

Discurso del Presidente de la República en Inauguración de Seminario Transantiago en Marcha

SANTIAGO, 11 de Noviembre de 2004

Quisiera, en primer lugar, darles la bienvenida a todos ustedes a este seminario, que creo que marca el inicio del proceso de licitación del Transantiago. Este es tal vez uno de los proyectos más importantes que hemos abordado en mi gobierno. Este proyecto tiene que ver con la calidad de vida aquí en Santiago, pero esfuerzos similares se están haciendo, de similar envergadura, en Valparaíso y Viña del Mar, y con Biovías en Concepción. Y después, después tendremos que seguir en otras ciudades.

El transporte, claro está, es parte esencial de la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, tiene que ver con la calidad de vida de cómo construimos ciudad aquí. Dos tercios, hemos visto en las figuras, de los habitantes son usuarios habituales del transporte colectivo, con poco más de 10 millones de viajes diarios. Y el transporte urbano nos va a afectar en términos materiales en cuanto al traslado físico de un lugar a otro, pero también nos afecta, digámoslo, psicológicamente, el trato que recibimos, y no menos importante, nuestro medio ambiente, en nuestra salud.

Todas las encuestas que tenemos sobre la calidad de los servicios en Santiago nos muestran una imagen que no es la que quisiéramos para Santiago, y tenemos mucho que mejorar. Hay conciencia que existe un derecho ciudadano que debemos tener un transporte público que sea seguro, eficiente, menos contaminante. Y esos tres elementos hoy día no están cubiertos a plenitud.

Y como lo ha explicado el ministro, lograr un transporte público seguro, eficiente y menos contaminante, está en el meollo del Transantiago. Este es el espíritu con el cual se aborda.

Quisiéramos decir también que junto con este espíritu, tenemos la sensación que si no lo hacemos, vamos a seguir perdiendo la batalla respecto de cómo entendemos el transporte público. Ahí estamos perdiendo la batalla. Estamos perdiendo la batalla porque tenemos, el 91, un 20% del transporte, 18,5, en automóviles. Esto aumenta a un 38. Y esperábamos que con la eficiencia del transporte público lográramos mantener, dentro de los límites de un 20%, el transporte privado. Ninguna ciudad, a la larga, funciona con un 40, 50, 60% de transporte privado en automóvil.

Y, por lo tanto, incentivar dejar el auto en casa y pasar al transporte público, es siempre y cuando el transporte público tenga las características que acabamos de decir: sea seguro, eficiente y no contamine. Y sea mucho más competitivo, porque es mucho más rápido que el automóvil.

Entonces, creo que acá tenemos un desafío mayor como ciudad. Y si a eso usted agrega un elemento que es esencial en un país como Chile, un país que tiene un nivel de ingreso por habitante de 5 mil dólares, en PPP aproximadamente 10 mil dólares. Pero sabemos que un país entre los 5 mil y los 15 mil dólares, es un país que va a tener una rapidísima expansión en el número de automóviles por familia. Pase usted los 15 mil dólares y riase de la vida, porque entonces el debate va a ser si usted va a tener Volkswagen o BMW. Pero el número de autos le queda igual, más/menos, porque llega al techo. Esa es la experiencia de todos.

Pero vea usted la experiencia de países que estaban a finales del 70, a comienzos del 80, vaya usted a España y vea lo que ocurrió, el transporte explosivo, el aumento explosivo del número de automóviles en propiedad particular. En buena hora ¿no?, en buena hora, es parte del progreso de un país. Y, por lo tanto, aquí vamos a tener un aumento claro y nítido en los próximos años del número de automóviles. Oiga, lo estamos viendo ahí. Si pasar del 18 al 38, es porque el parque automotriz en Santiago aumentó enormemente, y va a seguir aumentando enormemente.

Pero lo que se quiere es un plan de transporte en donde está muy bien que todos tengan auto, pero mejoremos el transporte público y generemos los incentivos para dejar el auto en la casa e irnos con los medios de transporte público. Ese es el meollo del proceso.

Y, por lo tanto, el esfuerzo que estamos haciendo es un esfuerzo coordinado, público y privado. Y ese esfuerzo, entonces, es lo que nos permite en este momento decir que con este seminario prácticamente se inicia el proceso de licitación que se proyecta, como lo acaba de señalar el ministro, con sus distintas etapas, y que esperamos que culmine en agosto del 2006, fecha en que va a estar en operación plena el proyecto.

Este gobierno, por cierto, va a haber terminado cuando el Transantiago esté en plena ejecución, pero así lo exige el diseño técnico del proyecto. Aquí no se trata de inaugurar obras antes que un gobierno termine, se trata de hacer las cosas bien, que es distinto.

Pero no es primera vez, éste es un país serio, sólido, estable, mi antecesor hizo la más profunda reforma judicial en Chile al sistema procesal penal, la más profunda, de un sistema escrito a un sistema oral, de un sistema en que el juez es fiscal y acusa, a un sistema en donde ahora hay un fiscal que acusa, un defensor público y un juez de garantía que falla.

Y cuando asumí, en diciembre del 2000, asumimos en marzo, en diciembre del 2000, en dos regiones de Chile, de las 13 que tiene Chile, comenzaba a aplicarse el nuevo sistema. Y se han ido cumpliendo cada uno de los pasos.

¿Por qué digo esto? Porque lo que aquí estamos definiendo tiene que ver con las características reales de lo que va a tener el país en materia de transporte, en las principales ciudades, en Santiago, Valparaíso y Concepción, y buena parte de esto se va a terminar complementando en el próximo período presidencial.

Pero la magnitud y el alcance de este proyecto requiere que su ejecución sea por etapas. Y esa es la razón, como requería la reforma procesal penal, que es la tremenda reforma judicial, que fuera por etapas.

Pero aquí, para poder llegar a este instante y a esta licitación, y no antes, y para poder tener credibilidad, teníamos que ser capaces de abordar dos elementos previos, que básicamente tenían que ver con otra parte del Transantiago: primero, el eje articulador del Transantiago es la red de Metro. Y la red de Metro tenía 41 kilómetros en marzo del año 2000. Y la red de Metro tendrá 86 kilómetros en poco más de un año y un par de meses más.

Es decir, en seis años vamos a haber construido más del doble del número de kilómetros

de Metro que teníamos en marzo del año 2000. Ese es un tremendo esfuerzo, es un tremendo esfuerzo del punto de vista financiero para un país como Chile.

Pero, en consecuencia, el Transantiago tiene como propósito que el número de pasajeros que utilizan el Metro, más que se duplique el número de pasajeros que usan el Metro, más que se duplique, de manera que gran parte de estos viajes, que este número aquí de cuánto participa el Metro, no obstante que el Metro ha crecido, el Metro disminuye su participación de un 8.5 a un siete punto algo, de un año a otro. Ahí está, ustedes ven el Metro, 8.5 y baja a 7.4. Hay más viajes, más pasajeros transportados, bueno, pero es que estamos hablando de casi 6 millones de viajes diarios, a 10 millones de viajes diarios.

Y en ese crecimiento, el Metro crece, pero crece menos que la media de los viajes. Y eso es lo grave, porque el Metro es seguro, eficiente, no contaminante. Y, por lo tanto, la red de Metro tiene que seguirse extendiendo.

En consecuencia, lo que hace el Transantiago es utilizar el Metro como un eje articulador, y a eso se agregan los otros ejes articuladores que son los ejes centrales con los cuales se comienza a operar.

El segundo elemento tiene que ver con la construcción de las autopistas urbanas. Y la construcción de las autopistas urbanas que en este instante tiene lugar en Santiago, buena parte van a estar concluidas en marzo del 2006 y otras durante el 2006, es un elemento integral con el Plan de Transporte, porque las autopistas urbanas es lo que van a permitir el desplazamiento del transporte privado, pero como una forma también de desincentivar, y digámoslo, porque tenemos una presión tributaria chiquitita, lo van a pagar los automovilistas a través del peaje.

Pero, algo muy importante, las autopistas urbanas, que pueden ser utilizadas también, por cierto, por el transporte público, fundamentalmente lo que tienen es descongestionar las redes troncales por donde el transporte público va a actuar.

Y, por lo tanto, hay una relación, y lo que estamos haciendo son doscientos setenta y tantos kilómetros de autopistas urbanas, que es la revolución más grande que va a tener lugar en la ciudad.

Y ahí, es asociación público-privada. O más bien, ahí el Estado ordena, regula, pero estamos teniendo hoy día una inversión cercana, en las autopistas urbanas, a los 2.500 millones de dólares. Si el Metro está costando 1.600 millones, las autopistas urbanas están costando una cifra bastante superior.

Y aquí, entonces, excúsenme que lo diga, son también las condiciones económicas del país lo que permite tener un emprendimiento de esta envergadura. El país con más bajo riesgo país de toda la región, el país con un mayor grado de estabilidad, con las tasas de interés internas más bajas de toda nuestra historia, gracias a una política fiscal seria y que obviamente no se discute, se mantendrá en el tiempo.

¿Cuántos países tienen la regla de un superávit estructural del 1%? Y eso es lo que hace, entonces, que usted tenga aquí 2.500 ó 2.600 millones invertidos en Chile y que se van a recuperar en los próximos 20 ó 30 años. Es decir, hacer ese tipo de autopistas implica

una apuesta por el país, en el largo plazo.

Y es, en consecuencia, a partir de ese éxito que hemos tenido que nos atrevemos, entonces, a hacer un paso adicional, que es este proceso de licitación aquí en el Transantiago.

Quiero decir, entonces, que la licitación a los privados de la red de transporte público es parte de un sistema integrado, es parte de lo que estamos haciendo en el Metro, es parte de lo que se hace en las autopistas urbanas y, claro, lo que tenemos que hacer, entonces, para poder hacer aquello, es cómo somos capaces de generar las condiciones para que esas 15 grandes empresas, sociedades anónimas a las cuales se refería el ministro, hagan una apuesta por Chile con su capital, así como han hecho una apuesta por Chile los concesionarios que lleguen a las grandes autopistas.

Y junto con ello, yo quisiera señalar el que respecto al financiamiento de las autopistas por los propios usuarios, es lo que permite recursos públicos para financiar el transporte público de la gran mayoría de los ciudadanos. Y eso es lo que nos permite, en consecuencia, generar los corredores exclusivos por donde el transporte público de los buses va a poder circular. Un par de esas cosas se están haciendo también por un mecanismo de concesiones, pero el grueso son recursos públicos.

Entonces, aquí lo que se está buscando es un conjunto de elementos para poder establecer, como dijo el ministro, un sistema eficiente y de calidad para la inmensa mayoría de los santiaguinos, que son quienes van a usar este transporte.

Pero también hemos hecho otras tareas, hemos hecho otras tareas en esta etapa, y algo muy importante me parece, es lo que hemos hecho a través de la Empresa Nacional de Petróleo. Cuando asumimos el gobierno, en el mes de marzo, los combustibles que tenía Enap eran combustibles en donde el diesel tenía aproximadamente 1.000 partículas de azufre, 1.000. Se bajó a 300 en abril o mayo del 2001, y ahora se ha bajado a 50. Pocos países de Europa, básicamente los escandinavos, tienen 50 partículas de azufre en el diesel. Pero esto implicaba una inversión, en promedio, sobre 500 millones de dólares de Enap, para poder tener acá en la ciudad de Santiago, el diesel más limpio de América Latina. Algunos Estados de los Estados Unidos, en la costa del Pacífico, esperan el año próximo llegar a tener el nivel de calidad del diesel que tenemos nosotros. Perdón que lo diga así, pero es así.

Entonces tomamos en serio cuando hablamos de cómo disminuir la contaminación. Había una cifra sobre la contaminación que no sé si la pueden poner, ese esfuerzo que se ha hecho, eso tiene que ver con lo que hemos sido capaces... ahí está, ese esfuerzo de la caída del año 2000, de las emisiones, básicamente los niveles de óxido nítrico, que son los gases producto de la combustión, en la línea roja que está ahí, media naranja, esa roja, vean ustedes el nivel de emisiones del año 2000 y luego qué es lo que nos ocurre cuando se hace, de una parte, ese 40% de reducción, a julio del 2004, es el efecto combinado del diesel y el efecto combinado de la reducción del número de buses. Y esperamos que ese efecto combinado hacia el año 5 va a ser también la disminución, más que de buses, la disminución de lo que dice relación con las nuevas características del petróleo que está produciendo Enap.

Señalo esto, porque así como decimos que tenemos autopistas, así como decimos que

tenemos Metro, también tenemos combustibles de primer nivel. Pero para poder utilizar ese combustible de primer nivel, como el que tenemos ahora, requerimos nuevos tipos de motores y nuevo tipo de explosiones a gas, y eso es la necesidad del cambio del parque automotriz que tenemos que hacer en Santiago. Y esto es lo que me parece, entonces, más eficiente.

Este Transantiago, en consecuencia, es un proyecto de asociación público-privada y que en cierto modo corresponde a los mismos principios que hemos establecido cuando se hizo el programa de concesiones, en que entendemos que tiene que haber ciertas garantías mínimas que tiene que dar el Estado para que el mecanismo de financiamiento sea más económico, tenga más interesados y sea más competitivo, más competitivo entre los que van a participar.

El tema es cómo el Estado genera las condiciones necesarias para que este proceso funcione. El Estado por sí solo no puede hacer todas las tareas, lo importante es que el Estado tenga claro cuáles son las tareas que debe hacer para hacerlas bien y que el sistema funcione. Y, entonces, una buena parte de lo que se va a hacer, se va a hacer gracias a los privados, en una actividad regulada por el Estado.

Y para eso, entonces, es que se han hecho las ampliaciones de Metro, esperamos también que quede claro cuáles van a ser las futuras expansiones de Metro. No hay ninguna razón para que las expansiones de Metro terminen ahora en estos 86 kilómetros, tiene que continuar un proceso de aumento de la red de Metro.

Pero aquí se ha hecho, como ustedes saben, un modelo innovador, tanto para los operadores como para los financistas, con respaldo del gobierno y del sector privado. Y, en ese sentido, hay tres, y a lo mejor cinco operadores internacionales interesados en participar. La International Finance Corporation del Banco Mundial está dispuesta en apoyar a los operadores en su financiamiento. El Banco Mundial, a través de su filial que opera con el sector privado, quiere participar, porque considera que es el proyecto más innovador en materia de transporte que en este instante se está presentando a nivel mundial. Y varios bancos nacionales, consorciados en duplas, por así decir, han expresado interés en poder operar lo que es la agencia financiera del Transantiago.

Y no me cabe la menor duda que la agencia financiera del Transantiago es el embrión en que al comienzo lo que usted va a hacer con eso es pagar el transporte, pero después, a poco andar, con esa misma ficha usted va a pagar para echarle bencina al auto, o usted va a pagar para cambiar neumático, o usted va a pagar, es decir, va a ser una forma de crear dinero plástico a través de esta ficha, que le va a cambiar. Y ese es el interés, por supuesto, que esto va a tener.

En consecuencia, yo creo que acá estamos en presencia de un trabajo serio, hecho con un tremendo esfuerzo, muchas horas de dedicación, déjenme decirles que los caballeros que están sentados acá, algunos allá a bajo, han pasado muchas horas también con el Presidente, pero que ha sido el resultado de la coordinación de muchos elementos que culmina aquí con el proceso de licitación.

También déjenme decirles que a ratos son temas complejos, difíciles. Santiago va a ser tal vez la única ciudad, hasta donde yo sé, que va a tener 5 ó 6 autopistas concesionadas que pertenecen a distintas sociedades anónimas y a distintos dueños, pero con un solo

sistema de cobro centralizado, el famoso TAG. Y eso no ocurre en todas partes. Y el sistema de cobro electrónico, que existe en muchos lugares ya, en muy pocos está centralizado como va a estar en Chile, con una sola agencia.

Entonces, tenemos confianza también que lo que aquí estamos haciendo, que es la combinación de varios medios de transporte para el desplazamiento de la persona, con una sola tarjeta magnética y con un costo que esperamos que sea más barato que el actual, porque cuando hoy usted tiene que tomar dos buses para llegar al trabajo, o bus más Metro, usted está hablando de 600 pesos. Y eso es lo que esperamos que pueda disminuir al hacer la operación integrada del Transantiago. Es un tremendo desafío, pero es un tremendo desafío que lo vamos a hacer y hacer bien, por una asociación público-privada. Y ese es el sentido de esta reunión y de este seminario. Estamos haciendo lo que tenemos que hacer desde nuestra parte.

Ahora, como Presidente los quiero invitar a ustedes a entrar a participar en este nuevo sistema, un sistema innovador, que en el fondo es invitarlos a participar en la mayor transformación del transporte público que se ha hecho en Chile y que muchos de otros lugares están viendo cómo va a funcionar.

Y tal como lo señalé cuando dimos a conocer este proyecto a la ciudadanía, quiero decirles que juntos, el ámbito público y ustedes, el ámbito privado, tenemos una gran oportunidad, una gran oportunidad de lograr que la competencia en el transporte público esté radicada en la licitación y no en las calles, como hoy día, quién corre más rápido para levantar más pasajeros que el que está más adelante. No quiero que la competencia sea corriendo en las calles, queremos que la competencia sea en la licitación que ahora tiene lugar. Eso es lo civilizado. Queremos tener una sociedad que sea más amistosa con sus habitantes, eso es lo civilizado. Y una ciudad y una sociedad más amistosa con sus habitantes, pasa por tener un transporte de estas características, y que sea también más rápido y podamos tener entonces más tiempo con los nuestros.

Acá, por razones que no es el caso mencionar, hemos tenido un tremendo desarrollo en materia de construcción de viviendas hacia el sur de Santiago y un gran desarrollo en materia de crecimiento del parque industrial hacia el norte de Santiago. Dígame usted el resultado de aquello: hora y media de transporte del que va de La Pintana o El Bosque a trabajar a Renca o Lampa. Se está modificando, eso se está modificando, pero mientras se modifica vamos a tener durante largo tiempo eso. Y esa es la razón por la cual pasa a ser tan importante entonces el tema de este plan.

En suma, junto con invitarlos a participar en esta licitación, lo que quisiera decirles es el compromiso del Gobierno de sacar esto adelante. Hemos aprendido que cuando invitamos a participar al mundo privado, nacional e internacional, tenemos que hacer una sociedad de largo plazo. Los queremos aquí para que hagan una sociedad con Chile por un largo tiempo. Y como Presidente quiero comprometerme con ustedes, que tendremos que generar las condiciones para que esta sociedad sea exitosa. Las rentabilidades para permanecer en Chile son indispensables, adecuadas, para que la sociedad chilena y los usuarios se sientan también cómodos. Eso es lo que hemos hecho en otros ámbitos, y eso es lo que estamos seguros vamos a poder también hacer aquí con ustedes, que van a ser los gerentes del transporte público en Santiago, en transporte de superficie.

Bienvenidos a esta licitación, que haya una buena competencia, porque una buena competencia es buena para ustedes, que los mantiene en la punta de sus actividades, y es buena para el país, porque tenemos licitaciones un poquito más baratas.

Muchas gracias y mucho éxito.