

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN
PROYECTO DE LEY SOBRE AUMENTO DEL
SUBSIDIO NACIONAL TRANSITORIO AL
TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE
PASAJEROS.**

SANTIAGO, julio 30 de 2010.-

M E N S A J E N° 218-358/

**A S.E. LA
PRESIDENTA
DE LA H.
CAMARA DE
DIPUTADOS.**

1. Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a la consideración de esa H. Cámara un proyecto de ley sobre Aumento del Subsidio Nacional Transitorio al Transporte Público de Pasajeros.

2.

I. ANTECEDENTES.

En febrero del año 2007 fue implementado un nuevo modelo de transporte público mayor para la ciudad de Santiago, denominado Transantiago. El nuevo sistema de transporte apuntaba a formalizar una actividad que hasta entonces se encontraba en manos de microempresarios siendo sus focos prioritarios:

a) La formalización y consolidación de la industria asociada a la provisión del servicio de transporte público, pasando de un modelo de microempresarios a grandes operadores con economías de escala y capacidad de gestión empresarial;

b) La implementación de un modelo troncal-alimentador que generó un cambio radical de la malla de servicios -que hasta

entonces eran fruto de un equilibrio de mercado;

c) El control central del diseño de los recorridos y el monitoreo de su cumplimiento en lo que se denominan los planes operacionales; y finalmente,

d) Un nuevo modelo de pago que instalaba un medio de pago electrónico e integrado entre buses alimentadores, troncales y Metro.

En el contexto de la crisis operacional y financiera que vivió el Transantiago durante los años 2007 a 2009, el año 2009 el gobierno y la oposición de la época lograron un acuerdo transversal que permitió asegurar recursos mediante la creación de un subsidio permanente y otro transitorio, los que quedaron plasmados en la ley N° 20.378, que creó un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

El acuerdo recién señalado se orientó, principalmente, a reconocer el efecto financiero de privilegiar a los estudiantes con una tarifa rebajada y, la necesidad de lograr un equilibrio operacional y financiero sobre el Transantiago, en base a proyectar el comportamiento de ingresos y costos del sistema para los siguientes años, logrando así una estimación de los subsidios permanente y transitorio requeridos para el Transantiago hasta el año 2014, inclusive. En este contexto, lo que se comprometió es que los márgenes adicionales de financiamiento se lograran mediante alzas en las tarifas del sistema.

Para que la decisión de mantener o elevar las tarifas respondieran estrictamente a aspectos técnico-financieros, en el Artículo 14 y siguientes de la ley N° 20.378 se estableció la creación de un panel de expertos que habría de determinar mensualmente las eventuales alzas de tarifas que serían requeridas por el sistema con el propósito de lograr el equilibrio financiero (resultado operacional cero) luego de la contabilización de los subsidios permanente y transitorio planteados en la Ley y los recursos propios generados por el pago de pasaje.

Este panel, habiendo sido creado por la ley N° 20.378, publicada en Diario Oficial de 05 de septiembre de 2009, se constituyó y entró en funciones en febrero de 2010. El reglamento de funcionamiento de dicho panel se aprobó por D.S. N° 40, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado en Diario Oficial de 16 de febrero de 2010. En virtud de ello, la primera alza decretada por el panel a propósito del Artículo 14 letra c) de la mencionada Ley, se aplicó recién en abril de 2010.

En la actualidad, y luego de un profundo análisis técnico-financiero y normativo, el actual Gobierno ha concluido que, según sus proyecciones, las alzas de tarifa requeridas para alcanzar el equilibrio financiero del sistema el año 2010 y los años venideros superan las estimadas al momento de la discusión de los subsidios contenidos en la ley N° 20.378. En la práctica, este escenario refleja la necesidad de recursos financieros equivalentes al monto total previsto para el subsidio transitorio considerado para el año 2010 en ley N° 20.378, es decir, un año de retraso en la posibilidad de normalizar el sistema según los compromisos e hipótesis planteados cuando el Congreso aprobó la mencionada ley.

Dentro de las causas de dicha discordancia entre las proyecciones consideradas en 2009 y el real comportamiento del sistema durante 2009-2010, cabe destacar:

a) El programa original de alzas de tarifas planteado significaba alcanzar una tarifa normal adulto en moneda del 2009 equivalente a \$ 420 el 2009, de \$ 480 el 2010, de \$520 el 2011 y de \$580 el 2012, no planteándose la tarifa de equilibrio para los años 2013 y 2014;

b) Se establecieron supuestos sobre los ahorros que podría lograr el sistema, lo que a la luz de la información hoy disponible no han sido posibles en las magnitudes señaladas;

c) Como consecuencia del punto anterior, y de modificaciones de contratos suscritos con los operadores iniciadas durante 2009, el sistema cuenta con una serie de restricciones que impiden detener el incremento de costos del sistema y por el

contrario, han tendido a aumentarlo de manera sostenida;

d) Desde el punto de vista de los ingresos, el año 2009 se suponía que la demanda por viajes en el sistema iba a aumentar en un 6,6% para días laborales, en circunstancias que disminuyó en un 2,6%;

e) Al no haberse dispuesto alzas en las tarifas desde la entrada en vigencia de la ley hasta marzo 2010, se ha requerido de un alza sostenida y permanente de las mismas entre los meses de abril y julio del 2010 para nivelar los equilibrios financieros, aún deficitarios, concretándose ya un alza equivalente al 25% de la tarifa observada por los usuarios en marzo de 2010 y que, en términos reales, es significativamente superior a lo previsto para todo el año en curso.

f) Por otra parte, el retraso de más de medio año en las alzas iniciales, y por ende, la no recaudación de dichos ingresos, también afectaron los equilibrios financieros del sistema, incorporando otra presión deficitaria.

Dado que los supuestos planteados como base de la planificación original del sistema en el hecho no se produjeron, la proyección actual del sistema conlleva a que la tarifa integrada de bus en horario punta -que había sido situada en un monto cercano a los \$580 hacia el 2012-, resulta significativamente superior, alcanzándose el año 2013 una tarifa de equilibrio de \$800, es decir un 38% superior.

La necesidad de contar con un sistema de transporte público remunerado para la ciudad de Santiago que sea eficiente, de calidad y seguro, constituye uno de los desafíos que demanda nuestra sociedad actual de parte del Estado y es, por tanto, uno de los problemas prioritarios que debe enfrentar el Supremo Gobierno y el Estado de Chile en su conjunto.

En virtud de lo expuesto y para salvaguardar a los usuarios del sistema de transporte público remunerado de pasajeros de Santiago, así como los intereses de todos los chilenos que contribuyen a través del subsidio permanente y transitorio actuales,

el Gobierno ha adoptado, entre otras, las siguientes medidas:

i. Ingresar, el pasado martes 27 de julio de 2010 al H. Senado de la República, un proyecto de Ley que permitirá dotar al sistema de transporte público remunerado de pasajeros de un marco regulatorio y normativo acorde a los de un servicio público concesionado y subsidiado, a través del cual se espera supervisar adecuadamente los contratos sostenidos con los proveedores de servicio en el sistema de transporte público a nivel nacional y regularizar una serie de situaciones que hoy presentan restricciones y vacíos;

ii. Con el propósito de brindar un mejor servicio a los usuarios, intervenir de manera profunda y categórica el diseño conceptual del Transantiago, considerando el próximo término de las concesiones de los denominados servicios Alimentadores, lo que ocurrirá en octubre del año 2011;

iii. Concebir un modelo regulatorio, contractual y de modelo de negocio que alinee los ingresos de los operadores con la provisión de calidad y oportunidad de los servicios prestados a los usuarios;

iv. Lograr un ahorro de costos global que hacia el año 2014 implique un ahorro en un rango de 6% a 10%.

v. Reconocer el retraso de las condiciones planteadas para el mejoramiento del sistema, para lo cual se hace esencial incrementar el subsidio transitorio al Transporte Público remunerado de pasajeros dispuesto en la ley N° 20.378, mediante el presente proyecto de ley, para los fines que se indican.

II. IDEAS MATRICES DEL PROYECTO.

En virtud de las consideraciones previas, y teniendo presente además, el gran impacto que ya tienen las alzas ejecutadas como consecuencia de las atribuciones y obligaciones del panel de expertos, mediante el presente proyecto de ley se propone una modificación al subsidio transitorio

dispuesto en el artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378. El objetivo es reconstituir los equilibrios financieros del sistema, que a juicio del Supremo Gobierno, fruto de los diversos retrasos en la implementación y cambios en las circunstancias tenidas como supuestos en el momento de la discusión de dicha ley, en la práctica presentan un desfase de un año respecto de la situación real observada en su oportunidad.

Esta reprogramación, que incide en aporte adicional de fondos, permitirá liberar el presente año 2010 de alzas adicionales en las tarifas por concepto de cierre del déficit y, del mismo modo, racionalizar el calendario de las mismas para los años 2011 a 2014, de modo que sean ejecutadas de manera moderada. La propuesta del Gobierno es que con estas alzas paulatinas se alcance el 2012 una tarifa máxima aproximada para los usuarios adultos de bus en torno a los \$620 (en moneda pesos de junio de 2010).

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración el siguiente

P R O Y E C T O D E L E Y:

“Artículo único.- Modifícase el Artículo Tercero Transitorio de la ley N° 20.378, en el siguiente sentido:

a) Elimínase del inciso segundo la frase “Adicionalmente, los montos correspondientes a los años 2010, 2011 y 2012 podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de 5%.”, pasando a ser el actual punto seguido, punto aparte.

b) Agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Los montos anuales señalados en el inciso anterior se incrementarán en una cantidad tal que el incremento total en el periodo comprendido entre los años 2011 a 2014 sea equivalente al monto establecido para el año 2010 en dicho inciso. Para ello, los montos adicionales a incluir cada año en la Ley de Presupuestos respectiva serán de \$61.996.650 miles para los años 2011 a 2013 y de \$30.998.325 para el año 2014. Estos montos se reajustarán anualmente considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor. Durante la vigencia de este subsidio transitorio, los montos establecidos en este inciso, los señalados en el inciso anterior y los

establecidos para el literal i) del artículo 2°, podrán excederse cada uno de ellos fundadamente hasta por un máximo de un 10%".

Dios guarde a V.E.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

FELIPE MORANDÉ LAVÍN
Ministro de Transportes y
Telecomunicaciones