. Aquí hay un interés propio de la persona que está conduciendo de prestar un mejor servicio, en todo sentido, y piensan que es un aporte. Señaló que se debe pasar de un sistema binario, donde se decía, 100 buses corriendo por la Alameda porque era 100 en paralelo, de dueños distintos, peleándose al mismo cliente, con carreras y donde el conductor se llevase el 100% del ingreso variable, a otro en que esté todo licitado. En éste hay horarios, hay regulaciones laborales para los choferes, que no tienen nada que ver con las que existieron antes.

La Subsecretaria de Desarrollo Regional y Administrativo expuso en relación a los aportes a los Gobiernos Regionales que contempla el proyecto en estudio.

Señaló que los Gobiernos Regionales estarán facultados para comprometer gastos, para iniciativas de inversión, por sobre los niveles autorizados en la Ley de Presupuestos del año 2007, por la cantidad equivalente al aporte fiscal no reembolsable efectuado al Sistema de transporte público de Santiago, distribuyéndose en la forma que señala el proyecto.

Por otra parte, puso de relieve que, adicionalmente a los recursos citados, se hará un aporte extraordinario, por una sola vez, al Fondo Común Municipal, por un monto de \$13.000.000 miles.

- - - - -

En forma previa a la votación en general de esta iniciativa legal, los **Honorables Senadores señores García y Novoa**, solicitaron la votación separada de las ideas matrices contenidas en el proyecto, de una parte el que crea el Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago, por otra, el que consigna aportes para todos los Gobiernos Regionales; y finalmente, los aportes al Fondo Común Municipal; de conformidad al artículo 164 del Reglamento del Senado y 35 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

El Presidente de las Comisiones Unidas rechazó la solicitud en cuanto no se ajusta al Reglamento del Senado, que en su artículo 118 regula la discusión general de los proyectos, señalando que ésta se circunscribirá a la consideración de las ideas fundamentales del proyecto y cuyo objetivo será admitirlo o desecharlo en general.

Las disposiciones invocadas por los señores Senadores, se aplican durante la discusión en particular de los proyectos de ley y cuando existen normas de quórum calificado.

Sometido a votación en general el proyecto, se manifestaron por la aprobación los Honorables Senadores señora Alvear y señores Escalona, Gazmuri, Muñoz Barra y Sabag, y por su rechazo los Honorables Senadores señora Matthei y señores Allamand, García, Longueira y Novoa.

Repetida reglamentariamente la votación, de conformidad con el artículo 182 del Reglamento de la Corporación, se mantuvo el empate quedando en consecuencia rechazada la idea de legislar.

Los Honorables Senadores antes mencionados fundamentaron sus votos, en los siguientes términos:

El Honorable Senador señor Gazmuri se manifestó a favor de esta iniciativa legal, que apunta básicamente, a garantizar que durante este año no se produzcan alzas en las tarifas del transporte público de Santiago. Al mismo tiempo, señaló que el debate realizado da cuenta de las graves falencias del diseño y de la implementación del Transantiago.

Señaló que un elemento central de las medidas que el Gobierno pretende implementar, para normalizar el transporte público en la capital, es la posibilidad de renegociar los contratos que constituyen la base del sistema. Agregó que mediante la aprobación de este proyecto de ley el Ejecutivo contará con mayores instrumentos para salir de esta situación de emergencia social. Por otra parte, manifestó que sin perjuicio de las responsabilidades del Gobierno en este sistema de transporte urbano también existe la responsabilidad del Parlamento para resolver esta emergencia, correspondiendo, en consecuencia, al Senado aprobar este proyecto de ley, mejorarlo parcialmente, en la discusión en particular y reforzar las capacidades que se entreguen al Ejecutivo para reformular el sistema de contratos.

Finalmente, expresó su conformidad con la modalidad mediante la cual el proyecto resuelve los montos y los mecanismos de asignación y los objetivos de los fondos que se destinan a las regiones.

La Honorable Senadora señora Alvear anunció su voto a favor de este proyecto de ley puesto que los habitantes más modestos y de ingresos medios de la ciudad de Santiago han sufrido

grandes molestias con Transantiago y el incremento de las tarifas que significaría el rechazo de este proyecto de ley generaría una situación de mucha resistencia.

Por otra parte, señaló que la posibilidad de que las regiones cuenten con los recursos que establece esta iniciativa legal constituye una oportunidad muy positiva gracias a esta desventura del Transantiago. Dichos recursos deben invertirse en obras de infraestructura, de mejoramiento del transporte vial, de conectividad vial entre las regiones, considerando las estrategias de desarrollo para potenciar cada una de ellas.

El Honorable Senador señor Sabag votó a favor de este proyecto de ley argumentando que éste tiende a reparar el diseño y la implementación de Transantiago. Recordó que desde el año 2001 se realizaron estudios para la concreción de este sistema de transportes que en la actualidad ocasiona graves daños a los habitantes de la ciudad de Santiago siendo un deber de los parlamentarios buscar una solución y entregar el apoyo que el Ejecutivo solicita.

Para la adecuada cautela de los ingresos el proyecto de ley propuso mejorar los mecanismos de control en las instancias que restan de la discusión legislativa.

Este proyecto de ley hace justicia, ya que siempre se ha señalado que se realizan grandes inversiones en la ciudad de Santiago en desmedro de las regiones, sin embargo, esta iniciativa contempla la entrega de recursos para las regiones que deberán ser gestionados con la eficiencia que requiere la inversión pública.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra votó a favor de esta iniciativa legal sin perjuicio de reconocer que el Transantiago presenta falencias que deben corregirse. Sería un error dejar de reconocer que se han presentado situaciones que han complicado este sistema de transporte. Por otra parte, debe señalarse que existe un grave problema social que se debe enfrentar, el Ejecutivo tiene un deber constitucional de hacer funcionar el sistema de transporte público.

La forma propuesta en esta iniciativa legal para resolver el problema del transporte público en la ciudad de Santiago contiene un equilibrio al otorgar recursos para las demás regiones del país.

Incrementar las tarifas del Transantiago en la situación actual, en que el sistema es deficiente, podrían generar reacciones sociales que es preferible evitar.

El Honorable Senador señor Allamand votó en contra argumentando que este proyecto de ley y el Transantiago serán

recordados en las políticas públicas chilenas como una demostración monumental de irresponsabilidad y negligencia.

Manifestó que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortazar, reconoció que se había autorizado la implementación de Transantiago a pesar de que los cinco pilares básicos: buses, tecnología, contratos, recorridos y bienes públicos de infraestructura no estaban listos, con las catastróficas consecuencias ya conocidas.

El rechazo de este proyecto de ley se basa en una razón muy simple y es que no existe ninguna vinculación causal entre el contenido del proyecto de ley en debate y el mejoramiento de los cinco pilares básicos a que se refiere la presentación del Ejecutivo. Asimismo, hizo presente que este proyecto de ley está sujeto a la condición de que se renegocien los contratos llamados “convenios”, sin que el Gobierno pueda asegurar bajo ninguna circunstancia de que dicha renegociación tendrá lugar.

En seguida, dejó constancia de que en materia de bienes públicos hay una diferencia inexplicable entre el requerimiento formulado por el ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo, en el mes de mayo de 2006, respecto de la necesidad de contar con 370 kilómetros para corredores segregados y de acuerdo a la exposición del Ministro señor Cortázar son sólo 208 kilómetros. De este modo, además de mal concebido y de que no exista vinculación causal entre el contenido del proyecto de ley y los pilares de su funcionamiento, existe una abismante diferencia en uno de los aspectos fundamentales del proyecto, que es la necesidad de infraestructura que no ha sido explicada.

El Honorable Senador señor Novoa fundamentó su rechazo a esta iniciativa legal por las siguientes razones:

En primer lugar, porque el Transantiago es un sistema de locomoción pública que fracasó. Tiene un problema estructural debido a que fue planificado centralizadamente por el Gobierno, sin considerar las necesidades de los usuarios. Para ilustrar lo anterior, señaló dos ejemplos, el diseño original del sistema era con 4.600 buses, cifra absolutamente insuficiente, hoy, a sólo cuatro meses de entrar en funcionamiento, se reconoce que se requieren 6.400 buses. Consecuente con un diseño no pensado en los usuarios, el Metro, dos meses antes de que entrara en vigencia el Transantiago, comenzó a sacarle asientos al Metro porque se sabía que sería necesario transportar un mayor número de pasajeros.

En segundo lugar, porque no hubo por parte del Gobierno, en el diseño del Transantiago, una real preocupación por cuidar los recursos fiscales. En efecto, los contratos celebrados por el Gobierno con

los concesionarios son leoninos. No parece lógico, ahora, entregar más recursos al Gobierno para “cumplir” contratos tan gravemente perjudiciales para el Fisco.

En tercer lugar, y esto es lo más grave, voto negativamente porque el proyecto no corrige ninguno de los graves problemas que presenta el Transantiago, ni soluciona las causas del enorme daño que se ha hecho a los habitantes de Santiago. Los cambios que se deben hacer al Transantiago no están en este proyecto de ley, lo único que existe en ese sentido es una voluntad del Ministro de Transportes de renegociar los contratos celebrados con los operadores, pero nos piden la aprobación al proyecto sin saber cómo será esa renegociación y sin saber si los operadores la aceptarán o no.

En cuarto lugar, y consecuente con lo anterior, prácticamente no hay ningún peso de este proyecto que vaya a mejorar el sistema. Aquí no hay ninguna “inversión” en el sistema público de transporte, hay platas para pagar un déficit, recursos de todos los chilenos para tapar el hoyo que está dejando el desastroso Transantiago.

En quinto lugar, aprobar esta entrega de recursos sería darle un cheque en blanco al Gobierno, ya que el proyecto no contiene las exigencias precisas que debieran cumplirse antes de traspasar los fondos al Sistema. que el Gobierno pide sino que solicita recursos que se entregarán a “fondo perdido” o constituirán un “cheque en blanco”.

En sexto lugar, objetamos también que se haga creer a la gente que estas platas serán devueltas por los operadores, ya que éstos, según lo ha señalado el propio Ministro, recibirán lo que se les debe de acuerdo a los contratos firmados. El propio artículo 5° del proyecto señala que los recursos serán transferidos para “solucionar compromisos” del sistema con los concesionarios, o sea, para “pagar deudas” del sistema con ellos. ¡Quién piensa que alguien se obligará a restituir algo, si lo que está recibiendo es el pago de una deuda!. La única forma de que se devuelvan estas platas es que en el futuro los santiaguinos paguen una tarifa tan alta que el Sistema genere excedentes para devolver estos recursos al Fisco, y ello no parece aceptable.

Se dice que los concesionarios van a recibir lo que se les debe, ya sea por la creación del Fondo que propone este proyecto de ley o por la vía de aumento de la tarifa. ¿Es que, acaso, los operadores del Sistema no tienen ninguna responsabilidad en esta materia? ¿Es que acaso ellos no corren, al igual que toda otra empresa, riesgo empresarial alguno?

Se nos dice también, por parte de Senadores de la Concertación, que hay que aprobar el proyecto porque estamos frente a una emergencia y el Gobierno tiene que cumplir con sus obligaciones

constitucionales de asegurar el transporte público. Sí, estamos en emergencia. Más aún, diría que el Transantiago es una calamidad pública. Para estas situaciones de catástrofe, la Constitución Política de la República permite utilizar el 2% del monto de los gastos que autorice la Ley de Presupuestos mediante decreto supremo firmado por el Presidente y todos sus ministros. Así que no nos digan que si no se aprueba la ley sube la tarifa o no funciona más el sistema para emergencias. En consecuencia, está en manos del gobierno disponer de los recursos necesarios para enfrentar esta situación.

Finalmente, hay que señalar que el proyecto presenta tres ideas matrices distintas: una, el aporte al Transantiago; otra, a Regiones; y una tercera, al Fondo Común Municipal. Considero que la idea de efectuar aportes a las Regiones y al Fondo Común Municipal no tiene porque quedar condicionada a los fondos que se aporten al Transantiago o al destino que tenga el proyecto de ley en esa materia. En especial, los aportes a regiones deben ser estudiados separadamente, con el sólo objeto de mejorar las condiciones sociales y el desarrollo de las Regiones. Estos aportes no debieran ser reembolsables, ya que las regiones no cuentan con recursos propios. El aporte a Regiones, en consecuencia, debe tratarse en un proyecto de ley separado, en su propio mérito, independientemente del destino que tenga el proyecto del Transantiago.

Por todo lo anterior, voto en contra de la idea de legislar sobre la materia propuesta en este proyecto de ley.

El Honorable Senador señor García anunció su rechazo a este proyecto de ley argumentando que se ha ingresado a una vía muy peligrosa, que consiste en subsidiar tarifas de servicios básicos no focalizadas en los sectores más pobres. Durante el año 2007 se destinan US\$ 290.000.000 (doscientos noventa millones de dólares) para subsidiar tarifas y no para mejorar el sistema de transporte. Asimismo, se ha informado que para el año 2008 serán necesarios alrededor de US\$ 10.000.000 (diez millones de dólares) mensuales, es decir, US\$ 120.000.000 (ciento veinte millones de dólares) anuales y no se sabe cuántos recursos se solicitarán para el año 2009.

Por esta vía, la tarifa de Transantiago ha pasado a ser una tarifa política, que será usada para las próximas elecciones municipales, parlamentarias y presidenciales. En su opinión, la tarifa no subirá dentro de los próximos dos años por los efectos políticos que puede generar.

Las regiones tienen méritos, necesidades, proyectos y sueños propios y no se entiende la razón para vincular este aporte para las regiones con un proyecto mal diseñado y mal operado como

ha sido el Transantiago. Los recursos a las regiones deben entregarse sin la calidad de reembolsables.

La Honorable Senadora señora Matthei votó en contra de este proyecto de ley argumentando que el fracaso de Transantiago es de gran dimensión y ha causado enormes daños a los habitantes de Santiago y a la imagen del país, por lo que resulta imprescindible que la Honorable Cámara de Diputados realice una investigación a fondo de esta situación. El país merece saber qué sucedió en cada etapa y cómo se implantó un proyecto tan mal concebido y planificado.

Sin perjuicio de lo anterior, el problema es que Transantiago ha generado tres problemas que producirán consecuencias en el futuro; el primero, es la lógica de la evasión en que se justifica el no pago por el mal servicio que se presta. El segundo, es la instauración del subsidio para el transporte, que antes del Transantiago era pagado por los usuarios; los subsidios se necesitan en el país para vivienda, educación y siempre se han enfocado para los más necesitados de la población, y la tercera situación que provocará problemas es que se ha creado un sindicato único de trabajadores, muy poderoso, que puede paralizar una ciudad; dentro de poco tiempo estaremos frente a conductores de Transantiago que percibirán una remuneración sin límites, porque el daño por no ceder a sus presiones es tan grande que finalmente obtienen sus pretensiones.

Los parlamentarios de la Alianza por Chile no están de acuerdo con el alza de las tarifas, como tampoco que el Transantiago siga funcionando en su forma actual; se requiere una mejoría del servicio, más buses, más recorridos, correcciones a los incentivos.

Sin perjuicio de lo anterior, la señora Senadora reiteró su disposición a buscar una forma razonable, en la Comisión Mixta, que involucre la entrega parcializada de menores recursos para Transantiago, que permita que el Congreso Nacional pueda conocer la evolución de la evasión, de la calidad del servicio, del cumplimiento y de la modificación de los contratos, antes de entregar todos los recursos que se requieren para este año.

El Honorable Senador señor Longueira votó en contra del proyecto de ley expresando que el peor favor que se puede hacer al señor Ministro de Transportes es aprobar esta iniciativa legal porque el solo hecho de que se sepa que están financiadas las tarifas y que no habrá aumento de ellas, dificultará la modificación de los contratos. Cuando los operadores sepan que el sistema está financiado hasta diciembre de 2007, no existirá ningún estímulo para hacer la mayor transformación que requiere Transantiago.

Es un profundo error entregar US\$ 290.000.000 mediante la aprobación de un proyecto de ley que no garantiza la posibilidad de modificar los contratos y de mejorar la calidad del transporte público en Santiago. La entrega de estos recursos significa subsidiar un déficit, puesto que no se destinan a infraestructura, inversión o mejorar la calidad del transporte. Si se pretende evitar la evasión del sistema, lo peor sería que los operadores consideren que la chequera está abierta hasta el mes de diciembre del año en curso.

Sería una irresponsabilidad aprobar este proyecto de ley que le da una mala señal, en que el Ejecutivo no está de acuerdo en tramitar dos proyectos de ley que otorguen recursos para el financiamiento durante tres meses, garantizando que no se aumente la tarifa y durante ese tiempo se modifiquen los contratos. Podría suceder que en el mes de diciembre se informe que Transantiago no funciona y se exprese que de no aprobarse más recursos subirán las tarifas.

Es más sensato para lograr las transformaciones que requiere Transantiago y cuidar los recursos fiscales, entregar un respaldo al Ministro de Transportes para que los recursos se vinculen al cumplimiento de metas y que pueda contar con un plazo para modificar los contratos, en lugar de girar un cheque en blanco al mes de diciembre, en que nadie garantiza que se cambie la esencia de Transantiago, que es fundamental para evitar la evasión y los déficits actuales.

Destacó que en su calidad de parlamentario nunca había conocido un proyecto de ley de estas características en que sea necesario empatar el aporte a las regiones, mediante la entrega de un aporte reembolsable que dentro de siete años nadie estará dispuesto a devolver. Resulta ilógico la devolución de recursos prestados de los fondos regionales que deben devolverse al Fisco, en que la única forma será aceptar la reducción de recursos regionales, como también que los usuarios de Transantiago tengan que devolver los recursos a través del aumento de las tarifas. No es posible que quienes han tenido que sufrir la situación de Transantiago tengan, además, que devolver esos recursos mediante el pago de una tarifa más alta.

Por último, señaló que existen otras formas para garantizar que no ocurran alzas de las tarifas y permitir que el Ministro de Transportes cuente con un plazo para cumplir metas y modificar los contratos.

El Presidente de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, Unidas, Honorable Senador señor Escalona, votó a favor del proyecto de ley en informe señalando que constituye una mala señal rechazar esta iniciativa. La opinión de los usuarios

del Transantiago será que se los castiga nuevamente al no aprobarse los recursos para dar estabilidad a la situación que se ha generado en la Región Metropolitana con el transporte público.

Los planteamientos manifestados en relación a que este problema es del Gobierno y que la oposición puede desentenderse de esta situación, es un razonamiento equivocado, porque lo que ocurre en el sistema político vincula a todos los actores. En la evolución histórica de las naciones, el sistema político responde por la continuidad de los países y en ese sentido nada está ajeno al Gobierno y a la oposición, por lo tanto, no es acertado considerar que el Gobierno es el responsable de la implementación de Transantiago y que a éste le corresponde resolverlo y que de no ser así los costos recaerán sólo en el Ejecutivo.

Por otra parte, señaló que el rechazo a este proyecto de ley generará un daño a las regiones pues no recibirán los recursos. En el caso de la Región de Los Lagos, que representa, significará que no recibirá un aporte de M\$ 20.000.000 que es más del 50% de su presupuesto normal.

Añadió que estas situaciones configuran un escenario desfavorable para los partidos políticos, pues se dirá que están al margen de los problemas de las personas.

El proyecto de ley en estudio, ayuda a solucionar el problema, aún cuando hay muchas situaciones que quedan pendientes, sin embargo, estima que interrumpir el financiamiento de Transantiago es una decisión equivocada.

- - -

En mérito del acuerdo precedentemente señalado, vuestras Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas, tienen el honor de proponeros el rechazo en general del proyecto de ley en informe, cuyo texto consta en el oficio N° 6842, de 12 de junio de 2007, de la Honorable Cámara de Diputados.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 14 y 18 de junio de 2007, con asistencia de los Honorables Senadores señor Camilo Escalona Medina (Presidente), señora Evelyn Matthei Fornet y señores Carlos Cantero Ojeda (Andrés Allamand Zavala), José García Ruminot, Jaime Gazmuri Mujica, Pablo Longueira Montes, Roberto Muñoz Barra, Jovino Novoa Vásquez, Jorge Pizarro Soto (Soledad Alvear Valenzuela) y Hosaín Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 19 de junio de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIONES DE HACIENDA Y DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, UNIDAS, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE CREA UN FONDO DE ESTABILIZACIÓN FINANCIERA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO Y DISPONE OTROS APORTES FISCALES QUE INDICA.

BOLETÍN N° 5090-15

- I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** Se rechazó la idea de legislar.
- II. ACUERDOS:** Rechazada la idea de legislar. (5 votos a favor y 5 en contra, con la misma votación repetida reglamentariamente)
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** No hay
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** “suma”, 12 de junio de 2007.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. el Vicepresidente de la República.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 12 de junio de 2007.
- IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe de las Comisiones de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones, unidas.
- X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - Decreto con fuerza de ley N° 1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y

actualizado de la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.

- Leyes N°s. 20.174 y N°20.175, que crean las Regiones de Los Ríos y de Arica y Parinacota, respectivamente.

- Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

- Ley N° 20.141, de Presupuestos del Sector Público, para el año 2007.

Valparaíso, a 19 de junio de 2007.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario