

Santiago, 12 de Abril de 1990.

Srs. Ministros
Secretario General de Gobierno y Secretario de la Presidencia.

REF : Tarifa Escolar en el Metro.

Respondiendo a la inquietud de Uds. respecto a la gestación y estado actual de la tarifa escolar en el Metro, les informo lo siguiente:

- 1.- El mismo día 15 de Marzo en que asumía la Presidencia del Metro, los Srs. Ministros de Educación y Transportes hacían sendos anuncios públicos de que se aplicaría tarifa escolar en el Metro .

Al inquirir en el Ministerio de Transportes antecedentes sobre este anuncio, se nos informó que se trataba de un compromiso tomado por el Presidente de la República con gremios del sector y organizaciones estudiantiles.

- 2.- En vistas de la circunstancia emitimos una declaración pública donde señalábamos que ante el interés de los Ministerios de Educación y Transportes por la tarifa escolar en el Metro, medida originalmente propuesta por el Presidente de la República, iniciábamos los estudios de implementación para ser llevados a nuestros accionistas - Corfo y Ministerio de Hacienda - en vistas a adoptar una resolución.

- 3.- En su sesión del día 23 de Marzo el Directorio del Metro conoció los estudios preliminares sobre el tema y acordó por unanimidad poner en marcha "de inmediato" el proceso de implementación de la tarifa escolar.

Desde entonces hasta la última sesión del día de ayer, el seguimiento al avance en la tarifa escolar fué tratada por el Directorio.

Informo que en el Directorio del Metro participan, entre otros; Sergio González Subsecretario de Transportes; Jorge Rodríguez Grossi del Gabinete del Ministerio de Hacienda y Alejandro Magni del Gabinete del Ministro de Obras Públicas.

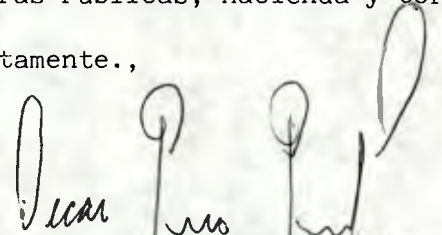
- 4.- El Lunes 9 de Abril recién pasado fuímos convocados a una reunión en el Ministerio Secretaria de la Presidencia, el Subsecretario de Transportes, así como el Presidente del Directorio y el Gerente General del Metro para informar sobre la tarifa escolar. En la reunión participaron el Subsecretario Ricardo Solari y José Pablo Arellano, Director de Presupuestos. Se les explicó al detalle el origen de la medida, todo lo que hemos acordado hacer para su pronta implementación y las implicancias financieras de ella. Ante consultas del Director de Presupuestos se le informó que el origen de la iniciativa no era nuestra y los pasos seguidos, y también recibimos una opinión positiva del Subsecretario por lo concreto de la medida.

En la reunión que hicimos además presenté nuestra preocupación porque no nos forzaran a una tarifa inferior a \$ 30.- como en varias oportunidades se nos planteó y que no se extendiera el uso del carnet escolar a más usuarios por las implicancias en las finanzas y calidad del servicio del Metro. Además hicimos presente a Presupuestos otros problemas financieros de arrastre que requieren pronta resolución.

5.- Aprovecho por último de informar que respecto a las noticias de prensa del día de ayer sobre ampliación de las líneas del Metro, varios medios periodísticos, quizás arrastrados por la información sensacionalista de "La Segunda" del Martes pasado, no reflejaron el contenido exacto de nuestra respuesta ante preguntas de los periodistas. Para aclarar a Uds. el carácter preciso de ella, remito fotocopia de la nota de "El Mercurio" que fué uno de los medios que reflejó más precisamente nuestras declaraciones. Así mismo informo a Uds. que en el día de ayer, el Directorio del Metro acordó por unanimidad salir al paso de estas versiones y estamos emitiendo un Comunicado de Prensa en el día de hoy aclarando el punto en el siguiente sentido:

- a) Lo efectivo es que hemos priorizado el estudio de la llamada línea 5, por ser la que muestra mayor rentabilidad en los anteproyectos.
- b) Estos estudios estarán listos en Agosto y no hay aún decisión tomada.
- c) El Metro no es autónomo en estas materias, por la envergadura de sus implicancias y cualquier decisión requiere la participación, al menos de los Ministerios de Transportes, Obras Públicas, Hacienda y Corfo.

Atentamente.,


OSCAR GUILLERMO GARRETÓN PURCELL
Presidente Directorio
METRO S.A.

Anunció el Director Oscar Garretón:

Desde el 23 de Abril Se Espera Aplicar Tarifa Escolar en Metro

- También informó de los estudios para construir la Línea 5, que partiría desde la estación Universidad de Chile, hasta el paradero 14 de Vicuña Mackenna.

La posible aplicación de la tarifa escolar a partir del próximo 23 de abril, anunciaron ayer las nuevas autoridades de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., quienes señalaron que esta tendría el mismo valor que fijen para el pasaje escolar el Ministerio de Transporte y los empresarios de la locomoción colectiva.

El presidente del Metro S.A., Oscar Guillermo Garretón, dijo que esta medida que "se inserta en la nueva fisonomía que se quiere dar al ferrocarril metropolitano, transformándolo en un medio de transporte al alcance de todos; en un lugar de encuentro del arte y la cultura; y en una solución positiva al problema de la contaminación".

Junto al gerente general, Sergio Jiménez, el directivo máximo del Metro S.A., señaló que se intenta "democratizar" el acceso a este medio de transporte, ampliando su capacidad de ser-

vicio, contemplándose a futuro la ampliación de su red. Sobre este último punto, Oscar Guillermo Garretón informó que se concentra la atención y estudios en la Línea 5, que presenta la más alta rentabilidad, y que parte desde la estación de la Universidad de Chile, hacia Avenida Matta, San Eugenio, Vicuña Mackenna, y hasta el paradero 14 de La Florida que es el cruce con la circunvalación Américo Vespucio.

Se indicó que, según los estudios, la Línea 5 del Metro tendría un costo de 300 millones de dólares, y si se aprobara el proyecto y se iniciara su construcción estaría terminada en un plazo de tres años.

Según indicó Garretón a "El Mercurio", la construcción de la Línea 5 "está en estudio prioritario y se tendrán todos los antecedentes en agosto de este año. Esta no es una decisión autónoma del Metro S.A., porque es una

inversión de una gran envergadura, y en esto tienen que participar en el plano de las inversiones los Ministerios de Transporte, de Obras Públicas, y de Hacienda, porque estas obras normalmente se realizan con financiamiento externo de responsabilidad del estado chileno".

Señaló que si se hiciera una encuesta, la mayoría abrumadora que vive en Santiago sería favorable a la extensión de la red del Metro, pero, añadió, las dificultades son buscar proyectos rentables y a partir de eso compatibilizar con las necesidades de inversión en otras áreas.

Se destacó que "dentro de las medidas destinadas a racionalizar la circulación y combatir la contaminación, el Metro aparece como una de las más positivas y fáciles de poner en prácti-

(Continúa en la página 14)

Desde el 23 de Abril

(De la página C 1)

ca", y que "el aumento de la frecuencia de los trenes y el número de cochés, permitiría transportar con el material actualmente disponible, 50 mil pasajeros por hora, en cada sentido".

Se ejemplificó la magnitud de la cobertura de transporte del Metro, informándose que en febrero pasado se superó la cifra de 1.500 millones de pasajeros, "lo que equivale a llenar 18 mil veces el Estadio Nacional o a transportar más de cien veces a toda la población del país".

La afluencia máxima se registró el 1º de abril de 1987, con ocasión de la visita del Papa Juan Pablo II, "ese día el Metro transportó 849.527 pasajeros".

Y, finalmente se explicó que, hasta diciembre de 1989, el Metro ha recorrido 46.777.585 kilómetros, lo que equivale a 55 viajes ida y vuelta a la luna.

Se destacó asimismo que el Metro es un lugar privilegiado de encuentro, un punto de confluencia de más de me-

dio millón de santiaguinos, "queremos que ese encuentro sea también un encuentro con el arte, la cultura y el esparcimiento mediante la utilización de nuestra vasta infraestructura como lugar de creación, exposición y animación cultural".

En otro orden de cosas, Oscar Guillermo Garretón señaló que al constituirse el Metro en sociedad anónima "sin ningún a justificación clara se le cargó un pasivo de 200 millones de dólares de la deuda fiscal, cuando la deuda real del Metro ronda en el orden de los 50 o 55 millones de dólares".

Según explicó, los 150 millones restantes fueron cargados en el decreto firmado por el ex Presidente Pinochet. "Hemos planteado esta situación a la Dirección General de Presupuesto y eso, sin duda, va a tener un efecto negativo de imagen sobre la empresa", señaló.