

Acuerdo para financiar el Transporte Público

La tramitación del proyecto de ley de subsidio permanente para el Transporte Público remunerado de pasajeros lleva 10 meses de tramitación. Habiendo sido aprobado por estrecho margen en la Cámara de Diputados, en el Senado, el Gobierno ha enfrentado mayores dificultades para su aprobación.

La carencia de propuestas claras que aseguren el mejoramiento de la calidad del servicio del Transantiago ha dificultado la aprobación de fondos para financiar déficit del Transantiago.

Esta semana, y luego de que en enero pasado, los asesores técnicos de los senadores de la alianza y del Ministerio analizaran en profundidad la situación del transporte público de Santiago, el Ministro de Transportes entregó a la Comisión ampliada de Transportes del Senado un documento de acuerdo que incluye los montos de los subsidios permanente y transitorio, el esquema de entrega de recursos para Santiago y regiones, propone el traspaso de la deuda del BID al Ministerio de Hacienda y un mecanismo de aumento real de tarifas entre el 2009 y 2012.

Llama la atención, sin embargo, que en el documento no se haga mención alguna al Transantiago, sistema que gatilló la solicitud de recursos en discusión.

Tampoco hay ningún reconocimiento al daño provocado a los usuarios por el nuevo sistema de transportes de la capital, ni se reconoce la responsabilidad de los gobiernos de la Concertación por los errores en su diseño y puesta en marcha.

Mejoramiento de la calidad del servicio

El fracaso del Transantiago, no sólo queda demostrado por la opinión de los usuarios, que hoy caminan y esperan más que antes, hacen más trasbordos y viajan más incómodos, sino que en el aumento de la estimación del déficit de un 75,8% desde la presentación del proyecto de ley en mayo y la solicitud actual de recursos. Ello muestra que las medidas adoptadas para corregir los errores del sistema no han tenido los resultados esperados en cuanto a reducción del déficit.

Debe incorporarse en el proyecto de ley un mecanismo eficaz para fijar la tarifa, de acuerdo a un servicio eficiente y de mínimo costo, que establezca un sistema de reajustabilidad periódica en función de los costos reales del sistema, que minimice los impactos políticos y que converja al subsidio permanente, ello asegura que no serán necesarias mayores inyecciones de fondos para el Transantiago

Tampoco se explicita ningún mecanismo para mejorar en forma efectiva la calidad del servicio del Transantiago, medidas discutidas en profundidad con anterioridad en el seno de esta comisión del Senado.

Al respecto, es necesario modificar profundamente el sistema actual, de modo de otorgar mayores opciones de transporte a los usuarios, en términos de cantidad y calidad de los servicios y establecer un sistema de incentivos, hoy débiles y precarios, con el objeto que los operadores entreguen un servicio de acuerdo a los requerimientos de los usuarios.

Ello requiere la renegociación de los contratos, en el sentido de modificar el sistema de pago de ingresos garantizados a pago por pasajero real, la eliminación de las zonas de exclusividad, de modo de generar mayores niveles de competencia e incentivos para mejorar la calidad del servicio, inducir demanda y reducir evasión.

Adicionalmente, el gobierno debe comprometerse a construir y mantener la infraestructura necesaria para el adecuado funcionamiento del sistema (corredores segregados, estaciones de transferencia, paraderos, etc.) y fiscalizar el cumplimiento de la calidad del servicio contratado.

Recursos solicitados

La solicitud de recursos incluye \$ 115.000 millones anuales como subsidio permanente para Santiago y un monto igual para regiones. Ello financiaría la rebaja tarifaria a los estudiantes, la que sería de un 67% para estudiantes de enseñanza media y superior y gratuidad para los estudiantes de enseñanza básica en todo el país.

Cuadro N° 1

Solicitud de Recursos para el Transporte Público de Pasajeros

	Proyecto De Ley	Solicitud actual
Subsidio permanente	1.007	1.095
Subsidio transitorio	324	1.243
Total Transantiago	1.330	2.338
Total Regiones	1.330	2.338
Total País	2.660	4.676

Fuente: Elaboración propia sobre la base del Proyecto de Ley de Subsidio Permanente para el Transporte Público y Documento de Acuerdo presentado por el MTT en marzo de 2009

Es necesario incluir en el proyecto de ley en discusión medidas que permitan tener un sistema de transporte público que cumpla las necesidades de los usuarios y logre su estabilidad financiera en el largo plazo, lo que no queda asegurado con el acuerdo presentado por el Ministerio de Transportes.

Adicionalmente, y para financiar el déficit del Transantiago no cubierto por el monto anterior, se solicitan \$ 783.064 millones como subsidio transitorio entre los años 2009 y 2014, y un monto equivalente para el resto del país.

El Cuadro N° 1 muestra el monto anual de subsidios solicitado para el período 2009 – 2014 en el proyecto de ley ingresado

en mayo del 2008 a tramitación y la solicitud actual.

Al respecto, en lo que lleva el proyecto de tramitación, el monto de los recursos ha aumentado un 75,6%. El subsidio permanente ha aumentado en un 8,7% y el subsidio transitorio en más de 3.8 veces, lo que da cuenta de los aumentos del déficit respecto de lo esperado.

Tarifas

Para Santiago, se compromete un crecimiento promedio del mismo monto, en térmi-

nos reales, para cada uno de los años entre el 2009 y el 2012.

Este esquema le asigna el 75% del aumento tarifario al próximo gobierno. Es decir, el actual gobierno sólo asumiría el 25% del costo político del alza de tarifas.

De acuerdo a los documentos que forman parte del crédito con el BID, el Ministerio de Transportes debe aumentar la tarifa en \$40 en febrero de 2009, \$ 60 los años 2010 y 2011 y \$ 45 el 2012. El monto de aumento para el 2012 fue incrementado de \$45 a \$60 en la discusión de enero de este año.

Sin embargo, para que el año 2015, el déficit operacional del Transantiago no supere el monto del subsidio permanente, se requiere de un aumento de \$ 300 pesos en el próximo sexenio. Ello daría lugar a un aumento de tarifas de \$ 75 anuales durante este y los próximos tres años. Adicionalmente, se requiere establecer un mecanismo de reajuste tarifario, que asegure que el déficit no supere la actual solicitud de subsidio, y que sea independiente de variables políticas.

Es por ello que debe incorporarse en el proyecto de ley un mecanismo eficaz para fijar la tarifa, de acuerdo a un servicio eficiente y de mínimo costo, que establezca un sistema de reajustabilidad periódica en función de los costos reales, que minimice los impactos políticos y que converja al subsidio permanente, lo que asegura que no serán necesarias mayores inyecciones de fondos para el Transantiago.

Costos no Operacionales

El alto nivel de pérdidas del sistema y la carencia de mecanismos eficientes de mejoramiento del servicio, han dificultado la aprobación de recursos fiscales para el Transantiago. Ello ha obligado al Gobierno a contraer créditos. Al respecto, la Ley 20.206 del 2007, el Transantiago contrató un crédito por US\$ 190 millones, más la inyección de US\$ 100 millones no reembolsables. A fines del mismo

Cuadro N° 2 Gastos no operacionales del Transantiago

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Gastos Financieros	45	30	91	110	105	63	444
Banco Estado	6	6	44	51	48	8	165
Ley 20.206	0	0	10	24	24	24	82
BID	38	23	37	35	33	31	197

Fuente: Elaboración propia sobre la base de la Ley 20.206 y contratos de créditos ante la AFT y Banco Estado y AFT y BID.

año, contrajo una deuda de US\$ 160 millones con el Banco Estado y a mediados de 2008, un crédito por US\$ 400 con el BID.

Al respecto, el acuerdo propuesto considera el traspaso al Estado del crédito con el BID. De este modo, el Gobierno reconoce implícitamente la responsabilidad que le cabe en las irregularidades cometidas en la contratación del crédito, declarado inconstitucional.

Conclusiones

La nueva propuesta del Ministerio de Transportes al Senado continúa sin abordar temas de vital importancia, como las modificaciones al Transantiago que permitan mejorar la calidad del servicio en el corto, mediano y largo plazo.

Es necesario incluir en el proyecto de ley en discusión, medidas que permitan tener un sistema de transporte público que cumpla las necesidades de los usuarios y logre su estabilidad financiera en el largo plazo. Además, se necesita un mecanismo objetivo que permita fijar las tarifas del servicio de acuerdo a una función de mínimo costo, dada la calidad del servicio, y con mecanismos de reajustes de acuerdo a la variación de costos abordables por la comunidad. Este marco debe producir

la institucionalidad para un mejoramiento en el tiempo de este vital servicio para los santiaguinos.