

UN ESPEJO DE LARGO PLAZO

LOS FONDOS DEL TRANSANTIAGO PARA REGIONES SE EXTENDERÍAN HASTA 2022, CON EL FIN DE MEJORAR LA CALIDAD DEL TRANSPORTE Y SU INFRAESTRUCTURA EN DIVERSOS SECTORES DEL PAÍS. SIN EMBARGO, LA CUANTÍA DE LOS FONDOS Y SU USO GENERAN DUDAS EN EXPERTOS QUE PIENSAN QUE ESTE PROYECTO NO ES UNA BUENA MEDIDA.

Por Jorge Velasco



El último ramal de Chile (Talca-Constitución) opera con subsidio.

cual se entregarán los aportes, eliminando la exigencia de que vayan sólo a servicios concesionados.

FONDOS ESPEJO

Los llamados “fondos espejo” del Transantiago nacieron de la Ley 20.378. Esta formó el Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros, financiado por la Ley de Presupuesto Anual, que busca mejorar las condiciones del servicio que reciben los usuarios del transporte público en todas las regiones del país. Dicho cuerpo legal estableció un fondo anual permanente de 230 mil millones de pesos (cifra reajutable, que actualmente corresponde a cerca de 246 mil millones de pesos), divididos en partes iguales para Santiago y regiones.

Además existe un fondo transitorio de 721.347 millones de pesos, repartido en 120.224 millones anuales (reajustables, actualmente son 128 mil millones, aproximadamente) entre 2011 y 2016, que está destinado a subsidiar la mantención del equilibrio financiero del Transantiago, a desarrollar la infraestructura y la conectividad del transporte público en regiones, y mejorar la calidad de la flota a través de un programa de renovación de buses.

En concreto, en 2011 se destinaron 254 mil millones de pesos para mejorar el transporte público regional; de ellos, 130 mil millones fueron ejecutados directamente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y sobre 124 mil millones de pesos fueron traspasados directamente a los Gobiernos Regionales por el fondo transitorio. En 2012, en tanto, los recursos asignados a regiones por este mecanismo superaron los 262 mil millones de pesos: sobre 134 mil son ejecutados directamente por el MTT y cerca de 128 mil son transferidos desde el fondo transitorio a los Gobiernos Regionales.

La administración de los fondos corre por cuenta de diversos actores con los cuales el MTT firma convenios para ejecución de recursos. Entre ellos se encuentran la

Subsecretaría de Desarrollo Regional, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y municipios.

Los dineros entregados buscan financiar programas y obras que aportan al mejoramiento del transporte público. “Uno de los objetivos centrales de esta iniciativa es destinar los recursos necesarios para regiones con el objeto de garantizar que puedan contar, cada día más, con servicios de transporte público de calidad”, dice Gloria Hutt, Subsecretaria de Transportes.

Para lograrlo, se han implementado subsidios a la oferta y operación de los servicios de transporte público urbano, rural y transporte escolar gratuito en zonas aisladas y extremas del país, a la demanda a través de menores tarifas o compensaciones del gasto en transporte público, a la infraestructura de transporte público y a la renovación de la flota de buses que prestan estos servicios (programa Renueva Tu Micro, que otorga un subsidio a los dueños de buses antiguos para que adquieran una nueva máquina). A su vez, se financian mejoras viales, semaforización, paraderos, terminales de pasajeros o de locomoción colectiva y proyectos que favorezcan el transporte no motorizado.

OPINIONES CONTRAPUESTAS

Las autoridades muestran diversos logros con el uso de estos fondos (ver recuadro). Y en las comunas beneficiadas están agradecidos. “Sin duda que estos recursos son bienvenidos por nuestra ciudad”, dice Alejandro de la Puente, arquitecto y asesor urbanista de la Secretaría de Planificación de la Municipalidad Talca. En esta comuna, los recursos fueron traspasados al Municipio para desarrollar proyectos viales. Actualmente, se están licitando siete iniciativas de paraderos de micros (refugios), con un costo aproximado de \$ 50.000.000 cada proyecto, más dos proyectos de cambio de señalética del mismo valor. En otras ciudades como Valparaíso, parte de los recursos han financiado el Metro, lo que ha tenido

El Transantiago es un tema que, cinco años después de su lanzamiento, sigue en boga. La última novedad fue la aprobación en agosto que realizó la Cámara de Diputados del proyecto de ley para aumentar los fondos espejo. Dicha iniciativa busca que el subsidio al transporte público sea permanente hasta el año 2022. De esta manera, Transantiago contará con US\$76,4 millones anuales para solventar el déficit financiero que arrastra desde su partida, en febrero de 2007.

Dos años más tarde de aquella fecha, en 2009, el entonces Ministro de Transportes, René Cortázar, introdujo un subsidio de carácter transitorio y decreciente por \$230 mil millones anuales que expira en 2014. Sin embargo, los costos del sistema han ido aumentando. Por ello, el actual secretario de estado de la cartera, Pedro Pablo Errázuriz, ha debido elaborar una nueva propuesta hasta que expiren los actuales contratos con los operadores del sistema. Con ello, se podrán estabilizar las alzas de tarifas de la locomoción en la capital e impulsar el desarrollo y mejoramiento del transporte en todas las ciudades del país.

Y es que, como explicó el ministro, de comenzar a operar el subsidio, su funcionamiento implicará aumentar los fondos disponibles para regiones en \$120 mil millones, y flexibilizar la forma a través de la

el caso de Concepción, se ha hablado que se van a usar los recursos para un tranvía, pero eso no es una inversión menor. Hace sentido que se haga un estudio de rentabilidad social y que se vea si vale la pena y cumple el objetivo”, comenta Alejandro Tudela, profesor de ingeniería en transporte y planificación de la Universidad de Concepción.

A lo que Rodrigo Troncoso, ingeniero comercial, doctor en economía, y coordinador del Programa Social de Libertad y Desarrollo, agrega: “Es una práctica lamentable. Los proyectos que financia el Estado deben justificarse por su propia rentabilidad social. Debería eliminarse la práctica de los fondos espejo y favorecer el desarrollo de infraestructura y transporte público en regiones con proyectos que muestren tener mayor rentabilidad social. No es necesario justificar su financiamiento con los déficits que tenga el transporte público de Santiago, sino con su propio mérito”.

Fue justamente un informe de Libertad

y Desarrollo, publicado en agosto, el que planteó una visión crítica sobre lo que implican los montos destinados al Transantiago y a las regiones. “Usando como referencia el año 2011, estos recursos servirían para financiar durante 11 años la Atención Primaria en Salud, que beneficia a casi 13 millones de personas; es casi 34 veces la Subvención Escolar Preferencial de 2011; servirían para financiar por 126 años la bonificación Ingreso Ético Familiar o por 75 años todo Chile Solidario”.

Con la aprobación del subsidio hasta el año 2022, agrega el documento, se estaría respaldando un sistema que no entrega un buen servicio y que deja un enorme déficit financiero. Y, en cuanto a los fondos espejo, estaría entregado fondos sin que estos se justifiquen en sí mismos: “Primero se aprueban recursos públicos y luego se verá en qué se gastan. Evidentemente, esta es una práctica muy perjudicial para el país”, concluye el texto.

PROYECTOS EMBLEMÁTICOS FONDOS ESPEJO

* Rebajas de tarifas en la locomoción colectiva regional, que permiten a los usuarios un ahorro anual de hasta 58 mil pesos.

* Operación de 454 servicios de zonas aisladas que benefician a 372 mil personas que no tenían acceso al transporte público.

* Implementación de 618 servicios de Transporte Escolar Gratuito, que permiten a más de 36 mil niños de escasos recursos acceder a sus establecimientos educacionales.

* Cerca de mil buses renovados en todo el país.

* Financiamiento de nueva infraestructura para el transporte público regional, como la construcción de 5 mil nuevos paraderos.



Izquierda, obras de mejoramiento en Avenida Alessandri, acceso norte a Viña del Mar; Arriba, construcción doble vía Temuco-Labranza; Abajo, rebajas de tarifa en transporte Victoria-Temuco.