



TEMAS PÚBLICOS 2CONTAMINACIÓN Y LA CRISIS DEL GAS
 6TRANSPORTE PÚBLICO: HAGAMOS LAS COSAS BIEN
 10CRISIS DEL GAS Y REFORMAS A LA LEY ELÉCTRICA
 13DELINCUENCIA: UN PROBLEMA DE VOLUMEN Y VIOLENCIA

ENTREVISTA 17 Jaime Dinamarca, Gerente de Medio Ambiente de SOFOFA
 DILUCIDANDO LA “PARADOJA” AMBIENTAL DE CHILE

ESTUDIO 20LOCOMOCIÓN COLECTIVA: LA VISIÓN DE LOS USUARIOS

RADAR 23LA FRAGILIDAD DE LA ALIANZA

ECONOMÍA 24¿EL PRINCIPIO DEL FIN DEL BUEN MOMENTO ECONÓMICO?

CONGRESO 26CAMBIOS AL PODER JUDICIAL

ACTIVIDADES 28

DIRECTOR REVISTA : LUIS LARRAIN
 EDITORA : ALEJANDRA SCHUSTER
 COMITE EDITORIAL : CRISTIÁN LARROULET, LUIS LARRAÍN, RAFAEL VICUÑA, HERNÁN FELIPE ERRÁZURIZ, TOMÁS FLORES, ALEJANDRA SCHUSTER,
 DENISE COUYOUMDJIAN, M. INES MENDIETA, SEBASTIÁN SOTO, EMILIA EDWARDS.
 REPRESENTANTE LEGAL : CRISTIÁN LARROULET
 DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN : PRINTART
 PORTADA : FOTOBANCO
 FOTOGRAFÍAS : CLAUDIO GALVEZ, LUIS HERNÁN HERREROS, ARCHIVO LyD
 IMPRESIÓN : QUEBECOR WORLD CHILE S.A.

ISSN 0716 - 9418 • ESTA REVISTA ES PROPIEDAD DE LIBERTAD Y DESARROLLO • DIRECCION: ALCÁNTARA 498, LAS CONDES, SANTIAGO, CHILE • SUSCRIPCIONES TELEFONO: (56-2) 377 4800 FAX: (56-2) 207 7723 • Email: lyd@lyd.org • http://www.lyd.org

editorial

Mientras la política se ve impactada por la emergencia de una nueva candidatura, la de Sebastián Piñera a la que nos referimos en Radar, en el ámbito de las políticas públicas continúan debatiéndose una serie de materias de importancia para el país. Entre ellas, están las que atañen a la ciudad, donde destacan las de transporte y las que tienen que ver con la contaminación del aire, áreas en que se han alimentado muchas expectativas, sobre todo con el Plan Transantiago, pero la verdad es que la mayoría de las promesas están por cumplirse. Otro aspecto que acapara nuestra atención es el de abastecimiento energético, que también se relaciona en definitiva con el tema de la contaminación del aire. Además de artículos sobre ello en Temas, en Estudio presentamos una encuesta sobre transporte en Santiago, que revela interesantes expectativas de la población y una entrevista a Jaime Dinamarca, Gerente de medio ambiente de la SOFOFA.

Otro problema que es importante para la calidad de vida de nuestras ciudades es el de la delincuencia, materia sobre la cual también nos extendemos en un documentado artículo. En Economía nos ponemos al día en un análisis sobre la baja del precio del cobre y sus efectos.

Congreso analiza diversos proyectos de ley, entre los que destacamos reformas al Poder Judicial y Actividades se detiene en varios eventos, como el lanzamiento del libro sobre fallos judiciales, que dan cuenta de la labor de Libertad y Desarrollo y sus nuevas prioridades.

CONTAMINACIÓN y la Crisis del Gas

Las autoridades ambientales del Gobierno anunciaron que las medidas establecidas en el Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana (PPDA), permitirían terminar con las preemergencias el año 2005.

Sin embargo, en abril se produjo la primera preemergencia de este año. Tal como lo hemos señalado en otros informes, los episodios críticos se gatillan y re-vierten producto de problemas meteorológicos, relacionados con la capacidad de ventilación de la cuenca.

No obstante, las autoridades han señalado que el deterioro ambiental de los últimos días es producto del cambio de gas natural (GNC) a otros combustibles más contaminantes por parte del sector productivo. Si bien este problema podría tener un efecto, hay otros factores que tienen mayor impacto en las condiciones ambientales de la Región Metropolitana, y que en muchos casos responden a deficiencias de la acción del Gobierno.

FALENCIAS DEL GOBIERNO

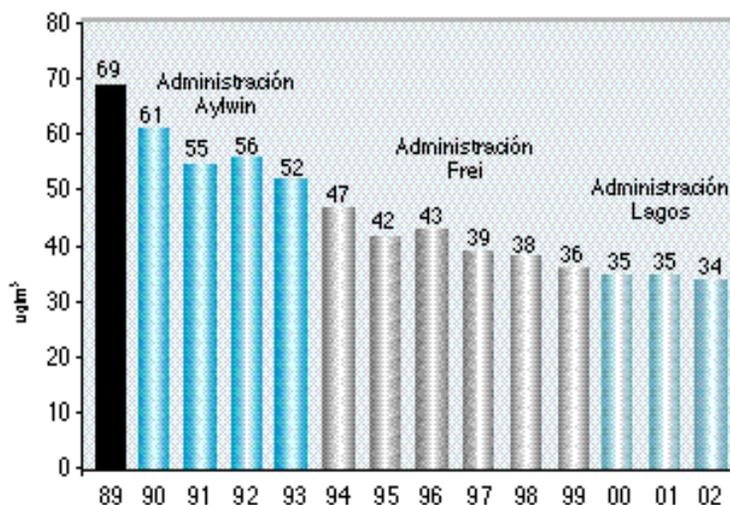
El PPDA comenzó a operar en 1998, realizándosele una auditoría

El Gobierno sólo ha impulsado medidas de alto impacto político, como es la restricción a vehículos catalíticos, y se culpa al sector privado de malas conductas ambientales, cuando es el Gobierno quien debiera hacer una autocrítica y un mea culpa, ya que desde antes de desatarse la crisis de suministro de gas natural, la reducción de la contaminación en la cuenca de Santiago se había estancado.

el año 2000, a partir de la cual fue reformulado en 2003. Es decir, ha sido responsabilidad de la administración Lagos cumplir las medidas, tareas y metas del plan al 2005. Sin embargo, al analizar la evolución de la contaminación en la Región Metropolitana, podemos observar que en el gobierno del Presidente Lagos el mejoramiento ambiental se ha estancado.

Gráfico N°1

Evolución de la Concentración de PM_{2,5} en la RM



Fuente: CONAMA

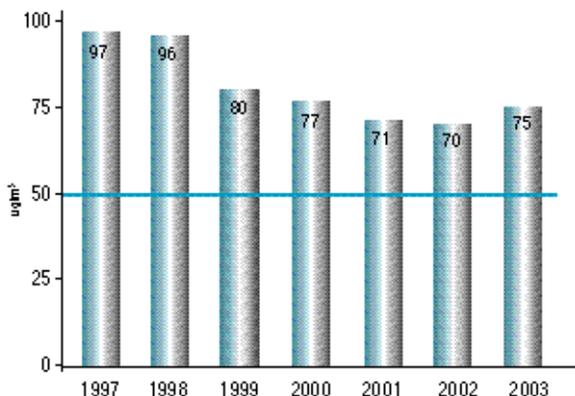
El Gráfico N° 1 muestra como entre 1990 y 1994, durante el Gobierno del Presidente Patricio Aylwin, la concentración de PM_{2,5} disminuyó de 61 ug/m³ a 47 mg/m³, logrando una reducción de 14 ug/m³ y una tasa de reducción anual promedio de 6,2%; durante la administración del Presidente Frei la concentración de la fracción fina se redujo de 47 ug/m³ a 35 ug/m³, es decir bajó 12 ug/m³, a una tasa anual promedio de 5,4% y entre los años 2000 y 2003, la concentración se ha reducido sólo un ug/m³.

En cuanto a la concentración de PM₁₀, elemento sobre el cual se decretan los episodios críticos de contaminación, y de ozono, que aumenta en la época de primavera-verano, éstas venían bajando a contar del año 1997, pero a partir del 2000, comenzaron a aumentar. Ambos contaminantes presentan promedios anuales sobre la norma (línea más gruesa).

Estos aumentos se explican por una parte debido a la diferencia de tratamiento a fuentes fijas y móviles, en cuanto a emisiones contaminantes. En tanto las primeras tienen congelado el nivel global de emisiones a contar de 1992, (D N° 4) y operan bajo un sistema de compensación de emisiones, las fuentes móviles sólo deben cumplir una norma individual. Es así como el crecimiento del número de fuentes aumenta las emisiones totales del sector, con el impacto ambiental mostrado. De este modo, aunque todos cumplan con la norma, la cuenca sigue contaminada.

Es así como tanto las fuentes fijas como las móviles cumplen la regulación ambiental. Las primeras cumplen la cuota global asignada y

Gráfico N°2
Evolución de la Concentración
Promedio Anual de PM₁₀ en la RM



Fuente: CONAMA

las segundas las normas de emisión para cada vehículo. Mas aún, la industria cumplió el año 2000 con la meta dispuesta en el plan de PPDA para el 2005. Es por ello que a partir de ese año, se observa un aumento de las emisiones, debido a que no se ha observado ninguna acción que redunde en una reducción importante de los niveles de contaminación de la región, unido al aumento permanente de las emisiones del parque vehicular, locomoción colectiva y transporte de carga.

Sin embargo, el Gobierno no ha cumplido las metas que tenía asignadas en el PPDA. Las siguientes medidas no se han cumplido:

- ▲ La ley de Bonos de Descontaminación, tarea encomendada en la Ley de Bases del Medio Ambiente promulgada en 1994 y parte de la agenda pro-crecimiento, que inició su trámite legislativo el 2004, hoy se encuentra archivada. Este es uno de los instrumentos más importantes para lograr las metas del plan de descontaminación a bajo costo y en menos tiempo.
- ▲ El Plan Transantiago, que según estimaciones del Gobierno, reducirá en un 30% las emisiones de las fuentes móviles, originalmente proyectado para iniciarse en mayo del 2005, se ha visto postergado en más de un año.
- ▲ El proyecto de ley que corrige las distorsiones al impuesto específico a los combustibles, sigue en discusión desde hace 4 años y el Gobierno no le ha puesto urgencia. Adicionalmente, dicho proyecto sólo hace equivalente el impuesto a la bencina con los combustibles gaseosos, sin modificar el bajo impuesto que paga el diesel. De ser aprobado como se encuentra actualmente, seguirán operando los incentivos para continuar usando diesel en el sector automotriz, en desmedro de la bencina y combustibles gaseosos.

- ▲ Se propuso además corregir el valor de los permisos de circulación, establecido sobre el valor patrimonial del vehículo, desincentivando el uso de aquellos más limpios y seguros.
- ▲ Está paralizado el programa de pavimentación de calles y pasajes, arborización, y creación y mantención de áreas verdes, que forma parte del PPDA y que aporta a la reducción de emisión de PM10 como a su captación a través de la vegetación.

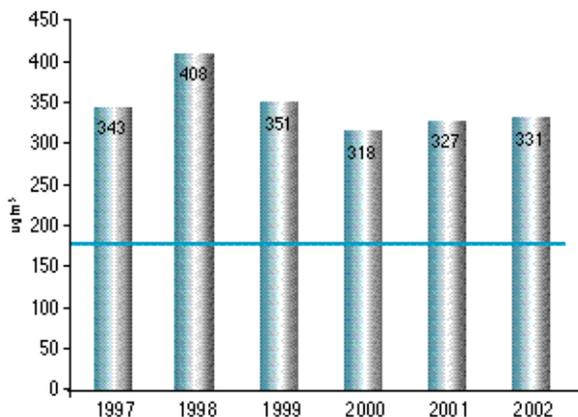
IMPACTO DEL GAS NATURAL EN LAS EMISIONES CONTAMINANTES

La restricción de suministro de gas natural ha obligado a las fuentes industriales que ocupaban este combustible a cambiarse a diesel u otros combustibles, todos más contaminantes. Las panaderías y calderas de calefacción no se han visto afectadas por dichos recortes.

De acuerdo a información de la SOFOFA y Metrogas, antes de la crisis, un 29,8% de las calderas industriales y un 58,4% de los procesos funcionaban a gas natural. De ellos, el 20% de las calderas y el 30% de los procesos se han convertido a gas licuado (GLP), con un nivel de emisiones similar al gas natural. El resto en su mayoría opera a diesel con bajo contenido de azufre, cuyo nivel de emisiones se muestra en el Cuadro N° 1.

De este modo, teniendo en cuenta la proporción de fuentes y procesos que se cambió a diesel y las mayores emisiones asociadas a este cambio, si el racionamiento es permanente y total, las emisiones

Gráfico N°3
Evolución de los Máximos Horarios de Ozono en la RM



Fuente: CONAMA

de PM10 aumentarían en un 16,6%. Si a ello sumamos que este sector aporta el 3,07% del total de emisiones de PM10, entonces el aumento de las emisiones por concepto del cambio de combustible de GNC a diesel, en el peor de los casos sería de un 0,51%.

Por último, si bien los afectados con la restricción de gas natural son la industria y las plantas termoeléctricas y ello implica un aumento en las emisiones del sector, estas fuentes siguen cumpliendo con la norma de emisión para PM10 (112 mg/m3) y la mayoría también la norma de 32,5 mg/m3 que regiría a partir del 2005 y fue aplazada para el 2007.

De acuerdo al registro de fuentes del Programa de Control de Emisiones de Fuentes Fijas (PROCEFF), del total de 6400 fuentes fijas, sólo 156 emiten más de 32 ug/m3.

Cuadro N°1
Emisiones de PM10 en Fuentes Fijas (mg/m3)

Fuente	GNC	Diesel	Aum (%)
Procesos	13	37	184.6
Calderas			
- Industriales	9	21	133.3
- de Calefacción	17	31	82.4
Panaderías	17	29	70.6

Fuente: SOFOFA y Metrogas

BONOS DE DESCONTAMINACIÓN

La puesta en operación de un sistema de bonos de descontaminación, permitiría congelar las emisiones globales de la cuenca de Santiago y establecer un sistema de transacción de cupos de emisión que permita reducir la contaminación a un menor costo y en un menor tiempo que los sistemas tradicionales.

Por otra parte, el sistema de bonos de descontaminación facilitaría las compensaciones ambientales que deben hacer los titulares de proyectos que deben someterse al sistema de evaluación de impacto ambiental. Aunque a través de este sistema se han comprometido compensaciones, la fiscalización y verificación que ello se haya hecho efectivo es dudosa, ni se ha dado a conocer el impacto en términos de disminución de emisiones que ello ha tenido en la Región Metropolitana.

El actual sistema de compensaciones, al estar regido por un decreto y no por una ley, le resta estabilidad y ello ha hecho que no siempre cuando se verifica una reducción de emisiones de una fuente, ésta se transe en el mercado.

Es así como las industrias han podido asumir el cambio de combustible de GNC a diesel sin mayores problemas, debido a que tienen cupos disponibles.

Tanto es así que de acuerdo a los registros del PROCEFF, de las 569 fuentes registradas que paran en una preemergencia ambiental, 383 tienen sus muestreos isocinéticos vencidos, lo que indicaría que esas fuentes no están operando, pero si solicitan la eliminación del registro, pierden su cupo.



CONCLUSIONES

Los aumentos de contaminación que se han registrado en los últimos días no se deben únicamente a la crisis del gas, sino a la ineficiencia del Gobierno para tomar medidas que entreguen resultados efectivos y a menor costo, y enfrentar las tareas que requieren recursos estatales.

Sólo se impulsan medidas de alto impacto político, como es la restricción a vehículos catalíticos, y se culpa al sector privado de malas conductas ambientales, cuando es el Gobierno quien debiera hacer una autocrítica y un mea culpa, ya que desde antes de desatarse la crisis de suministro de gas natural, la reducción de la contaminación en la cuenca de Santiago se había estancado.

Ello hace presagiar que, en igualdad de condiciones de ventilación que el año pasado, se producirá un aumento de los episodios críticos y será imposible cumplir las metas anunciadas por las autoridades ambientales de tener un año 2005 sin preemergencias y tampoco parece fácil llegar al bicentenario cumpliendo las normas de calidad ambiental. ●

TRANSPORTE PÚBLICO: *Hagamos las Cosas Bien*

Esta semana se ha hecho evidente un desequilibrio entre oferta y demanda del sistema de locomoción colectiva de Santiago, y ha crecido la incertidumbre respecto del futuro del Plan Transantiago.

Es muy probable que en el 2006 sólo veamos cambios cosméticos y las promesas de mejores servicios ofrecidas por el Gobierno se transformen en un sistema de locomoción colectiva más lento e incómodo.

EL RETIRO DE BUSES

El retiro de 1.300 buses antiguos, el 31 de diciembre de 2004, que debían salir de circulación por motivos ambientales, según lo establecido en el Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana y el Decreto Supremo 219 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, generó un déficit de capacidad de transporte que ha ocasionado largas filas de espera en los paraderos y el hacinamiento de pasajeros, principalmente aquellos que tienen como origen o destino las comunas de menores recursos (San Ramón, La Pintana, Puente Alto, La Florida y Maipú) que en su mayoría son usuarios cautivos del sistema de locomoción colectiva. Ello ha generado altos niveles de incomodidad e inseguridad, teniendo como consecuencia la muerte de un pasajero aplastado entre dos buses, al ir colgando de uno de ellos.

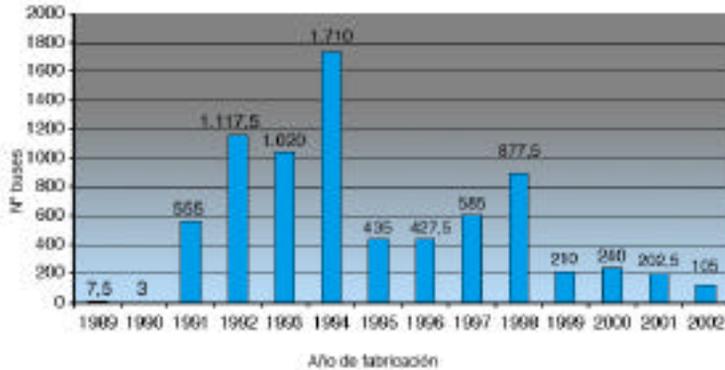
El retiro de buses, 8 meses antes de la fecha de puesta en marcha de



Transantiago, sin asegurar su reposición, hizo que los operadores se programaran para los requerimientos establecidos en la licitación del Transantiago, sin comprometer compras para este período. Más lógico habría sido aplazar esta decisión hasta que el Transantiago entrara en operación.



Gráfico N° 1
Antigüedad de los Buses Licitados al 2002



Fuente: Estudios Públicos N° 96, 2004, artículo: "Micros en Santiago: de Enemigo Público a Servicio Público" Guillermo Díaz, Andrés Gómez Lobo y Andrés Velasco.

De acuerdo a las disposiciones oficiales señaladas anteriormente, los buses licitados no pueden tener una antigüedad superior a 10 años. Esta puede ampliarse por dos años, en caso de cumplir ciertos requisitos ambientales. El Gráfico N° 1 muestra el número de buses existentes al año 2002, por año de fabricación. Se observa que los buses fabricados en 1994 son muy superiores en número que los fabricados en otros años. Ello explica el impacto que ha tenido esta medida.

INCERTIDUMBRE EN EL TRANSANTIAGO

El Plan Transantiago, cuyo inicio de operaciones está programado para agosto de este año, también está pasando por un momento de gran incertidumbre.

El Ministro de Transportes firmó contrato para operar las troncales 1 y 4, que unen los sectores sur y poniente con el centro de Santiago y el eje oriente poniente respectivamente, con empresarios colombianos, que han tenido dificultades para

problemas de financiamiento para adquirir los buses necesarios para operar. Ello sería grave, por cuanto los buses articulados no son fáciles de adquirir y requieren de un tiempo de fabricación de aproximadamente 6 meses para cumplir con los estándares exigidos por Transantiago.

La salida para esta situación no es clara, por cuanto, aún cuando existen boletas de garantía, las bases de licitación sólo consideran el desahucio del contrato si luego de 30 días desde la fecha de inicio del sistema, el concesionario no ha dado la partida a su servicio, lo que ocurriría, en septiembre del 2005.

La alternativas de solución a la caducidad del contrato son el llamado a una nueva licitación o una negociación directa de la autoridad de transporte con alguna de las empresas calificadas técnicamente para asumir la operación de las troncales o alimentadoras en problemas, situación que está contemplada en las bases. Se estima que la solución más probable es la segunda, por cuanto un llamado a licitación retrasaría la puesta en marcha del Plan.

En caso de negociación directa, es probable que ello se haga con el segundo mejor postor y en el caso de la troncal 1, el único oferente alternativo es uno de los actuales operadores. En caso de ser así, la locomoción colectiva quedaría, casi en su totalidad, en manos de los actuales operadores, varios procesados por la justicia, en razón del paro de octubre de 2003.

LOS RESPONSABLES

La falta de previsión del Gobierno queda en evidencia, por una parte, en la puesta en marcha del Transantiago, programada inicialmente para mayo del 2005, que ha debido postergarse en más de 18 meses, buscando su viabilidad técnica y económica, y por otra, en las consecuencias del retiro de buses en diciembre recién pasado, cuyos efectos se observan hoy.

acceder a buses usados, hoy en manos de los actuales operadores. Considerando el calendario de retiro de buses por antigüedad y el hecho de que los actuales operadores se adjudicaron una cantidad significativa de unidades de negocios, es poco probable que haya oferta disponible de estos buses en el mercado, más aún si quienes los poseen son la competencia de los colombianos.

Adicionalmente, la troncal 2, que recorre Santa Rosa fue adjudicada a un operador que aparentemente podría enfrentar

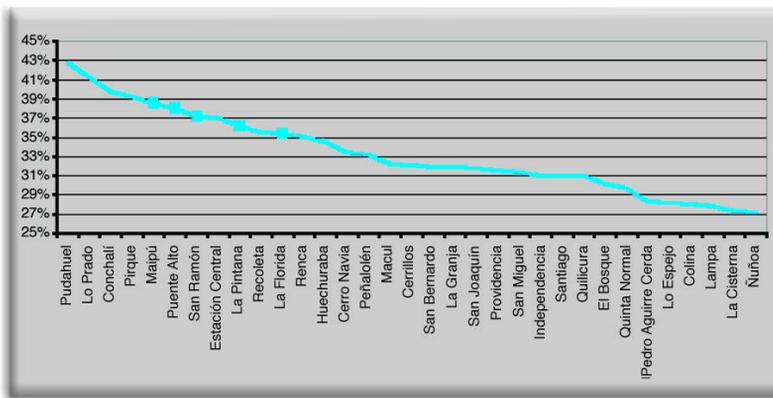
La capacidad económica de los oferentes, que debió haber sido evaluada en el estudio de las ofertas, por la comisión adjudicadora, presidida por el Subsecretario de Transportes, al parecer no fue considerada al momento de la adjudicación. Ambos concesionarios en problemas ofrecieron un aporte a la reserva técnica superior en más de 4 veces a los montos propuestos por el resto de los oferentes, lo que genera una nueva duda respecto de la evaluación de su consistencia económica y financiera.

Por último, no todas las obras de infraestructura necesarias para la operación adecuada del plan van a estar disponibles en agosto. Además de la reparación de calzadas en las troncales donde circularán los nuevos buses y las estaciones de transferencia, se requiere una readecuación de los paraderos para absorber un mayor flujo de pasajeros y buses diferentes a los actuales. Si no se resuelve adecuadamente el diseño físico de estos espacios, necesariamente aumentarán los tiempos de viaje como resultado de los procesos de carga y descarga de pasajeros, las esperas en paraderos y los tiempos adicionales de trasbordo.

Adicionalmente, el Gobierno debe asegurar la mantención de las calles por donde circularán los buses de piso bajo. En caso contrario, sus costos de mantención aumentarán, con el peligro de que el negocio lleve a tener una rentabilidad privada negativa.

La raíz de los problemas del Transantiago es que fue diseñado como un sistema de tamaño y nivel de exigencias tecnológicas que no existe en ninguna otra parte del

Gráfico N° 2
Porcentaje de Viajes en Locomoción Colectiva por Comuna



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Origen Destino de Viajes 2001, Sectra, Septiembre 2002.

mundo, y que además presenta inconsistencias entre su concepto original y el soporte de infraestructura que esa opción de diseño requiere para entregar servicios de buena calidad. Adicionalmente, el Plan dejó pocas decisiones a los operadores, pretendiendo controlar hasta el más mínimo detalle el sistema de transporte público. A lo anterior se une la decisión temeraria de lanzar un proyecto de esta magnitud sin considerar su puesta en marcha en forma gradual, para contar con los necesarios períodos de ajuste y mejoras, propios de cualquier innovación de esta envergadura.

¿CUAL ES LA SOLUCIÓN?

En cuanto a la situación puntual de déficit de oferta que estamos viviendo, sería conveniente modificar el horario de entrada a clases de estudiantes de educación media y universitarios, de modo que no coincidan con la hora de ingreso al trabajo. Ello disminuiría la demanda en hora punta, considerando que en ese período, casi la mitad de los viajes motorizados son realizados por estudiantes y cerca de la mitad de los viajes motorizados se hace en bus.

Es más, según se observa en los Gráficos N°1 y 2, las comunas más afectadas por el déficit de locomoción colectiva, se encuentran entre las que presentan una mayor proporción de viajes en locomoción colectiva y de viajes de estudio. Es por eso que un cambio en el horario de entrada de clases en esas comunas, permitiría solucionar este problema, al menos en forma parcial.

En relación con el Transantiago, existen soluciones más simples para resolver el problema de la locomoción colectiva a precios razonables. Ello se lograría contando con los propios operadores actuales e incorporando nuevos empresarios en condiciones de competencia que no dañen la calidad del



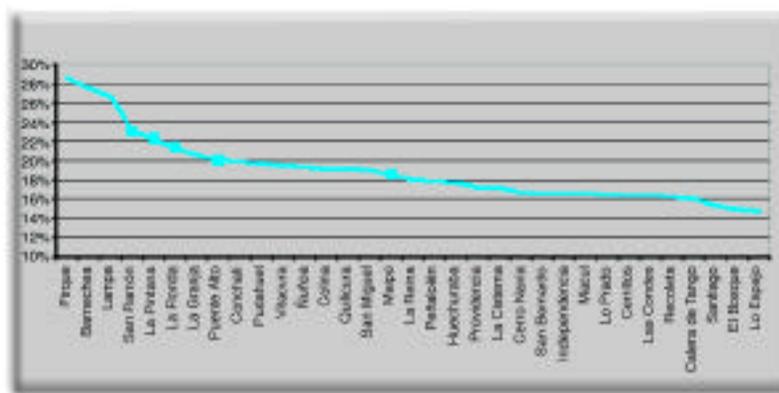
servicio, como son las actuales carreras de micros, aún entre aquellas del mismo recorrido. No debemos olvidar que el sistema actual es el resultado de la legislación vigente. Los actuales operadores fueron capaces de responder a nuevas exigencias, organizándose en empresas, producto de lo cual ganaron una cantidad importante de unidades de negocios en una competencia internacional abierta. Ellos pueden renovar su flota y cambiar sus estándares de servicio de acuerdo a requerimientos más altos que los actuales. Cambios graduales en la legislación actual podrían producir modificaciones en la dirección deseada, sin el trauma que está causando el Transantiago a todo el sistema.

La falta de gradualidad y la incompatibilidad de las exigencias técnicas de los buses y la capacidad real de infraestructura vial existente, ponen en peligro el plan estrella del Ejecutivo.

Es por ello que lo más adecuado es aplazar el inicio de Transantiago, hasta completar los estudios de su viabilidad técnica y económica, y hacer un análisis detallado de los problemas y sus soluciones.

Es bastante probable que en el 2006 sólo veamos cambios cosméticos y las promesas de mejores servicios del Gobierno se transformen en un sistema de locomoción colectiva más lento e incómodo. Así, sólo se habrán beneficiado los concesionarios con un negocio rentable y el Gobierno con el corte de cintas en la inauguración de este plan anunciado hace ya varios años. Los únicos perjudicados serán los usuarios, que circularán en buses de última generación, pero mantendrán los tiempos de viaje, harán más trasbordos y viajarán más hacinados, situación indeseable aún si se mantiene el nivel actual de precios ●

Gráfico N° 3
Porcentaje de Viajes de Estudio por Comuna



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Origen, Destino de Viajes 2001, Sectra, Septiembre 2002.

Crisis del Gas y Reformas a la Ley Eléctrica

La crisis del gas ha tenido sus peores momentos durante las últimas semanas. En efecto, desde que comenzó el año 2004, no se habían registrado cortes superiores a 45% a nivel nacional (registrados en mayo 2004). No obstante, durante el mes de mayo experimentamos cortes a nivel nacional de casi 50%. Es así como el 25 de abril los cortes de suministro de gas alcanzaron a un 49% a nivel nacional (11 mill m³ día). Actualmente fluctúan entre un 25% y 28% a nivel nacional (6.4 mill m³ día) (Gráfico N° 1).

El abastecimiento eléctrico del Sistema Interconectado Central (SIC) está ajustado. Tal como se observa en el Cuadro N° 1 la zona central y sur de nuestro país son las que más se han visto afectadas con las restricciones de gas. En el SIC las centrales eléctricas están operando básicamente con diesel. Varios embalses han visto disminuido su nivel a menos de un 50% de su capacidad. En consecuencia, en el corto plazo las posibilidades de no tener problemas de abastecimiento dependen de que se den condiciones hidrológicas favorables en la zona centro sur del país.

Por su parte, el sector industrial, de las regiones V, RM y VIII, que utiliza gas natural como insumo, se ha visto altamente afectado. Se estima que las alzas en costos por sustitución para el sector industrial son de alrededor de 230% a 400%.

El abastecimiento eléctrico del Sistema Interconectado Central está ajustado hasta el 2008.

En consecuencia, se requerirá un muy buen manejo del mercado de corto plazo y medidas de resguardo por parte de generadores para solucionar los problemas de desabastecimiento que se prevén.

La situación es crítica, no sólo en cuanto a suministro de gas natural, sino también respecto de las consecuencias que este insumo tiene en generación de energía eléctrica. Las estimaciones de déficit de suministro muestran que no existe riesgo de déficit apreciable para este año. No obstante, la situación de desabastecimiento afectaría a nuestro país a partir del 2006 y hasta el 2008 (Cuadro N° 2), salvo que se instalen en el SIC turbinas de emergencia.

El Congreso Nacional acaba de aprobar el proyecto de ley que permite incentivar las inversiones en generación a partir del año 2009 en adelante. Este proyecto era urgente, ya que con su aprobación se dio la señal de precios que el mercado requería para resolver cualquier problema de desabastecimiento a esa fecha.

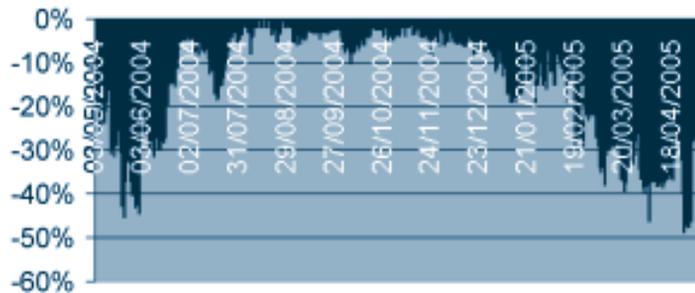
Se espera que producto de ello los precios de nudo suban en alrededor de un 22% a 24%. (De 44 US\$/Mw a alrededor de 54 US\$/Mw).

A ese precio se incentivaría la entrada de nuevas centrales hidroeléctricas, a carbón y gas natural licuado. Lo anterior implica alzas de precios a los clientes residenciales de alrededor de 12%.

REFORMAS LEGALES APROBADAS

El proyecto de ley recientemente aprobado por el Congreso Nacional contempla normas positivas, como las licitaciones de suministro de las distribuidoras a precio de mercado, el premio al ahorro de energía, el fortalecimiento del CDEC, y el manejo que se propone de la situación de las distribuidoras sin contrato. No obstante, el mayor logro alcanzado con la discusión parlamentaria fue la eliminación de la cuota de importación de gas que proponía el proyecto originalmente.

Gráfico N° 1
Restricciones de Gas Natural



Fuente: CNE

En efecto, el Senado votó contra la cuota de importación de gas y el Ejecutivo decidió retirarla para evitar que fuera a Comisión Mixta y demorara el proyecto.

1. Licitaciones de Suministro

Para el largo plazo, (2009 en adelante) el proyecto establece que distribuidoras liciten con la anticipación que establezca el reglamento, contratos de suministro de largo plazo a precio de mercado (y no a precio de nudo regulado como es en la actualidad).

La licitación se resuelve en base al precio de la energía. El precio de la potencia será el fijado en el decreto de precio de nudo vigente al momento de la licitación.

Inicialmente el proyecto establecía que el precio techo de la licitación sería el precio de nudo vigente. Esto se logró flexibilizar, para evitar que licitaciones fracasasen. De esta manera el precio techo será el precio nudo más un 20%, y si se declara desierta la licitación se podrá aumentar hasta en un 15% más el precio techo.

El proyecto permite que las distribuidoras traspasen su precio promedio de compra a tarifas y se establece un sistema de compensación entre distribuidoras: si el precio promedio de compra excede del 5% el promedio general, el exceso se reparte entre todos los consumos regulados.

2. Premio al Ahorro de Energía

Se establece que los clientes regulados podrán convenir con el generador reducciones o aumentos temporales de consumos, que serán premiadas.



Esta medida es positiva porque permite que opere un mercado de corto plazo entre los clientes regulados.

No obstante, propusimos circunscribirlo sólo a un período de alerta, de tal manera de lograr que se entregue una señal de precios antes de llegar a una situación de racionamiento. Esta idea no fue aprobada en el Senado.

3. Manejo de la Situación de Distribuidoras sin Contrato

En la actualidad un 7,5% del suministro está en esta situación. Estimaciones indicaban que para el 2010, alrededor del 50% del suministro se encontrará en una situación sin contrato, de seguir con la situación pre reformas legales. La solución que entrega el proyecto de ley es la siguiente: durante el período que media entre la fecha de entrada en vigencia de la ley y el 31 dic 2008 (prorrogable por 1 año más), las generadoras recibirán, por su suministro a clientes regulados no cubiertos por contratos, el precio de nudo más las diferencias positivas o negativas entre el Costo marginal y el Precio de nudo.

Las diferencias entre el precio de nudo y el costo marginal serán pagadas de forma proporcional entre todos los consumos regulados del sistema. El traspaso no podrá ser superior a +20% del precio de nudo. Las diferencias superiores se traspasarán a tarifas en el futuro.

Cuadro N° 1 Restricciones de Inyección de Gas Natural Argentino

POR GASODUCTO

GASODUCTO	Lunes 25/04/2005		Sábado 30/04/2005	
	MMm3	Porcentaje	MMm3	Porcentaje
GASATACAMA	-0,99	-30%	-0,99	-29%
TGN / NORANDINO	-0,74	-24%	-0,67	-21%
TGN/ GASANDES	-7,57	-82%	-3,30	-33%
GASPACIFICO	-1,83	-91%	-1,45	-72%
MAGALLANES	--	0%	--	0%
TOTAL CHILE	-11,14	-49%	-6,40	-28%

POR SISTEMA

SISTEMA	Lunes 25/04/2005		Sábado 30/04/2005	
	MMm3	Porcentaje	MMm3	Porcentaje
Generación Eléctrica SING	-1,42	-30%	-1,38	-29%
Generación Eléctrica SIC	-4,70	-77%	-1,66	-24%
Distribución Norte (2ª Región)	-0,32	-36%	-0,27	-31%
Distribución Centro (RM, 5ª y 6ª)	-2,88	-71%	-1,64	-41%
Distribución Sur (8ª Región)	-1,83	-91%	-1,45	-72%
Petroquímica Austral	--	0%	--	0%
Total Chile	-11,14	-49%	-6,40	-28%

Fuente: CNE.

4. Fortalecimiento del CDEC

El proyecto elimina las facultades que se le daban originalmente a la SEC y fortalece al CDEC, dotándolo de financiamiento, incorporando la participación de otros agentes (representante de los clientes libres y de las distribuidoras como propietarias de medios de subtransmisión) y otorgando estabilidad en los cargos a sus directores.

5. Tratamiento de Situaciones de Fuerza Mayor

Este es uno de los aspectos que no queda bien recogido en el proyecto aprobado. En el Senado se aprobó una indicación del Senador Jaime Orpis que iguala el tratamiento, en período de racionamiento, para todo tipo de centrales. Establece que no se considerará fuerza mayor el corte de suministro de gas, en consecuencia deben pagarse compensaciones (a costo de falla) a los consumidores.

Dicha indicación sustituía una del Gobierno a la ley de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles. No obstante no fue eliminada, por un error de procedimiento. En consecuencia, quedaron vigentes ambos artículos.

Cuadro N° 2
Probabilidad Falla Anual

Año	Probabilidad Falla
2005	0%
2006	6%
2007	26%
2008	34%

Fuente: Synex.

La indicación del Ejecutivo establece que, a los efectos del Artículo 16B de la Ley de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, cualquier falta de seguridad y calidad de servicio provocada por indisponibilidad de centrales a causa de restricciones parciales o totales de gas natural, no serán calificadas como fuerza mayor. En consecuencia, existirá pago de compensaciones ante cualquier falla intempestiva o corte no previsto. Este pago es el duplo de la energía no suministrada evaluada a costo de falla.

El artículo del Ejecutivo discrimina en contra de las centrales a gas natural e incorpora un costo altísimo para que operen.

Por su parte, la indicación del Senador Orpis era necesaria para que las centrales que operan con gas natural paguen compensaciones en caso de falla durante el período de racionamiento, dado que en éste no rigen las exigencias de calidad y seguridad de suministro, en consecuencia no se aplica el artículo propuesto por el Ejecutivo.

Lo óptimo habría sido poder eliminar la modificación propuesta por el Ejecutivo. El acuerdo fue aprobar la modificación del Sena-

dor Orpis, y evitar que el proyecto se atrasara en la Comisión Mixta, para no demorar la señal de precios al mercado.

6. Distribuidoras sin contrato de largo plazo

El otro aspecto que no quedó bien recogido en el proyecto aprobado se refiere a una disposición que establece que, con independencia del origen de la obligación de suministro de generadores a un distribuidor, los clientes regulados de éste tendrán derecho a la compensación por falla de energía que establece el artículo 99 bis del DFL N° 1. Esta disposición es contradictoria con el esquema de contratos de suministro licitados a precios de mercado que el proyecto establece, el que evitará que existan en el futuro distribuidoras sin contrato, e introduce un riesgo a que los generadores puedan verse en el futuro obligados a vender sin contrato a una distribuidora, pagando incluso compensaciones por déficit de energía, en circunstancias que las causas de no tener contrato en el nuevo escenario que establece la ley, serían solamente por comportamiento del distribuidor de no licitar a tiempo sus requerimientos.

EN CONCLUSIÓN...

El abastecimiento eléctrico del Sistema Interconectado Central está ajustado hasta el 2008. En consecuencia, se requerirá un muy buen manejo del mercado de corto plazo y medidas de resguardo por parte de generadores para solucionar los problemas de desabastecimiento que se prevén.

El proyecto de ley recientemente aprobado se requería con urgencia, lo cual fue entendido tanto por el Gobierno como por la oposición. Este soluciona el problema de desabastecimiento desde el año 2009 en adelante porque da la señal de precios adecuada para incentivar la inversión en nuevos proyectos de generación. No obstante, el proyecto no soluciona el problema de desabastecimiento de los próximos 3 años. A nuestro juicio ellos podrían haberse disminuido si el Gobierno hubiera optado por legislar en esta materia un año atrás. Al respecto queda esperar que medidas como un manejo cuidadoso de la operación del sistema por parte del CDEC, la actuación del mercado de corto plazo de los generadores para incentivar ahorros de consumo y la traída de turbinas de emergencia por parte de los generadores, tiendan a aminorar o bien, a solucionar el problema ●

DELINCUENCIA:

Un Problema de Volumen y Violencia



Frente a una realidad que golpea a millones de chilenos cada año, lo que se espera de la autoridad es una decisión firme de combatir el problema, adoptando las iniciativas legales y ejecutivas que resulten pertinentes.

Recientemente se dieron a conocer las cifras de denuncias de delitos de mayor connotación social (DMCS)¹ correspondientes al primer trimestre de 2005. Muestran que no hubo un incremento respecto al trimestre inmediatamente anterior, lo que ha permitido que en los últimos 9 meses el nivel de delincuencia se haya mantenido relativamente estable. Si embargo, si se comparan estas cifras con las del primer trimestre de 2004, se puede observar un aumento de 2%, lo que no es una buena noticia.

Con todo, estas cifras deben ser analizadas a la luz de otros elementos más bien negativos que rondan el debate en torno a la magnitud y características de la delincuencia en nuestro país: la existencia de un volumen de delitos total bastante alto, cuestión que se desprende de la reciente evaluación de la delincuencia en Chile de Paz Ciudadana, donde se establece que durante el 2004 se cometieron aproximadamente 4 millones de delitos, y en segundo lugar, el aumento de la violencia asociada a los delitos.

Este último es tremendamente relevante desde el punto del temor de las personas y lo que en esta materia están mostrando las encuestas de victimización.

UN PROBLEMA DE VOLUMEN

Si bien las cifras entregadas por el Gobierno parecieran indicar que los delitos están disminuyendo, lo cierto es que el aumento de 2% que experimentaron las denuncias de DMCS entre el primer trimestre de 2004 y 2005, analizadas desde una perspectiva de largo plazo, muestran que entre el primer trimestre de 1997 y 2005 el aumento de estas denuncias llegan al 128% (Gráfico N° 1). Su crecimiento es particularmente fuerte entre los primeros trimestre de 2000 y 2001 (27%) y 2003 y 2004 (22%).

Dado lo anterior, es probable que futuros aumentos en las denuncias de DMCS sean más bien marginales. En efecto, el último informe de Paz Ciudadana donde se realiza una evaluación de lo sucedido en materia de delincuencia en el 2004², señala que ese año se habrían cometido cerca de 4.000.000 de delitos, esto es, aproximadamente 8 por minuto.

La estimación de Paz Ciudadana basada en los resultados de la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC, abril de 2004) del Ministerio del Interior, es grave y reafirma lo que las comparaciones internacionales de Chile con otros países muestra: la existencia de un volumen de delitos alto.

En efecto, el informe complementario al ENUSC sobre comparación internacional de Chile con otros 22 países –desarrollados y en vías de desarrollo entregado por el Ministerio del Interior³, es bastante desalentador: en varios

delitos apareció como Top 10 entre los países con mayor victimización: 5° en robo o hurto de vehículo, 1° en robo o hurto desde vehículo, 2° en robo con fuerza, 5° en robo a la propiedad personal y 7° en robo con violencia.

EL PROBLEMA DE LA VIOLENCIA

Por otro lado, si bien entre el primer trimestre de 2004 y mismo trimestre de 2005, se observa un aumento de las denuncias de robo con violencia del 3%, aumento de las de robo con intimidación del 11% y una caída de las de robo por sorpresa del 9%; si se analiza desde una perspectiva de largo plazo lo que ha sucedido con las diferentes formas de robo con violencia (robo con violencia, con intimidación y por sorpresa), el panorama también es desalentador: la denuncia del robo con violencia agregado ha aumentado en 489% entre los primeros trimestres de 1997 y 2005 (Gráfico N° 2).

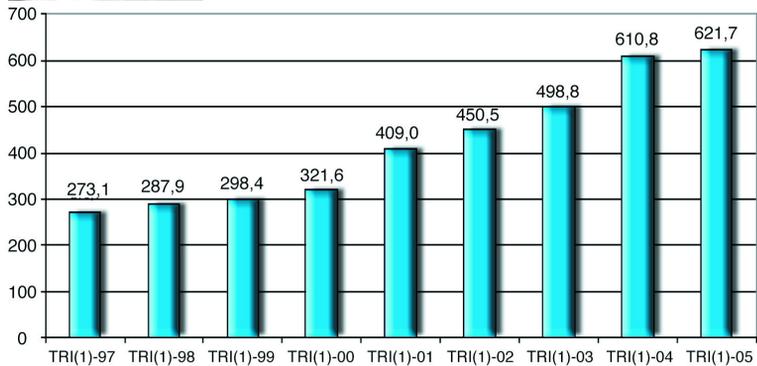
El gran aumento de los robos con violencia, tiene un impacto directo en la percepción de temor de las personas. Diversas encuestas de victimización muestran este fenómeno⁴.

Más aún, si se compara a Chile con otros países, se observa que el nivel de robo con violencia en Chile es bastante alto. De los 22 países analizados en el Informe del Ministerio del Interior, Chile aparece en el 7° lugar (Gráfico N° 3).

Frente a esta realidad, evidentemente que una disminución de -2,8% respecto al trimestre anterior



Gráfico N° 1
Evolución DMCS 1^{er} Trimestre
1997-2005

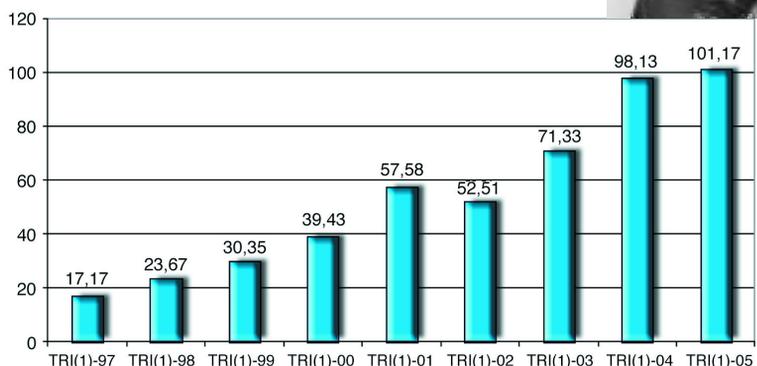


Fuente: Ministerio del Interior

es poco significativa y demanda a la autoridad un esfuerzo más decidido en el combate a la delincuencia.

Como se ha señalado en otras ocasiones, no parece prudente aventurar un cambio definitivo de tendencia en las cifras de delincuencia, toda vez que la dinámica de este problema toma meses e incluso años en consolidar uno u otro

Gráfico N° 2
Evolución Tasas de Denuncias
de Robo con Violencia
Agregado 1 tr. 1997-2005



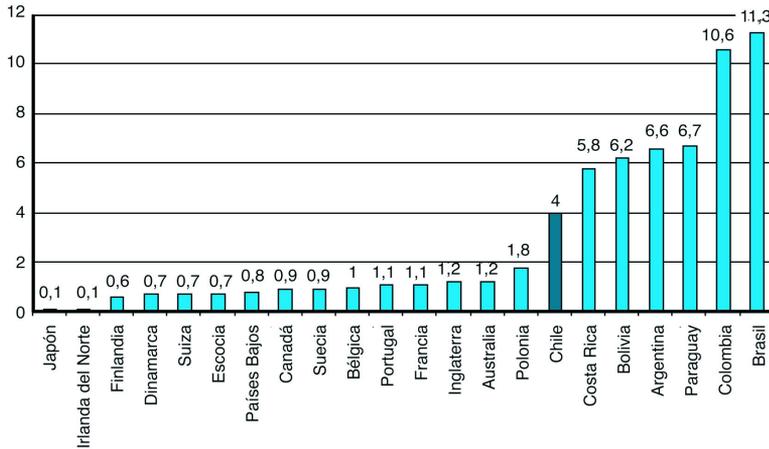
Fuente: Ministerio del Interior



Gráfico N° 3

Comparación Internacional de Robo con Violencia (Robbery)

(% de hogares)



Fuente: Ministerio del Interior

- ▲ Pronta aprobación de la propuesta legislativa denominada “la tercera es la vencida”, que busca aumentar las sanciones para delincuentes reincidentes
- ▲ Pronta aprobación del proyecto de responsabilidad penal juvenil, que reduce la edad de imputabilidad para adolescentes.
- ▲ Impulsar un mayor marco de atribuciones para los gobiernos locales, que hoy ven dificultada su posibilidad de participación en el combate a la delincuencia.

rumbo (al alza o la baja). Luego de más de una década de aumentos sucesivos en las cifras, parece aventurado de parte de la autoridad afirmar que “la delincuencia está en retirada”.

De conformarnos con que la delincuencia no aumente, a fines del 2005 Chile nuevamente estará contando cerca de 4 millones de delitos anuales. Eso significa que en un período de 4 años, cada chileno habrá sido víctima de la delincuencia.

PROPUESTAS

Entre las propuestas centrales que se requiere impulsar a fin de enfrentar el problema, destacan:

- ▲ Acelerar la construcción de cárceles que están en obra y estudiar la concesión de nuevos recintos penales para hacer frente a la indiscutible demanda de espacios dignos de reclusión.

CONCLUSIONES

Luego de publicadas las cifras de delincuencia del primer trimestre del año 2005, cor responde advertir la necesidad de no caer en triunfalismos ni menos aún conformarse con la sola estabilización de las cifras de delincuencia. Frente a una realidad que golpea a millones de chilenos cada año, lo que se espera de la autoridad es una decisión firme de combatir el problema, adoptando las iniciativas legales y ejecutivas que resulten pertinentes, en especial, la aprobación de algunos proyectos de ley que se tramitan en el Congreso y la evaluación rigurosa de los planes antidelictivos implementados por la autoridad ●

1 Estos son: hurto, robo con fuerza, robo con violencia, robo con intimidación, robo por sorpresa, lesiones, violación y homicidio.
 2 Al respecto ver “Balance sobre la delincuencia en Chile, 2004” en <http://www.pazciudadana.cl>
 3 Al respecto ver <http://www.seguridadciudadana.gob.cl>
 4 Al respecto ver serie de Encuestas de Victimización de Paz Ciudadana en <http://www.pazciudadana.cl>



Jaime Dinamarca,
Gerente de Medio Ambiente
de SOFOFA

A pesar de que siempre el medio ambiente y la calidad de la locomoción colectiva han sido consideradas como una prioridad por los tres gobiernos de la Concertación, los problemas en estos sectores siguen estando presentes y afectando la vida de millones de chilenos. Por ello, existe la sensación que las medidas adoptadas no han sido las correctas y que aún hay un largo camino por recorrer en esta materia.

Sin embargo, a pesar de la ineficiencia de las soluciones, Chile ha avanzado en varios aspectos. Así lo señala un reciente informe de la OEDC, donde se destacan como éxitos la privatización de empresas sanitarias, y la incorporación de privados en la conservación y protección ambiental a través de compensaciones que hagan rentable privadamente dicha tarea, propuestas que han sido intensamente impulsadas por Libertad y Desarrollo.

Los dos puntos anteriores plantean una paradoja, ya que mientras Chile deslumbra a nivel internacional con una cuenta de resultados ambientales excepcionalmente positiva, inusual para un país con un ingreso per capita de 5.000 dólares, siguen dormidas en el Congreso iniciativas tan importantes como la ley de e Bonos de Descontaminación y de Bosque Nativo. Adicionalmente, las personas siguen teniendo problemas con la calidad del transporte público, tema en el cual los avances han quedado solo en proyectos como el Transantiago, que aún no logra ser puesto en marcha.

Para dilucidar esta “paradoja” y evaluar 15 años de política ambiental y transportes, la revista

DILUCIDANDO LA “PARADOJA” AMBIENTAL DE CHILE

Mientras en Chile nos damos el lujo de tener detenida en el Congreso la ley de bonos de emisión transables, a nivel internacional nos lucimos vendiendo los de carbono.

Son múltiples las variables y supuestos sobre los cuales descansa la eficacia de Transantiago, de modo que si alguno de estos falla, puede verse comprometida la viabilidad del negocio para los operadores y la calidad del servicio para los usuarios. Lo más importante es que al final del día se mejore efectivamente la situación de los usuarios.

Libertad y Desarrollo habló con Jaime Dinamarca, Gerente de Medio Ambiente de SOFOFA.

¿Cómo evalúa la política ambiental de la Concertación en estos 15 años de gobierno?

Positivamente. Desde luego, hay que destacar que recién el año 1990 nuestro país asumió la temática ambiental de manera integral. Antes lo que teníamos eran iniciativas sectoriales y aisladas, que no obedecían a una visión sistémica del medio ambiente. Ese es, a mi juicio, el principal mérito de la Concertación. En seguida, hay que agregar los resultados obtenidos. Hay un claro mejoramiento de todos los indicadores ambientales, fruto de la gestión impulsada por el Gobierno en estos últimos 15 años.

Áreas como el tratamiento de las aguas servidas, los rellenos sanitarios, los acuerdos voluntarios de producción limpia, la descontaminación del aire en Santiago, la evaluación ambiental preventiva de los nuevos proyectos de inversión, registran avances extraordinarios. Por cierto que queda mucho por hacer, pero yo diría que, sumando y restando, Chile deslumbra a

nivel internacional con una cuenta de resultados ambientales excepcionalmente positiva, inusual para un país con un ingreso per capita de 5.000 dólares.

¿Alguien hubiera imaginado que Chile estaría en el tercer lugar del ranking internacional, después de Brasil e India, de países oferentes de bonos de carbono? Sugeriría leer el Informe de la OCDE, para tener una aproximación objetiva a lo que hemos hecho en estos últimos 15 años.

¿Cree que será posible cumplir las metas anunciadas por las autoridades ambientales de tener un año 2005 sin preemergencias?

Bueno, de hecho no se cumplió, pues ya tuvimos una preemergencia. Y debo decir que ello no tiene nada de extraño, porque el referido compromiso gubernamental suponía que la Ley de Bonos de Descontaminación se encontraría vigente; que la nueva Ley del Impuesto Único a los Combustibles, se habría aprobado, favoreciendo el uso de combustibles más limpios en el sector de las fuentes móviles; y, que estaría operando Transantiago. Suponía, además, el cumplimiento de metas precisas en materia de áreas verdes, arborización, pavimentación y lavado y aspirado de calles. Lamentablemente, la implementación de estas medidas está retrasada.

Recientemente la OECD entregó un informe sobre el desempeño ambiental de Chile, donde se destacó como positivo el uso de instrumentos económicos en esta materia y la incorporación de privados en la protección de los recursos naturales. ¿Cree que esto servirá para lograr avances como, por ejemplo, la aprobación de la Ley de Bosque Nativo y la reposición de la discusión del proyecto de ley de Bonos de Descontaminación?

Estimo que la Ley de Bosque Nativo tiene muchas más posibilidades que la Ley de Bonos de Descontaminación. De hecho, en la Agenda de Prioridades Legislativas de la Secretaría General de la Presidencia, de fecha 16 de marzo de 2005, no figura la Ley de Bonos de Descontaminación. Es curiosa la paradoja en

la que nos encontramos. Por un lado hemos sido “pioneros” en el uso de instrumentos de mercado en la gestión ambiental, como lo reconoce la OCDE en su Informe. Sin embargo, desde hace dos años duerme el sueño de los justos en la Cámara de Diputados un proyecto de ley de Bonos de Descontaminación, por la oposición de algunos grupos ecologistas. Lo anterior es paradójico, además, porque mientras en Chile nos damos el lujo de tener detenida esta iniciativa legal, a nivel internacional nos lucimos vendiendo bonos de carbono.

TRANSPORTE PÚBLICO: EL GRAN DESAFÍO

La locomoción colectiva adolece de muchos problemas que afectan principalmente a los sectores de menores ingresos, que no tienen más alternativas de transporte. ¿Qué medidas considera urgentes para solucionarlos?

Desde luego, cambiar el actual sistema de transporte público. Eso es urgente no sólo para los usuarios, que aspiran a un servicio de mejor calidad y a menores tiempos de desplazamiento, sino para el resto de los habitantes de la Región Metropolitana, que sufren a diario los problemas asociados al ruido, contaminación, inseguridad vial y congestión, provocados por el actual

Los cálculos nos indican que el incremento de emisiones del sector industrial, producto de la crisis del gas, sería de 8%, lo cual es irrelevante en la cuenca de Santiago. Recuérdese que la industria representa menos del 3% de las emisiones totales de PM10 de Santiago. Por lo tanto, sin gas natural, la contribución de las fuentes fijas subiría al 3.2% del total de las emisiones de PM10.

sistema de transporte. Desde esa perspectiva, Transantiago aparece como una buena alternativa frente a lo que hay.

Con todas las dificultades, conocidas por la opinión pública, que ha tenido la implementación del Plan Transantiago, ¿cree que ésta es una solución real a los problemas que presenta la locomoción colectiva en Santiago?

La duda es válida. Hay que advertir que en ninguna parte del mundo se ha licitado y puesto en operación en forma simultánea un sistema de transporte de esta envergadura, con más 6000 buses. Transmilenio, de Bogotá, son 600 buses. Entonces, uno se pregunta si no habría sido más prudente hacerlo gradualmente. Son múltiples las variables y supuestos sobre los cuales descansa la eficacia de Transantiago, de modo que si alguno de estos falla, puede verse comprometida la viabilidad del negocio para los operadores y la calidad del servicio para los usuarios. Lo más importante es que al final del día Transantiago mejore efectivamente la situación de los usuarios. Sería lamentable que éstos terminaran pagando un mayor costo, sea por precio o por las molestias inherentes a los transbordos, y que ello no se traduzca en ningún beneficio mayor.

¿Qué efecto real cree que tendrá la crisis del gas sobre la contaminación en Santiago?

El efecto será marginal en el sector industrial. Ello porque estamos en un nivel de sobrecumplimiento de las metas de reducción de emisiones que nos fijó el Plan de Descontaminación, incluso respecto de aquellas fijadas para el año 2010. Entonces, hay una suerte de “holgura”, que nos permite incrementar excepcional y transitoriamente nuestras emisiones, sustituyendo gas natural por otros combustibles, como el diesel ciudad plus. Nuestros cálculos nos indican que el incremento de emisiones de nuestro sector sería de un 8%, lo cual es irrelevante en la cuenca de Santiago. Recuérdese que la industria representa menos del 3% de las emisiones totales de PM10 de Santiago. Por lo tanto, sin gas natural, la contribución de las fuentes fijas subiría al 3.2% del total de las emisiones de PM10 ●

Con el fin de determinar el impacto que tuvo en los usuarios de la locomoción colectiva, el retiro de 1.300 buses en el mes de marzo, lo que produjo un grave déficit de oferta en la ciudad de Santiago; determinar los problemas y complicaciones que esta situación generó a quienes diariamente utilizan este medio de transporte y conocer las percepciones respecto a su funcionamiento, Libertad y Desarrollo, realizó una encuesta telefónica compuesta de 10 preguntas de selección múltiple, a 553 personas del Gran Santiago, elegidas aleatoriamente, que habitualmente utilizan buses o micros para llegar a sus hogares y lugares de trabajo o estudio.

La investigación, cuyo margen de error fue de un 5%, buscaba mostrar que la calidad del servicio de locomoción colectiva había disminuido producto de dicha medida.

Al respecto, se consultó específicamente a los usuarios acerca de cuáles consideraban ellos eran las mayores falencias de la locomoción colectiva, el impacto económico y social que tenía la disminución del número de buses y las medidas tomadas para revertirlo, y finalmente las causas de los problemas y las soluciones que consideraban más adecuadas para corregirlos.

PROBLEMAS REALES

La encuesta entrega resultados interesantes. Aún cuando con el actual sistema de transporte público los usuarios pueden viajar de un extremo a otro de Santiago sin hacer trasbordos por \$320, estos consideran que el transporte público es caro y lento.

De acuerdo a sus respuestas, un 30% considera que los principales problemas del transporte público de Santiago es su alto precio, un 28% menciona su lentitud, un 16% inseguridad, un 14% incomodidad y un 10% su alto grado de contaminación. Sólo un 2% respondió que no tiene problemas.

Respecto a las complicaciones a las que se han enfrentado en el último tiempo, un 86% de los encuestados declaró haber sufrido largas esperas, debido a que la micro no pasa o va llena.

Es así como, un 45% dice que ha aumentado el tiempo de espera, producto de la que las micros van llenas, un 41% advierte que la micro no pasa, un 12% que los viajes son más lentos y un 2% no sabe o no responde.

Sorprende el hecho de que el 96% de los usuarios, considerando todas las comunas del Gran Santiago, declara haberse visto afectado por el déficit de locomoción colectiva, ya que en los medios de prensa se ha señalado que

Locomoción Colectiva: La Visión de los Usuarios



¿QUIÉNES SON LOS USUARIOS DE LA LOCOMOCIÓN COLECTIVA?

Según datos de la encuesta Origen - Destino 2001 de la Secretaría de Transportes (SECTRA), en Santiago a medida que se eleva el ingreso familiar aumenta el uso del auto y disminuye el de locomoción colectiva.

Es así como sólo un 15% de los viajes de las familias con ingreso familiar superior a \$ 1.500.000 son en bus o metro; este porcentaje aumenta a un 40,4% cuando el ingreso fluctúa entre \$ 450.000 y \$ 1.599.999, y a un 57,2% cuando es inferior a \$ 450.000.

Por otra parte, el 88% de los usuarios de locomoción colectiva no tiene otra opción de transporte para llegar a sus hogares o lugar de trabajo o estudio y la gran mayoría (un 93%) viaja sin necesidad de hacer trasbordos.

los más perjudicados son los usuarios que se movilizan desde o hacia el sector sur de la capital y sólo en el horario de mayor afluencia en la mañana. Si bien un 85% de los usuarios señala tener dificultades para tomar locomoción en la mañana (38% señala tener más dificultades en ese horario, un 47% en la mañana y en la tarde), un 58% manifiesta que tiene problemas en la tarde (11% señala haberse visto afectado sólo en la tarde). Sólo un 4% de los usuarios indica que el retiro de buses no le ha afectado.

Relacionado con los anterior, 9 de cada 10 usuarios ha aumentado sus tiempos de viaje producto de los problemas de la locomoción colectiva y en promedio, tardan 44 minutos más que antes desde su casa al lugar de destino.

Sólo un 7% de los usuarios manifiesta que los viajes en locomoción colectiva tardan lo mismo que hace 6 meses. Un 25% de los encuestados declaró que se demora casi 30 minutos más que hace 6 meses, un 45% entre 30 y 60 minutos más que antes, un 11% entre 60 y 90 minutos y un 11% más de 90 minutos.

COSTOS Y DETERIORO DE LA CALIDAD DE VIDA

Con el fin de sortear las dificultades antes mencionadas, más de la mitad de los usuarios ha debido cambiar sus hábitos de viajes, alterando su rutina diaria, lo que en promedio les ha significado un gasto adicional de \$ 583 diarios.

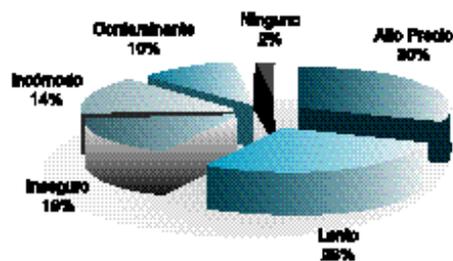
De aquellos que han debido cambiar su rutina, un 24% ha recurrido al Metro, un 18% ha debido tomar taxi o colectivo, un 10% ha variado su recorrido habitual y un 48% no vio alterada su rutina.

En cuanto al gasto adicional que ha significado este cambio, un 34% ha debido desembolsar diariamente más de \$800 adicionales, un 28% entre \$400 y \$800, 23% entre \$100 y \$400 y 12% menos de \$100. Es decir, en promedio, cada encuestado gasta \$583 más que hace 6 meses, lo que equivale a un gasto adicional total diario de más de \$1.200 millones.

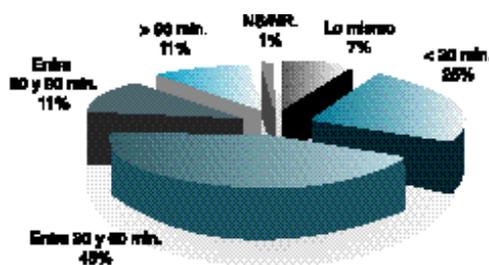
Al respecto, si tenemos en cuenta que el valor de la tarifa a la fecha de la encuesta es la misma que hace 6 meses, ese gasto adicional se debe exclusivamente al retiro de los 1.300 buses.

Sin embargo, más allá del costo económico, estos problemas se traducen en un deterioro de la calidad de vida de los usuarios del transporte público. Es así como un 34% de los encuestados señaló haber llegado atrasado a su lugar trabajo o estudio, un 33%

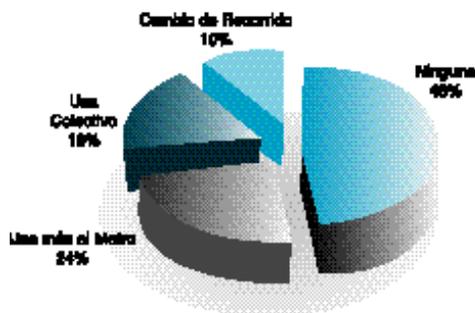
¿Cuáles son los principales problemas de la Locomoción Colectiva?



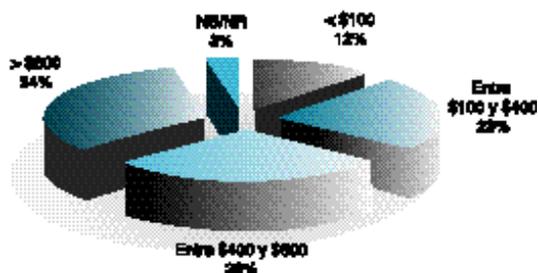
¿Cuánto tiempo más se demora en llegar a su lugar de trabajo o estudios?



¿Qué Medidas ha tomado frente a estos problemas?



¿Cuánto dinero más gasta diariamente?



señaló sentirse más cansado por falta de sueño y un 25% debió restarle tiempo a su familia. Sólo un 8% indicó que las demoras no le habían causado problemas.

CAUSAS Y SOLUCIONES

Respecto de la percepción de las causas del problema, no existe una tendencia clara en los encuestados. Un 33% lo atribuye al boicot de los microbuseros, un 32% a problemas de implementación del Transantiago y un 30% a falta de previsión del Gobierno.

Cabe señalar que dos tercios de los encuestados le atribuyen alguna responsabilidad al Gobierno en la generación del problema.

Entre las soluciones se propone aumentar la oferta de locomoción colectiva como una mayor fiscalización al cumplimiento de los contratos de licitación. Un 38% considera necesario reincorporar las 1.300 micros que salieron de circulación, un 32% estima que se requiere de mayor fiscalización en el cumplimiento de horarios y frecuencias de los recorridos, un 19% solicita un aumento en la frecuencia del Metro y un 10% sostiene que el problema no tiene solución.

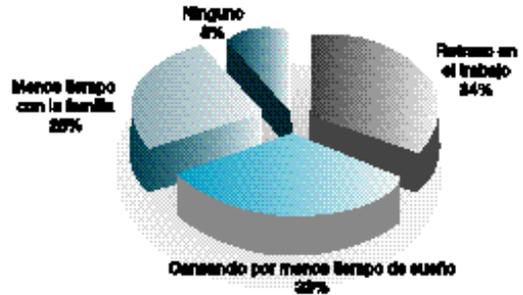
CONCLUSIONES

Cada usuario está desembolsando de su bolsillo un promedio diario de \$ 583 adicionales, producto de la reducción de oferta de locomoción colectiva. Ello significa que mensualmente cada persona que va a trabajar o estudiar debe desembolsar \$11.660 más que hace 6 meses. Ello equivale a un aumento en el presupuesto para locomoción de un 83%. El gasto total diario asciende a \$ 1.200 millones.

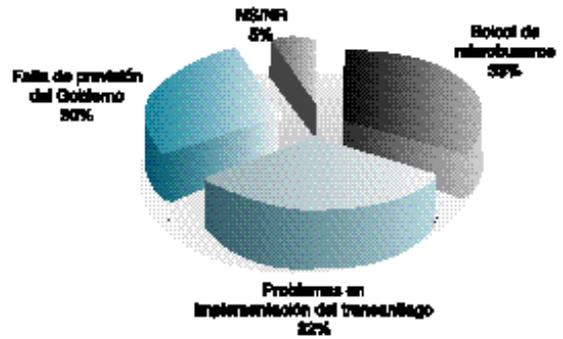
Además del efecto económico observado, los usuarios han alterado su rutina diaria, lo que ha afectado su calidad de vida, razón por la cual demandan una mayor planificación y fiscalización por parte de la autoridad.

En vista de estos resultados, el Gobierno debe planificar con detenimiento y detalle el próximo inicio del servicio con los nuevos concesionarios que ganaron la licitación del Transantiago, con el fin de evitar la ocurrencia de problemas similares, que afectan principalmente a la clase media y baja ●

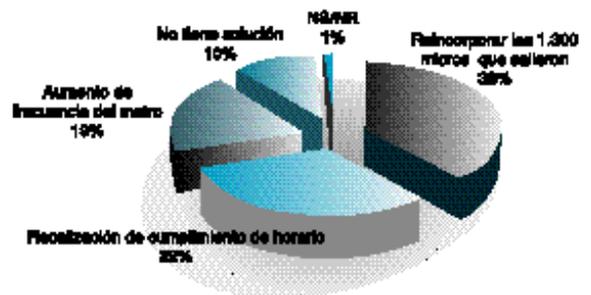
¿Qué problemas le han generado estas demoras?



¿Cuál cree que es la causa del problema?



¿Cuál cree ud. que es la solución a este problema?



LA FRAGILIDAD DE LA ALIANZA

La proclamación de Sebastián Piñera como candidato presidencial de Renovación Nacional viene a alterar el cuadro de la política chilena y deja varias lecciones.

Desde luego revela una precariedad de la institucionalidad política de la Alianza por Chile que no puede dejar de destacarse. Que el Presidente de Renovación Nacional e integrante del comando de la candidatura de Joaquín Lavín declarara horas antes del Consejo Nacional del partido que se iba a jugar por la ratificación de éste como candidato de la Alianza y terminara pidiendo al Consejo que proclamara a Sebastián Piñera como abanderado no sólo es discutible desde el punto de vista estético, sino revelador de lo frágil que es la Alianza por Chile como coalición.

Cualquiera sea la consecuencia de la candidatura de Piñera sobre el panorama político chileno, no cabe duda que si en el futuro la Alianza pretende subsistir como referente político debe reforzar su institucionalidad, incorporando a más figuras independientes que abundan en el sector pero que en definitiva no se comprometen con su institucionalidad. Sólo ello hace posible que justo en el momento en que la candidatura presidencial de la Alianza por Chile empezaba a mostrar ciertas posibilidades de romper la tendencia de clara mayoría de las candidatas de la Concertación (como lo han demostrado las encuestas), uno de los partidos que la componen le haya quitado el piso. Eso no sucede en la Concertación, que más allá de algunas declaraciones en sentido contrario de algunos personeros, seguramente mantendrá sus acuerdos, realizará sus primarias y llegará con una candidata única a las elecciones de diciembre.

Pero la candidatura de Sebastián Piñera ha traído también una cierta incertidumbre en la Concertación y cierta ilusión en quienes se alinean en la centroderecha, puesto que al rebarajar las cartas lo que parecía un muy probable triunfo de Michelle Bachelet en diciembre hoy día aparece cuestionado. Queda ahora demostrar que esto no es más que una ilusión inicial, pues si así lo fuera, el daño ocasionado por la decisión del Consejo Nacional de Renovación Nacional a la candidatura de Lavín habría sido injustificado y dañino para la Alianza. La pretensión de la candidatura de Piñera de penetrar en la Concertación puede ser exitosa, pero también tan ilusoria como la que en su oportunidad tuvo Andrés Allamand en su candidatura a Senador por Santiago. Si ésto no sucediera, costaría explicar por qué Piñera y RN han puesto en jaque la candidatura del único que hasta ahora ha demostrado en las urnas que es capaz de penetrar en el electorado de la Concertación: Joaquín Lavín.

Por último, una convivencia pacífica entre las candidaturas de Lavín y Piñera es necesaria, no sólo para aumentar las posibilidades de ambas candidaturas y las de los parlamentarios del sector, al proyectar un escenario de gobernabilidad en la Alianza, sino también para demostrar que esta coalición política está dispuesta a reforzar su institucionalidad de modo de enfrentar el futuro con mayores posibilidades de éxito ●



¿El Principio del Fin del Buen Momento Económico?

El Banco Central dio a conocer la variación del IMACEC para el mes de marzo de 2005, mostrando un aumento de 5% respecto a igual mes del año anterior. Este resultado fue inferior a lo esperado y contiene una variación negativa de 0,3% en la producción industrial medida por SOFOFA y un aumento de 4% en la producción minera medida por el INE, donde hay un incremento de 2,8% en la producción de cobre.

Al incorporar este nuevo dato, el trimestral móvil Enero-Marzo muestra un aumento de 5,6%, cifra inferior al 6,5% observado en el trimestre móvil anterior. Por su parte, el promedio anualizado alcanza a 6,3%, también inferior al registro previo.

Considerando esta nueva información, la estimación para abril se establece en

6%, mientras que la proyección para el año se mantiene en 6%. Para el 2006 la estimación se mantiene en un aumento de 5% en el Producto Interno Bruto.

También se entregó el cierre de la balanza comercial del mes de abril. El

La moderación en la cotización del cobre ha llevado a re proyectar las cuentas externas para el resto del año, con un resultado menos positivo del que se había previsto originalmente.

Gráfico N°1
IMACEC
(Var.%)

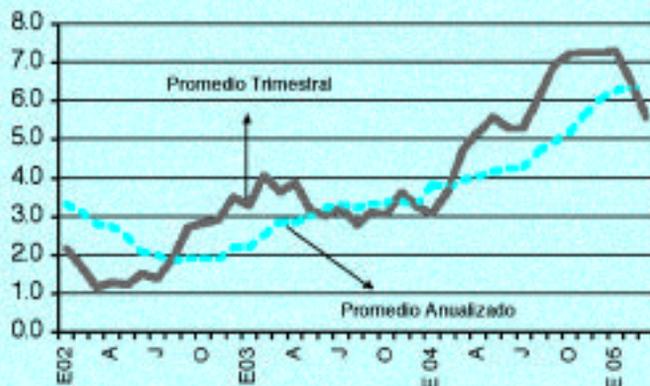
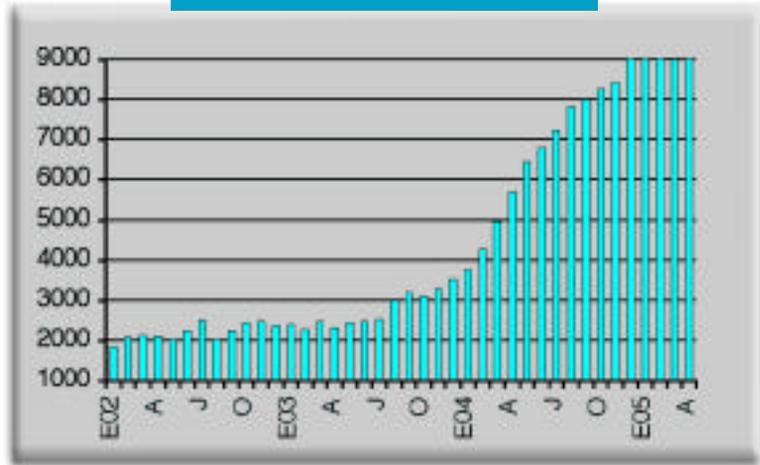


Gráfico N°3

Balanza Comercial

(En Mills. de US\$ acumulado en 12 meses)



superávit del mes fue de US\$1.066,2 millones. Este resultado se explica debido a que las exportaciones alcanzaron los US\$3.439,5 millones, registrándose un incremento de 24,7% respecto a lo observado el mismo mes del año 2004. Dicho incremento se divide en un 7,1% por mayores exportaciones de cobre y un 39,2% en el resto de los envíos. Este aumento lleva a que las exportaciones anualizadas alcancen los US\$34.431,8 millones con un crecimiento anualizado de 39,8%.

Por su parte, las importaciones del mes alcanzaron los US\$2.373,3 millones, cifra superior en 35,8% a la registrada el año anterior, lo cual se subdivide en un 15,6% correspondiente a compras de petróleo y un 38,7% en el resto de nues-

tras adquisiciones. Este aumento implica que el total anualizado de importaciones fue de US\$25.381,7 millones, con una variación anualizada de 34,1%.

Con estos resultados, la balanza comercial anualizada al mes de abril recién pasado, alcanzó un superá-

vit de US\$9.050,1 millones, lo que representa un leve mejoramiento de US\$55,2 millones con respecto al saldo anualizado al mes de marzo, que registró un superávit anualizado de US\$8.994,9 millones.

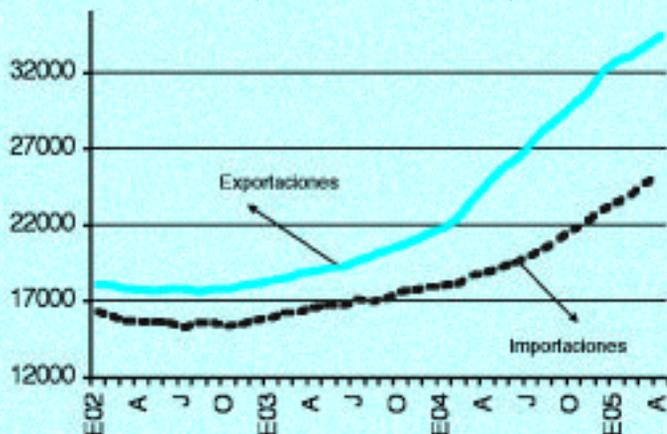
En el registro de mayo debería observarse el retor-

no a un saldo anualizado de la balanza comercial superior a US\$9.250 millones, pudiendo llegar a cerrar el semestre con un superávit cercano a los US\$9,3 miles de millones. Ahora bien, la moderación en la cotización del cobre ha llevado a re proyectar las cuentas externas para el resto del año, con un resultado menos positivo del que se había previsto originalmente ●

Gráfico N° 2

Exportaciones e Importaciones

(Mills. de US\$, acum. en 12 meses)





PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El gobierno envió a la Cámara de Diputados un proyecto de ley sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión pública. Con esto se pretende crear un estatuto y un procedimiento común para la obtención de personalidad jurídica elaborando un registro de asociaciones voluntarias a cargo de la Secretaría General de la Presidencia. El proyecto regula la organización de las asociaciones voluntarias estableciendo los derechos y deberes de los voluntarios. El cumplimiento de todas estas regulaciones permitirá que quienes estén incorporados al registro puedan concursar para obtener fondos públicos.

El proyecto es negativo y contraproducente al fin que persigue, en cuanto disminuye los necesarios espacios de libertad que corresponden a las asociaciones intermedias mediante el control del financiamiento de las mismas y la permanente supervigilancia. El hecho que el sistema que se crea dependa de la Secretaría General de la Presidencia genera más dudas y recuerda mecanismos totalitarios que pretendieron ejercer un control férreo sobre la sociedad.

El proyecto finalmente redundará en una sociedad civil debilitada, incapaz de participar activamente en la vida social y, por tanto, de influir en las grandes decisiones y en la gestión del país.

INVESTIGACIÓN PESQUERA

Se encuentra en su primer trámite constitucional en el Senado un mensaje que modifica la ley general de pesca en lo que respecta a la regulación de la investigación pesquera. El actual sistema, construido sobre la base de una cuota por armador, exige conocer cuál es la capacidad de captura que tolera la biomasa oceánica (¿cuánto jurel se puede pescar sin poner en riesgo la especie?).

La ley vigente contempla normas sobre la materia que el proyecto altera otorgando mayor preponderancia al sector público en dicha investigación. En efecto, la investigación descansará en el Fondo de Administración Pesquera que está integrado por cinco funcionarios, todos ellos de origen político. Además hay espacios de discrecionalidad como, por ejemplo, en la determinación de si la investigación es estratégica o no-estratégica.

La mejor opción para optimizar los recursos destinados a investigación pesquera es la libertad en materia de investigación: que ésta pueda ser realizada por organismos privados, universidades, asociaciones de técnicos, etc. A ello debe agregarse una instancia de validación que analice técnicamente la información y la evalúe. Todo esto debe descansar sobre bases técnicas y autónomas que el proyecto que se analiza no garantiza.

PRÁCTICA PROFESIONAL DE ABOGADOS

Se encuentra en la Cámara de Diputados en su primer trámite constitucional un proyecto de ley que autoriza a los funcionarios del Congreso y de los juzgados de policía local para no realizar la práctica profesional que se exige como requisito para recibir el título de abogado. Para esto deben haberse desempeñado por 5 años en sus funciones. Debe recordarse que todo estudiante de derecho está obligado a trabajar durante 6 meses para las Corporaciones de Asistencia Judicial gratuitamente antes de obtener su título.

La moción excluye de una carga que el Estado impone a los futuros abogados a dos tipos de funcionarios, lo que se viene a sumar a la exclusión que hoy ya tienen los funcionarios judiciales. Lo correcto es eliminar para todos esta carga discriminatoria y costosa. Ninguna otra profesión es sometida a un régimen similar. Además, si se cuantificara el costo alternativo en que incurre cada individuo por trabajar gratuitamente durante 6 meses para el Estado, la cifra sería altísima.

Finalmente, el Estado no procura una asistencia judicial de calidad a los más pobres cuando utiliza a personas que no tienen incentivos a hacerlo bien.

CAMBIOS AL PODER JUDICIAL

El gobierno ha enviado al Congreso Nacional cuatro proyectos de ley que introducen cambios al Poder Judicial, a su funcionamiento y estructura.

El primero de ellos, que se encuentra en la Cámara de Diputados, respondió a un llamado de la propia Corte Suprema en orden a aumentar la autonomía en la administración presupuestaria. De este modo, el proyecto permite traspasos de fondos al interior de cada uno de los subtítulos y capítulos presupuestarios del Poder Judicial, de la Corporación Administrativa y de la Academia Judicial manteniendo las sumas globales. Se autoriza también a que los remanentes se incorporen al presupuesto del año siguiente con la limitación de que no sean destinados a gastos permanentes. El proyecto es positivo en cuanto flexibiliza el manejo del presupuesto. Es correcto que la iniciativa no llegue a extremos inadecuados como serían la total autonomía sin control externo o el establecimiento de un presupuesto asegurado constitucionalmente en razón de un porcentaje del presupuesto nacional.

El segundo proyecto también está siendo estudiado por la Cámara de Diputados. En términos generales, propone la creación en la Corte Suprema de una Dirección de Estudio y Análisis, y una Dirección de Comunicaciones. Junto a ello, dispone la especialización de las salas de las cortes de apelaciones. La primera de las medidas contribuye a una cierta modernización del Poder Judicial y la segunda garantiza en mayor grado la certeza jurídica al mantenerse en el tiempo las diversas formas de aplicar la ley. Con todo, debe evitarse la sobre-especialización pues ésta puede anquilosar las decisiones de los tribunales al no enriquecer sus fallos con las diversas visiones que da el derecho.

El tercer proyecto, que modifica el sistema de nombramiento y calificaciones de los ministros, está siendo analizado por el Senado. En éste se transfiere al Poder Judicial la facultad de designar ciertos funcionarios del escalafón secundario (procuradores y receptores) y del de empleados. Además crea comisiones calificadoras -de forma tal que ya no será el pleno quien califique a los jueces inferiores- las que deberán considerar informes de gestión en las evaluaciones. Estas modificaciones son medidas parciales a urgentes y acuciantes problemas relativos a la administración de justicia en Chile. El sistema de calificaciones debiera ser reformulado desde lo más profundo pues al dejar en manos de los superiores las calificaciones de los jueces inferiores se genera un sistema que incentiva la subordinación en todo orden de materias. Lo correcto en este sentido es crear una instancia técnica y totalmente independiente que califique a los jueces sobre la base de criterios de eficiencia y calidad. De este modo, se desvincula al superior de la calificación de funcionario inferior y se transforma a las calificaciones en un verdadero incentivo para hacer bien las cosas.

El último proyecto es una indicación sustitutiva que se analiza en la Cámara de Diputados. En ella se regula el nombramiento y funcionamiento de los abogados integrantes. Tal vez es este proyecto el más grave pues institucionaliza una figura que no resiste análisis. Estos abogados son personas que integran esporádicamente las salas de los tribunales pero que no están sometidos a ningún control ya sea en su nombramiento, fiscalización y responsabilidad, aparte del hecho que no están impedidos de litigar ante el mismo tribunal. Más que regular, lo que se necesita es eliminar esta figura y exigir que quienes administren justicia sean los jueces.

Como puede apreciarse estos cuatro proyectos introducen algunos retoques al Poder Judicial que no pueden ser calificados como una reforma profunda. El Poder Ejecutivo y el Legislativo deben convencerse de la necesidad de efectuar una reforma a la justicia civil y a la estructura del Poder Judicial como ya lo han hecho las instancias académicas. En la medida en que no se enfrente con decisión una reforma, toda modificación legal no aportará mayormente a la eficiencia y a la calidad de la administración de justicia.

LyD LANZÓ LIBRO QUE ANALIZA FALLOS TRASCENDENTES 2004

Libertad y Desarrollo lanzó el libro "Sentencias Destacadas 2004: Una mirada desde la perspectiva de las políticas públicas", publicación que por primera vez en el país recoge los fallos más destacados de los tribunales superiores en el último año y los desmenuza en un análisis crítico.

El libro fue presentado por el presidente de la Corte Suprema, Marcos Libedinsky; el presidente del Senado, Sergio Romero, además de Carlos Cáceres, presidente del Consejo de LyD y el editor de la publicación, abogado Arturo Fermandois.



El análisis incluye 15 sentencias de los máximos tribunales del país: Corte Suprema, Cortes de Apelaciones, Tribunal Constitucional y Tribunal de la Libre Competencia. Sus autores son los abogados Raúl Bertelsen, Guillermo Bruna, Axel Buchheister, Ignacio Covarrubias, Alvaro Fernandez, Orlando Poblete, Juan José Romero, Sebastián Soto, Arturo Fermandois, José Ignacio Vásquez y la economista María de la Luz Domper.



El consejero de LyD, Hernán Felipe Errázuriz; el editor del libro, Arturo Fermandois; el Presidente del Senado, Sergio Romero; el Presidente de la Corte Suprema, Marcos Libedinsky y el Presidente del Consejo de LyD, Carlos F. Cáceres.



Los autores, José Ignacio Vásquez, Sebastián Soto (editor adjunto), Guillermo Bruna, Raúl Bertelsen y Juan José Romero (atrás).



Arturo Fermandois, Marcos Libedinsky, Carlos F. Cáceres y Sergio Romero.



Enrique Barros; el miembro del Tribunal Constitucional, José Luis Cea; y los autores Orlando Poblete, Alvaro Fernández, José Ignacio Vásquez y Axel Buchheister.

PRESENTAN DIARIO ELECTRÓNICO ESPAÑOL EN L y D

El ex diputado del Partido Popular de España y actual presidente de la Fundación Iberoamérica Europa, Pablo Izquierdo, presentó en Libertad y Desarrollo "El Diario Exterior" (www.eldiarioexterior.com), el primer portal en español de cooperación para el desarrollo y la política internacional. Este nuevo medio de comunicación electrónico ofrece a sus lectores y visitantes, un espacio para la formación y la reflexión sobre temas como el desarrollo, libre comercio, democracia, políticas públicas, educación, medio ambiente, inmigración, globalización, seguridad y relaciones internacionales.



Programa Celebración 15 años:

LyD REALIZA ENCUENTRO INTERNACIONAL

En el marco de la celebración de sus 15 años, Libertad y Desarrollo realizará el 3 de junio el seminario internacional "Desafíos para una Sociedad de Libertades en el siglo XXI" que contará con la participación de destacadas personalidades de toda América, y otros países como India y China.

Las exposiciones y la discusión de los expertos estará centrada en temas de interés nacional y global, como la Educación, la igualdad de oportunidades, el rol de la sociedad civil, los organismos internacionales y la seguridad, y el panorama económico mundial, entre otros.

LyD EN EE.UU

El Director Ejecutivo de LyD, Cristián Larroulet y el director del Programa Social, Rodrigo Castro, viajaron a Miami, Estados Unidos, donde participaron en el quinto encuentro anual de "Liberty Forum", organizado por la Fundación Atlas y el Manhattan Institute, que este año reunió a más de 300 representantes de la red internacional de centros de estudios, provenientes de 49 países.

