

PERÍODO LEGISLATIVO 2006 – 2010

COMISIÓN INVESTIGADORA ENCARGADA DE ANALIZAR LOS ERRORES COMETIDOS EN EL PROCESO DE DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRANSANTIAGO

Acta de la 6° sesión celebrada el martes 31 de julio de 2007, de 11:42 a 14:05 horas.

SUMARIO:

Se recibió a la señora Gloria Hutt, Gerente Regional de América Latina de la Consultora Steer Davies Gleave, quien se refirió al diseño e implementación del Plan de transporte público denominado “Transantiago”.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Enviar a la Secretaría de esta Corporación copia del informe remitido por el ex Presidente del Directorio de Metro S.A. a los miembros del Comité de Ministros del Transantiago y a la Ministra Secretaria General de la Presidencia sobre el impacto de Transantiago en la operación de Metro.

2.- Solicitar al Ministro de Transportes se sirva remitir a esta Comisión los estudios y análisis que llevaron a postergar la puesta en marcha del Plan Transantiago, efectuados durante el gobierno del ex Presidente Ricardo Lagos, así como también aquéllos realizados durante el actual gobierno, que motivaron la decisión de postergar el inicio del citado Plan, originalmente programado para el mes de octubre del año 2006.

3.- Solicitar al Gobierno se sirva remitir a esta Comisión todos los informes elaborados por la Consultora Fernández & De Cea, Ingenieros Limitada sobre el diseño e implementación de un nuevo sistema de transporte público.

4.- A solicitud del Diputado señor Accorsi, se acordó lo siguiente:

- Incorporar a la nómina de personas susceptibles de ser invitadas a la Comisión, a un representante de la empresa de Buses STP, en atención al nulo porcentaje de evasión que registra.

- A raíz de los múltiples reclamos que ha recibido sobre el funcionamiento de la tarjeta BIP, se acordó oficiar al Ministro de Transportes a fin de solicitarle tenga a bien informar sobre la cantidad de quejas que se han presentado sobre este particular y para que remita a esta Comisión cualquier otro antecedente que obre en poder de ese Ministerio sobre esta materia.

5.- Enviar un oficio al Presidente de la Comisión Especial Mixta de Presupuestos a fin de solicitarle tenga a bien remitir los

antecedentes proporcionados por el señor Ministro de Transportes durante la sesión realizada el día 30 de julio del presente año, que tuvo por objeto conocer acerca del destino de los recursos y de los reembolsos a que se refieren los artículos 2° y 7°, respectivamente, de la ley N° 20.206, sobre Fondo de Estabilización Financiera del Sistema de Transporte Público de la ciudad de Santiago (este oficio no será enviado, dado que la información requerida llegó antes del envío del mismo).

6.- Enviar un oficio al Presidente del Directorio de la Empresa Metro S.A.. a fin de solicitarle tenga a bien informar si dio a conocer a la Superintendencia de Valores y Seguros el documento remitido por el ex Presidente del Directorio de Metro S.A. a los miembros del Comité de Ministros del Transantiago y a la Ministra Secretaria General de la Presidencia en relación al impacto de Transantiago en la operación de dicha empresa.

I. PRESIDENCIA: Se inicia la sesión, presidida por el Diputado Patricio Hales Dib.

Actúa como Secretario de la Comisión el señor Juan Pablo Galleguillos Jara y como abogado ayudante el señor Rafael Ruz Parra.

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;
Burgos, don Jorge;
Cristi, doña María Angélica;
Farías, don Ramón;
Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurren los Diputados señores Accorsi; Fuentealba y Jiménez y la señora Gloria Hutt, Gerente Regional de América Latina de la Consultora Steer Davies Gleave.

III. CUENTA:

El señor **GALLEGUILLOS** (Secretario de la Comisión) informa que se han recibido los siguientes documentos:

1.- Una comunicación del Ministro del Interior por la cual remite el informe enviado por el ex Presidente del Directorio de Metro S.A. a los miembros del Comité de Ministros del Transantiago y a la

Ministra Secretaria General de la Presidencia sobre el impacto de Transantiago en la operación de Metro.

2.- Una nota del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones por el que remite el informe señalado en el punto anterior.

3.- Correos electrónicos del Diputado señor Enrique Accorsi:

a) Por el primero, sugiere que se invite a un representante de la empresa de buses STP, en atención al nulo porcentaje de evasión que registra.

b) Por el segundo, a raíz de los múltiples reclamos que ha recibido sobre el funcionamiento de la tarjeta BIP, solicita se oficie al Ministro de Transportes a fin de que informe sobre la cantidad de quejas que se han presentado sobre este particular y para que remita cualquier otro antecedente que tenga sobre este problema.

4.- Un oficio de la Oficina de Informaciones por el cual remite un informe elaborado por la Sección de Economía y Análisis Presupuestarios de esa Oficina, sobre las Partidas de los Presupuestos correspondientes al Ministerio de Transportes, desde el año 2004 a la fecha y si en éstas se contemplan programas sobre modernización del sistema de transportes.

5.- Un oficio de la Corte de Apelaciones de Santiago, por el que remite copia de las sentencias recaídas en los Ingresos N° 1672 y 2717 de esa Corte, ambas del año 2004. Asimismo, en relación a la tercera sentencia requerida, solicita se indique el número de ingreso de la referida acción constitucional, tal como se expresó en los otros dos casos.

6.- Un memorándum de la Oficina de Relaciones Públicas, por el que informa que esta Comisión no podrá hacer uso de la Sala Inés Enríquez, el día martes 11 de septiembre del año en curso, en razón de que, de acuerdo a información entregada por la Dirección de Relaciones Internacionales, en esa misma fecha se llevará a cabo en el Congreso Nacional el III Foro del Parlamento Iberoamericano.

7.- Presentación del Director Ejecutivo de INGYTRANS, señor Remberto Echeverría, mediante la cual hace una serie de observaciones respecto de la participación del señor Fernando Bustamante en la sesión de ayer. Al mismo tiempo, reitera su solicitud de ser invitado para aportar antecedentes a la investigación de esta Comisión.

IV) ACTAS

El acta de la sesión N°4 se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió a la señora Gloria Hutt, Gerente Regional de América Latina de la Consultora Steer Davies Gleave, quien se refirió al diseño e implementación del Plan de transporte público denominado "Transantiago".

La versión de la sesión consta en acta taquigráfica que se anexa.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:05 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 6ª, celebrada en martes 31 de julio de 2007,
de 11.42 a 14.10 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Enrique Accorsi, Jorge Burgos, Ramón Farías, Tucapel Jiménez, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule, Gonzalo Uriarte y Renán Fuentealba.

Concurre como invitada la señora Gloria Hutt Hesse, ingeniero civil, gerente para América Latina de Steer Davies Gleave.

TEXTO DEL DEBATE

El señor HALES (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El acta de la sesión 4ª se da por aprobada.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

-El señor GALLEGUILLOS (Secretario) da lectura a la Cuenta.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, quiero hacer la siguiente sugerencia.

Como ayer recibí el informe de Metro de parte de los ministros del Interior y de Transportes y Telecomunicaciones, lo pongo a disposición de la Comisión. Sugiero que se saque copia de él y se entregue de inmediato a cada uno de los miembros de esta Comisión.

En segundo lugar, si les parece, podemos enviar una copia de él a la Secretaría de la Cámara, dado que se acaba de anunciar que hoy habrá sesión especial. Y si es para tratar justamente esta materia, entonces me parece conveniente que la Secretaría lo ponga a disposición de los señores diputados.

Sobre la materia, tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sobre los documentos que ha mencionado el señor secretario en la Cuenta, ¿se tiene acceso a ellos sólo si se solicitan o se envían a todos los miembros de la Comisión?

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, los diputados tienen acceso a todos los documentos siempre y cuando los soliciten.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, lo pregunto porque para mí es más importante un par de sentencias que pedí, más que el memorando de Metro.

El señor HALES (Presidente).- Esos documentos están a disposición de los señores diputados. Basta con que lo solicite a la Secretaría.

¿Habría acuerdo para enviar a la Secretaría de la Cámara de Diputados el memorando de Metro que me entregaron los ministros del Interior y de Transportes y Telecomunicaciones?

Tiene la palabra el señor Patricio Melero.

El MELERO.- Señor Presidente, el informe que usted menciona viene con una nota del ministro del Interior dirigida a usted en su calidad de Presidente de la Comisión, y dice: "Conforme a lo acordado, le envío copia del oficio e informe del Metro de Santiago enviado en diciembre de 2006 al Comité de ministros del Transantiago. Atentamente".

Viene con una nota informal, manuscrita, del ministro del Interior. Ayer, la Comisión había acordado solicitarlo. De manera que es importante que en la cuenta quede consignado que fue enviado por el ministro del Interior y no como una gestión oficiosa del Presidente de la Comisión.

En segundo lugar, quiero decir que este informe fue publicado completo en el diario El Mercurio.

El señor MONTES.- ¡No, no está entero, señor diputado!

El señor MELERO.- ¿No está entero?

REDACCIÓN DE SESIONES

6

Pero hoy, en la página web de El Mercurio, dice que está el texto completo del informe. En consecuencia, ya está en conocimiento de la prensa. Recordemos que fue ese medio el que lo dio a conocer a la opinión pública. Por consiguiente, ya no tiene nada de confidencial.

Sólo quiero consignar la forma en que el Gobierno ha respondido a esta Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el informe que tiene la secretaría ¿es el que mandó Metro al Gobierno o es el informe realizado por la consultora Fernández & De Cea? Creo fundamental contar con los dos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, entendí que ayer, entre otras cosas, se iba a oficiar al ministro del Interior debido a que ese informe se había conocido, aunque extractado, por la prensa y no fue entregado a la Comisión, a pesar de que, según entiendo, la Comisión lo había solicitado. Ahora me entero que el ministro se lo envió al Presidente de la Comisión, con una nota manuscrita. Por lo tanto, ya no tiene mucho sentido enviar ese oficio en los términos que acordamos ayer. Más bien corresponde acusar recibo de haber recibido el informe. Pero eso no obsta para señalar que, aunque ya recibió el documento, la Comisión estima que hubiera sido más adecuado que el Gobierno lo hubiera enviado cuando fue solicitado por el propio Presidente de la Comisión.

Por otra parte, como a veces las Cuentas son extensas, ayer solicité que se nos enviara copia de ellas, de modo de registrar la correspondencia o los temas incluidos allí. Reitero mi petición.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, tengo entendido que ayer el ministro del Interior le remitió el documento que usted le pidió verbalmente durante la semana distrital, asumiendo que a la Comisión le interesaría conocer esa información que ya apareció en los diarios. Por eso se la envía con una tarjeta personal. Incluso, ayer, todos respaldamos esa gestión. En consecuencia, no pudo responder a un oficio que ni siquiera había salido de la Comisión.

Hago esta precisión para que quede registrada.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, respecto del mismo tema, en su exposición de ayer, el señor Bustamante dijo que había múltiples documentos del Metro. Por eso, antes de que salga a la luz el resto de los documentos, debíamos pedir al directorio de dicha empresa que nos remita todos los antecedentes existentes, desde el 2000 en adelante, referidos a la puesta en marcha del Plan Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Estamos resolviendo una propuesta de acuerdo respecto del oficio en cuestión.

Como señaló el diputado Burgos, se trata de una gestión personal del Presidente de la Comisión durante la semana distrital, sin esperar que se realizara la sesión del lunes 30, respaldada por la Comisión. Desde luego, era sólo una gestión personal, sin que se enviara algún oficio, porque me iba a atribuir la representación de toda la Comisión.

A partir de esa gestión, el ministro me responde con una nota y me entrega la copia que había comprometido. Como me la entregó, aun cuando sea en carácter personal, no me puedo olvidar de mi cargo, por lo que hoy la entrego a la Comisión.

El señor MELERO.- No es personal, porque el ministro le dirige la nota como Presidente de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Sí. Pero me pareció importante que se formalizara en la Comisión. La nota del ministro es sólo una delicadeza para entregarla. El ministro Cortázar entrega el informe con una carta que señala: "De acuerdo a lo conversado telefónicamente, estoy haciendo entrega del informe". Me

parece que las dos notas y los dos informes, aunque sean iguales, deben ser entregados a la Comisión y quedar a disposición de los señores diputados. Por lo tanto, fotocopiaremos el documento para entregárselo a cada diputado.

Como manifestó la diputada Allende, se me entregó un documento que ayer acordamos solicitar por oficio. Si éste no ha sido despachado, podemos agregar las observaciones de la diputada Allende, que interpretan lo que la Comisión expresó ayer.

Si les parece a los señores diputados, procederíamos a entregar copia de ese documento a los señores diputados. Si es igual a lo que se ha publicado en Internet, no interesa.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Segundo, si le parece a la Comisión, entregaríamos una copia a la Secretaría de la Cámara de Diputados, de manera que los Comités también tengan acceso a ese documento, dado que hoy tenemos sesión especial.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tercero, si le parece a los señores diputados, haríamos observaciones al oficio propuesto ayer por el diputado Uriarte, que fue complementado por las intervenciones de distintos diputados.

¿Habría acuerdo para agregar al oficio acordado ayer las observaciones y comentarios realizados por la diputada Allende?

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no tiene sentido que discutamos ahora un oficio acordado ayer para reclamar, con justa razón, por que un documento que, aunque había sido solicitado por el Presidente de la Comisión, no había sido entregado. Sin embargo, el documento fue entregado hoy sin que mediara el oficio. Entonces, no tiene sentido enviar tal oficio. Lo que sí corresponde es cambiar el tenor del oficio.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, el oficio se va a enviar porque fue acordado y porque se agregan, además del tema de Metro, todas las demás materias atingentes. Yo sólo estaba recogiendo aquella parte de las observaciones que usted había planteado.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, lo que ahora tiene sentido es enviar un oficio en que se acuse recibo del documento. Sin embargo, también cabe consignar que habría sido deseable que el Gobierno, a través del ministro del Interior, lo hubiese entregado en su momento, cuando su Señoría lo solicitó, por lo que lamentamos que no haya sido enviado oportunamente. Además, cabe agregar las otras cosas que hemos solicitado.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, las observaciones sobre la oportunidad de la entrega del documento y el reclamo que sugiere la diputada Isabel Allende por no haberlo entregado con anticipación, así como la molestia que han expresado al ministro del Interior los partidos de la Concertación -porque, de haberse entregado esos antecedentes oportunamente, habría habido una actitud diferente hacia el Gobierno-, son elementos propios de la discusión de la Comisión; es decir, son, más bien, parte de las conclusiones.

Más allá de las opiniones que cada sector político quiera entregar -están en su legítimo derecho de hacerlo-, me parece que comprometer a la Comisión en un oficio en que se solicitan antecedentes es extemporáneo. En el informe podremos consignar todas las opiniones sobre la materia y los partidos políticos tienen la libertad para ejercer ese derecho públicamente cuando lo estimen conveniente y, desde luego, en la sesión de hoy. Por lo tanto, sólo solicitaría enviar los oficios.

En esa misma dirección, lo que el ministro del Interior le ha hecho llegar al señor Presidente es, según el oficio conductor del señor Blas Tomic, el resultado del análisis de impacto del Transantiago sobre la operación del Metro, un estudio de carácter reservado, realizado por los especialistas en transporte Fernández & De Cea Ingenieros. Pero no contiene el informe completo de Fernández & De Cea, sino

que es, más bien, una suerte de minuta comentada por el señor Blas Tomic, con las salvaguardias del caso. Pero necesitamos el informe completo.

El señor HALES (Presidente).- Ése es el informe.

El señor MELERO.- Si lo que el Gobierno tuvo fue solamente un análisis comentado del informe de Fernández & De Cea, la Comisión no debe considerar que tiene el informe de Fernández & De Cea. Sobre eso quiero llamar la atención. Por consiguiente, sería de interés para la Comisión tener el estudio completo realizado por Fernández & De Cea, que se le podrá pedir a esa consultora, al ministro de Transportes y Telecomunicaciones o al ministro del Interior.

El señor HALES (Presidente).- Me parece que los juicios de valor respecto de la oportunidad o del modo cómo se hizo son materia del debate, de manera que sería prudente no incluir juicios en un oficio que adelantaría un debate que podría ser mucho más amplio. Por consiguiente, pido postergar ese debate y enviar el oficio y dar por recibido el documento que se nos ha enviado. No confundamos los informes. Si en otro momento queremos debatir sobre él, hagámoslo y analicemos si nos parece completo o no.

El documento solicitado fue el que habría recibido el Gobierno de parte del presidente del Metro, en que se entregaba un análisis a partir de un informe de Fernández & De Cea. Ése es el documento que recibió el Gobierno, por varios ministros, de parte del presidente del Metro, y ahora lo hace llegar a la Comisión. Ahora, si Metro ha recibido más informes, también los podemos pedir, pero –reitero- el informe al que nos referimos, que recibió el Gobierno en su momento, fue el análisis interpretativo que hace Metro respecto de la asesoría que le brindó Fernández & De Cea. No es el informe completo.

No estamos en condiciones de hacer un debate sobre esos antecedentes, sino que más bien corresponde pedirlos.

Por lo tanto, solicito recibir este documento y entregarlo a la Secretaría. Si a los diputados les parece que hay que pedir más informes, lo hacemos. Por de pronto, correspondería enviar el oficio en los términos en que estaba acordado.

El señor MELERO.- Señor Presidente, una precisión.

La pauta dice que por especial encargo del directorio del Metro de Santiago, realizado el día 27 de noviembre de 2006, se encargó hacer llegar al Comité de Ministros los resultados del análisis del impacto de Transantiago sobre la operación de Metro. Se trata de un estudio de carácter reservado realizado por los especialistas en transportes de Fernández & De Cea Ingenieros. Entonces, el informe completo lo tiene el directorio del Metro, que es distinto al que le envió el presidente de Metro al Gobierno. Simplemente pido que, además, le pida al actual presidente del Metro que envíe el informe completo de Fernández & de Cea que recibió el directorio de esa empresa.

No pido nada más que eso.

El señor HALES (Presidente).- Sobre el primer oficio, ¿habría acuerdo en enviar a la Secretaría lo llegado hasta la fecha?

Acordado.

Respecto del segundo oficio que ha solicitado el diputado Melero, ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, considero que debemos conocer toda la cadena de estudios que ha hecho Fernández & De Cea. Ellos hicieron la propuesta del escenario 5.5 y todos los posteriores, el estudio del 2004 y de este estudio. Entonces, me parece que lo más razonable es pedir a esa consultora que venga lo antes posible a esta Comisión y que nos den a conocer los distintos análisis que ellos han hecho.

Lo que pedimos corresponde a la minuta, pero el resto del análisis que hizo Fernández & De Cea, lo que no se cumplió de lo que propusieron inicialmente y cómo se desarrolló, deberíamos verlo directamente con ellos. Debemos hablar con ellos y pedirles que traigan todos los estudios que realizaron.

He conocido algunos de los escenarios que elaboraron, con los distintos supuestos y factores, y estimo que lo más importante es escucharlos.

Además, solicito que se oficie al ministro de Transportes para que nos envíe el análisis que los llevó, en la época del Presidente Lagos, a postergar el

inicio del Transantiago y también el que los decidió a postergar nuevamente, en octubre de 2006, la puesta en marcha de dicho plan. Son los dos momentos en que hay decisiones, en que se habla de postergación y sería interesante para esta Comisión conocer el conjunto de estudios y elementos que llevaron a esas decisiones, para contrastarlo con lo que ocurrió en enero del presente año.

En cuanto a la propuesta del diputado Melero, la encuentro insuficiente. Considero que hay que conocer todos los estudios, no sólo éste, porque eso es lo que nos permitirá comprender el trabajo de Fernández & De Cea.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, me sorprende la postura del diputado Montes, porque independientemente de que sea insuficiente o no lo solicitado por el diputado Melero, es muy necesario contar con esos antecedentes hoy, dada la minuta que presentada por el Gobierno, que ha sido publicada por todos los medios de comunicación.

Así que, independientemente de que venga la consultora Fernández & De Cea a explicarnos todos los estudios que hizo durante el transcurso del diseño y la implementación del Transantiago, es fundamental tener a la vista, lo antes posible, el análisis del cual derivó la minuta que el señor Blas Tomic envió al Gobierno para postergar el inicio del Transantiago.

Por lo tanto, en virtud de la transparencia y del buen funcionamiento de esta Comisión, es urgente que tengamos a la vista dichos antecedentes.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, de acuerdo con lo que hemos analizado, se ha propuesto invitar a la sesión del próximo lunes a la consultora Fernández & De Cea. Eso quiere decir que, probablemente, en esa reunión conoceremos un conjunto de antecedentes, que ellos han puesto a disposición del Gobierno y de los privados, que será necesario solicitarles.

Coincido con la propuesta del diputado Montes y a la vez con el interés del diputado Melero, pero prefiero incluir la idea del diputado Melero en la fórmula propuesta por el diputado Montes, de manera que si el lunes asisten los representantes de Fernández & De Cea, en esa misma sesión les pedimos los antecedentes que solicita el diputado Melero, más todos los que surjan como necesarios en esa reunión.

No tengo ningún inconveniente en adelantar peticiones sobre los estudios, pero me parece que el próximo lunes tendremos un panorama más completo respecto de la gran cantidad de material que nos llega. Creo que es más sistemático escuchar su exposición, conocer a quiénes entregaron antecedentes, detectar qué destinos tuvieron los distintos estudios que hicieron, aclarar qué tipo de estudios son y, posteriormente, incluir la propuesta del diputado Melero y todas las que sean necesarias en una sesión más completa. Me parece más razonable.

Ahora, si la mayoría de los diputados resuelve partir con un primer oficio para pedir determinados antecedentes a esa consultora, me someto a esa decisión de mayoría.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (dona Claudia).- Señor Presidente, a pesar de que Fernández & De Cea van a concurrir el lunes, creo que es tremendamente importante tener antes los antecedentes a la vista a fin de leerlos y analizarlos. Cuando se toma en serio el trabajo de la Comisión, es necesario –lo voy a decir en buen chileno– “masticar” esa información, dada su trascendencia. Realmente, no entiendo por qué no se pueden tener esos antecedentes a la vista.

El señor HALES (Presidente).- De entendió su argumentación, señora diputada.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, Fernández & De Cea es un grupo de estudios muy central de todo lo que ha ocurrido en el Transantiago. Por eso, ya que se quiere pedir este informe, solicito que pidamos todos los informes que realizó Fernández & De Cea al Estado, partiendo por los que hizo a Büchi; o sea, desde

el comienzo hasta ahora. Eso nos permitirá entender la secuencia del pensamiento de este grupo, que fue tan decisivo en este proyecto.

El señor HALES (Presidente).- Como eso incluye las peticiones del diputado Melero y de todos los demás diputados, excepto la mía, me someto a la consideración de mayoría y de unanimidad.

¿Así se acordaría?

Acordado.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, quiero saber qué ha pasado con los oficios que solicité.

Me interesa mucho que se invite a una empresa, porque ellos tienen prácticamente el ciento por ciento de cobro; o sea, no tienen evasión en sus líneas. En el informe que envié a la Comisión se demuestra que ellos tienen ciento por ciento de cobro. Es muy importante que nos digan cómo lo hacen.

Por otro lado, hay un reclamo permanente sobre el tema de las tarjetas "bip", porque las personas dicen que cargan una cantidad, pero cuando van a utilizarla tienen menos de lo cargado.

Por lo tanto, pido que se oficie y se pregunte qué cantidad de reclamos hay y cuál es el problema en el funcionamiento de esa tarjeta.

El señor HALES (Presidente).- Está pendiente un oficio pedido por el diputado señor Montes respecto de las razones, antecedentes y estudios que hubo para postergar Transantiago durante el gobierno del Presidente Lagos.

¿Habría acuerdo en enviar ese oficio?

Acordado.

¿Habría acuerdo sobre el oficio solicitado por el diputado señor Accorsi respecto de las tarjetas "bip"?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, pido que se solicite el informe del ministro Cortázar entregado a la Comisión Mixta de Presupuestos, sobre la inversión de los recursos entregados por el Congreso.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo en solicitar lo señalado por la diputada Isabel Allende?

Acordado.

En cuanto a los antecedentes de Fernández & De Cea, entiendo que tenemos que pedirlos a los organismos de Gobierno que los hayan recibido. Además, en la reunión con Fernández & De Cea podríamos pedirles directamente lo que nos parezca conveniente.

El señor MELERO.- Lo que pasa es que, como es una entidad privada, podría negarse; de manera que sería conveniente pedirselo al directorio del Metro o al Gobierno.

El señor HALES (Presidente).- Eso nos permitirá saber qué dice el Gobierno respecto de lo que recibió y lo que señalan quienes enviaron ese estudio.

Señores diputados, si les parece, se dará por cerrado el debate sobre la Cuenta, porque corresponde recibir a nuestra invitada.

El señor URIARTE.- Todavía no he intervenido, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Lo había inscrito y ofrecí el uso de la palabra a su Señoría, tal como lo hice con la diputada señora Claudia Nogueira, pero ambos renunciaron a su derecho. En todo caso, si su Señoría desea hacer uso de la palabra, puede hacerlo, porque siempre defenderé el derecho de los diputados a intervenir.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, aunque se trate de un informe completo, de un resumen o de una minuta, lo que está claro es que ese documento da cuenta de un colapso. En ese sentido, cuando los colapsos afectan a una sociedad anónima abierta, ésta tiene el deber de informarlos como hechos esenciales a la Superintendencia de Valores y Seguros.

Por lo tanto, pido que la Comisión oficie a la Superintendencia de Valores y Seguros, para que nos comunique si el directorio de Metro informó este hecho como esencial, aun si lo hizo reservadamente.

REDACCIÓN DE SESIONES

11

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar el oficio?

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, estoy de acuerdo, pero el diputado señor Uriarte usó dos términos.

El señor MONTES.- No son colapsos, sino riesgos de colapsos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Son hipótesis.

El señor BURGOS.- A mi juicio, se puede preguntar si informó el contenido de la minuta GR-4837 a la superintendencia respectiva, en consideración a que había determinado que se trataba de un hecho esencial. Eso se puede consultar.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- No tengo inconveniente en que se oficie en esos términos. Lo que me interesa es saber si el directorio de Metro informó a la Superintendencia de Valores y Seguros sobre el contenido de ese informe, porque, como bien lo sabe el diputado señor Burgos, para cualquier sociedad anónima abierta constituye una obligación informar, de acuerdo con lo que establecen las leyes sobre sociedades anónimas y de mercado de valores.

El señor BURGOS.- Hechos esenciales.

El señor URIARTE.- Así es.

El señor MONTES.- Cuando ocurren, pero no de los riesgos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, se puede hacer la consulta, pero creo que nos estamos excediendo un poco en el tema, porque hemos perdido casi sesenta minutos para ponernos de acuerdo.

Los términos planteados por el diputado señor Uriarte no me satisfacen, porque Metro tenía todo el derecho de tener aprensiones respecto de algunos aspectos que ellos proyectaban. La empresa podía tener aprensiones y aventurar algunas hipótesis -las cuales, desgraciadamente, demostraron ser ciertas-, pero considero absurdo que partamos de eso para determinar, como lo ha dicho el diputado Uriarte, un colapso, en circunstancias -reitero- de que se trataba de una hipótesis.

Sin perjuicio de que no entiendo bien qué quiere el diputado Uriarte, estoy de acuerdo en que se envíe el oficio que solicita, con el objeto de saber si Metro hizo llegar copia a la superintendencia de lo que hizo llegar al Gobierno. Eso es todo lo que se puede hacer, pero sin agregar calificativos, porque no nos corresponde.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Uriarte tiene el derecho de solicitar el oficio en los términos que estime convenientes. En todo caso, quiero aclarar que ningún diputado le ha negado ese derecho, sino que se ha tratado de buscar un acuerdo en la expresión del oficio. No obstante, el diputado Uriarte resolverá cómo quiere presentarlo a la Comisión.

El señor URIARTE.- Voy a repetir lo que he pedido.

Me interesa saber si el directorio de Metro informó al organismo que lo fiscaliza, la Superintendencia de Valores y Seguros, sobre el contenido de ese informe.

El señor HALES (Presidente).- Estimo que estamos de acuerdo en enviar el oficio en esos términos. Por lo tanto, ruego al señor Secretario registrar exactamente lo que su Señoría acaba de señalar.

El señor BURGOS.- Pero sobre este informe, en singular. Si es así, concuro al acuerdo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Se ha registrado exactamente la puntualización que hace el diputado Burgos.

Señores diputados, a continuación corresponde recibir a la señora Gloria Hutt Hesse.

Se suspende la sesión para recibir a nuestra invitada.

-La señora Gloria Hutt Hesse ingresa a la Sala de la Comisión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

El señor HALES (Presidente).- Continúa la sesión.

En nombre de la Comisión, doy la bienvenida a la señora Gloria Hutt, a quien agradezco que haya aceptado asistir a esta sesión.

Sabemos que usted es especialista en materias de transporte, que pertenece a una firma inglesa, y para nosotros es un orgullo que pertenezca a esa institución.

Ha sido invitada para que dé a conocer su opinión sobre las materias relativas al diseño e implementación del modelo de transporte público denominado Transantiago.

Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

-La señora Gloria Hutt complementa su intervención con una exposición en sistema Data Show.

La señora HUTT (doña Gloria).- Muchas gracias, señor Presidente.

Para mí es especialmente importante participar en esta Comisión, en que explicaré nuestra relación con el tema del Plan Transantiago.

Soy ingeniera civil y gerente para América Latina de Steer Davies Gleave, una empresa británica de ingeniería de transportes.

Actualmente, tenemos a 500 personas trabajando en el mundo. En Chile tenemos una oficina desde 1996.

Hemos participado activamente en la mayoría de los grandes proyectos de transportes en Chile y en todos los proyectos de concesiones, por ejemplo, haciendo estudios de demanda.

En América Latina, también tenemos oficina en Colombia. Nuestra empresa estuvo a cargo del diseño operacional y de las estimaciones de demanda del Transmilenio. Por lo tanto, tenemos un buen soporte de experiencia en el diseño e implementación de sistemas de transporte público.

Además, soy accionista de esta empresa. En Chile tenemos dieciocho personas.

Dentro del proceso de Transantiago, hemos participado desde el comienzo con asesorías a operadores privados en la presentación de ofertas, lo cual nos ha involucrado muy profundamente en el conocimiento de las bases, del modelo de negocios y de todo el diseño.

A partir de los resultados del Transantiago, preparé esta presentación, pero en gran parte contiene temas que ya habíamos planteado antes a las autoridades.

En primer lugar, debemos entender por qué se crea y por qué se quiere cambiar un sistema de transporte público. Ésa es una pregunta de fondo para entender por qué se inicia el Transantiago.

Posteriormente me detendré en algunos elementos de diseño. Deseo señalar que nuestra visión es absolutamente técnica al igual que el contenido de esta presentación, porque ésa es la mirada que hemos dado al tema.

Después me referiré a los impactos del Transantiago, que ya conocemos, y el futuro probable del sistema.

¿Cómo se inicia el proceso? Generalmente, por tratarse de un sistema de transporte público, es más bien un objetivo político, un sueño, mirando casos de referencia.

Se trata de mejorar los sistemas que ya existen y para eso se muestran algunos casos. Por ejemplo, en la imagen aparece una camioneta chica que lleva a una persona colgando, los sistemas mejores y más estandarizados, como lo eran los buses amarillos, y luego sistemas de alta calidad, donde se mejora la infraestructura y los buses, para a terminar con el sistema *bus rapid transit*, que es el nombre técnico de los sistemas de transporte masivo sustentados con buses.

El cambio de alguna de esas etapas a las más avanzadas involucra hacer proyectos que, a su vez, implican decisiones. Una de ellas tiene que ver con presupuestos y, tal como lo muestra la imagen proyectada, con el mismo presupuesto se puede cubrir cierta distancia con líneas de Metro o con sistemas de transportes masivos sustentados con buses.

El proceso también implica definir prioridades y el uso del espacio vial es una de las cosas más críticas en el caso de la ciudad de Santiago.

Si ponemos a sesenta personas, cada una en su propio automóvil, veremos que ocupan una gran cantidad de espacio vial en comparación con el que ocupa un bus con esa misma cantidad de personas. Por lo tanto, a través de un incentivo a los sistemas de transporte público, se puede lograr que la vialidad dure mucho más tiempo y que la inversión en infraestructura sea menor durante un tiempo más largo. Ésas prioridades son fundamentales en los criterios de diseño.

Pero no se trata de trasplantar cualquier sistema que funcione en otra parte porque no todas las ciudades son aptas para los mismos tipos de sistemas. Asimismo, no todos los modos son igualmente adecuados o eficientes, no todas las ciudades resisten las mismas características o los mismos sistemas y no todos los viajeros tienen la misma percepción de la oferta o de las prioridades.

Por ejemplo, si se optimiza el sistema a través de tiempos mínimos de viaje, a lo mejor deja fuera el hecho de que hay gente que prefiere esperar un poco más de tiempo y viajar en un bus porque le gusta mirar el paisaje.

Además, no todos los esquemas responden a cualquier volumen de demanda.

Hay una secuencia clásica para desarrollar el proyecto, transformarlo en algo concreto y poner en marcha el sistema. No voy a detenerme en cada uno de los puntos, pero todos fueron cubiertos por Transantiago. Nuestro comentario es que algunos no fueron cubiertos de manera adecuada.

Lo primero es definir qué modos vamos a priorizar, lo cual depende de la demanda. No todos los modos satisfacen la misma demanda.

En la siguiente imagen vemos un gráfico que muestra en una de sus variables los pasajeros por hora/sentido y en la otra el costo de inversión en millones de dólares por kilómetros.

Los sistemas basados en buses satisfacen demandas que van entre los cinco mil y los 40 mil pasajeros por hora/sentido, a un costo aproximado de 10 millones de dólares por kilómetro.

La gente e, incluso, muchas autoridades sugieren que hay que tener sistemas de tranvías, pero éstos, además de tener un costo de entre 10 millones y 45 millones de dólares por kilómetro, sólo resisten demandas que llegan a 15 mil pasajeros por hora/sentido. Por lo tanto, si la demanda es superior, el tranvía no puede dar el servicio, aunque tenga a su favor el que no contamine.

Este modo no tiene posibilidades de aplicarse, por su diseño, por la frecuencia que hay que mantener y por la distancia entre carros.

Existen también los trenes elevados, que transportan entre 20 mil y 50 mil pasajeros por hora/sentido, similar al de la línea a Puente Alto.

Finalmente está el Metro, como ferrocarril subterráneo, tal como lo conocemos, que cubre sobre 70 mil pasajeros por hora/sentido, que justifica la inversión. Vemos que aquí hay una decisión que tomar: buses o metro en el rango entre 25 mil y 40 mil pasajeros por hora/sentido.

El señor MONTES.- Perdón.

Esos 25 mil, ¿es un promedio de las distintas horas del día? ¿O es en hora punta?

La señora HUTT (doña Gloria).- Corresponde a la capacidad de transporte máxima de hora/sentido y en máxima carga.

Veamos algunas comparaciones. En el gráfico expuesto, se aprecia que existe la opción de decidir de acuerdo al rango. Probablemente, si se está en un rango, probablemente sea más sensato optar por buses, porque hay un espacio de crecimiento. Si está cerca del límite de los buses, obviamente, lo que habría que hacer es pensar en algún tipo de ferrocarril, elevado o subterráneo.

En la próxima imagen se observan algunas comparaciones, de acuerdo a pasajeros por hora/sentido, con distintas tecnologías. Por ejemplo, la estación La Moneda del Metro, tiene 36 mil pasajeros por hora/dirección, en el año en que tomé esas comparaciones. En Bogotá, Transmilenio tiene 36.500.

Vemos que una misma situación de demanda con cargas bastante altas se resuelve, en un caso, con buses, y en otro, con metro, por razones distintas.

Otro ejemplo es la estación de Metro de Sao Pablo, que tiene 60 mil pasajeros por hora/sentido. Allí no hay ninguna posibilidad de otro modo que funcione eficientemente.

El señor HALES (Presidente).- A su juicio, ¿cuál es el punto donde comienza a ser más rentable, comercialmente, el metro en lugar de los buses? ¿Cuál es la cifra de transporte de pasajeros hora?

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, la rentabilidad depende no sólo del costo de inversión, sino de distintos factores.

El señor HALES (Presidente).- Pero, de acuerdo con su experiencia, para la toma de decisiones, ¿cuál es la cifra donde podría hacerse la inflexión?

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, 35 mil pasajeros por hora/sentido son grandes volúmenes de demanda. Eso es transporte masivo; ése es el concepto. Menos que esa cifra permitiría pensar que todavía hay holgura para funcionar con buses.

Veamos qué pasa con los buses y cómo se logra esa capacidad. Los buses tienen capacidad limitada. Por ejemplo, un bus biarticulado puede transportar 4 mil pasajeros por hora. Pero si ese mismo bus se hace operar en corredores que tengan paraderos en plataforma, para que no puedan parar en cualquier esquina, sino en lugares fijos y con diferencia de nivel, de manera que la carga y descarga también sea rápida, la capacidad del mismo bus aumenta de 4 mil a más de 5 mil. Además, si a ese bus biarticulado, con plataforma elevada, se le instala un sistema de cobro en el exterior, llega a 12 mil. Se triplica la capacidad del mismo bus sólo con el hecho de tener el cobro fuera del bus.

Ésa es una de las razones por las que nosotros hemos insistido, desde 2004, que un error fundamental de Transantiago es el sistema de cobro al interior del bus, no sólo en las áreas de mayor demanda.

El negocio del transporte público se hace con los buses en la calle. Dos o tres personas en un paradero no causan congestión; si pagan dentro del bus, sí la causan.

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted ha calculado cuántas estaciones de prepago necesita Santiago hoy?

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, no lo he calculado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Entre 100 y 150 le suena mas razonable que tres?

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, es insuficiente todavía, porque las demoras en minutos, incluso segundos, se van acumulando. Se cree que si dos personas pagan arriba del bus no congestionan nada, pero eso ya significan algunos segundos más, los cuales continuarán acumulándose por cada paradero y en todo el recorrido. Esto conlleva que los buses no alcancen a dar toda la vuelta.

Por eso no solamente es necesario poner áreas de pago en paraderos congestionados, sino que en la mayoría de los paraderos el pago debe efectuarse fuera del bus. En caso contrario, se disminuye en un tercio la capacidad de transporte.

Sin la plataforma elevada y el cobro exterior, Transmilenio sería incapaz de igualar la oferta de transporte con una línea de metro. Esa medida es fundamental.

Respecto a los costos, la variedad es bastante grande. Un sistema de buses en Taipei costó medio millón de dólares por kilómetro y la última línea que se construyó en el metro de Londres -la Jubilee- costó 350 millones de dólares por kilómetro, en parte por los costos de los terrenos.

El señor HALES (Presidente).- En Chile, el mayor costo, de 60 millones de dólares el kilómetro, fue la construcción bajo el río Mapocho; de 45 millones de dólares el túnel minero común, y de alrededor de 35 millones de dólares por kilómetro el costo en plataforma elevada hacia La Florida.

La señora HUTT (doña Gloria).- Lo más caro de Metro standard es de 80 millones de dólares.

El señor HALES (Presidente).- ¿El costo de terreno y expropiación también influye en el precio?

La señora HUTT (doña Gloria).- El costo de terreno y servicios influye. Las estaciones las diseñó el arquitecto Sir Norman Foster, el arquitecto top en Europa, un lujo que nosotros no nos podemos dar.

Existe un abanico enorme de posibilidades para tomar decisiones sobre cómo ir haciendo el sistema de transporte público; una de ellas tiene que ver con los costos, pero no es la única.

La imagen siguiente muestra opciones para el modelo de negocio: se puede tener más competencia o más exclusividad; mayor influencia de la autoridad o mayor influencia del operador. Eso genera variadas posibilidades de modelos de negocio, desde los mercados libres y totalmente desregulados, como existen en Inglaterra, en que casi todos los buses suburbanos en las afueras de Londres son totalmente desregulados. Los operadores proponen a la autoridad operar buses en cierto lugar, se les da la autorización y opera con un óptimo económico.

Como el óptimo económico deja abandonadas algunas zonas, la autoridad le compra el servicio. Como ciertos circuitos no son eficientes para el operador, la autoridad compra, por ejemplo, tres vueltas por las zonas más alejadas, y el operador las realiza.

Eso es ciento por ciento privado y no tiene subsidio del Estado.

El señor MONTES.- ¿Este nivel de competencia tiene alguna regulación, en términos de tarifas y estándares?

La señora HUTT (doña Gloria).- Siempre existe regulación, salvo en algunos servicios interurbanos.

El señor MONTES.- ¿Llega solamente a los bordes o entra a la ciudad?

La señora HUTT (doña Gloria).- Entra hasta los terminales.

Lo que quiero mostrar es que existe una gran cantidad de opciones aplicadas en diversos países.

Otra decisión clave –en el caso del Transantiago, es una de las más importantes y críticas- es la existencia de un esquema de costos que funciona como vasos comunicantes. Los costos totales del sistema los tiene que pagar alguien y el Estado asume parte de él, que debe incluir el soporte –dar las bases para que el sistema se lleve a cabo-, el control para que haya supervisión y fiscalización y, eventualmente, el subsidio.

El costo del operador incluye la inversión, la operación y el costo financiero. El costo del usuario, que es clave en este sistema, es el tiempo, ya que los viajes son uno de los pocos productos en que el insumo lo pone el consumidor, porque los viajes no existen si la persona no aporta su tiempo, y ése es su costo. Entonces, es clave tomar en cuenta cómo considera el tiempo una persona. Además, está la tarifa, que le da el costo directo, y la comodidad, que también es un costo, porque le permite comparar entre los distintos modos.

¿Qué pasa si el Estado decide no dar subsidio? Lo que no aporta el Estado lo tiene que pagar alguien. Si el Estado no da subsidio, el operador sube la tarifa, pero si no quiere subir la tarifa, no queda más que disminuir el costo de inversión, que es lo que se hizo en el plan Transantiago. Al disminuir el costo de inversión, se disminuye la flota, porque es la única forma en que el sistema puede bajar su costo de inversión, y al disminuir la flota, el costo lo asume en comodidad el usuario, porque las frecuencias son menores y, además, las personas van más apretadas dentro de los buses.

De manera que cada decisión que se tome respecto de quien paga afecta a otro, y si ese otro no paga, termina asumiendo los costos el usuario, que es en parte lo que pasó por la decisión de no tener subsidio y de disminuir el costo de inversión. En ese caso, inevitablemente, el usuario es quien debe asumir el costo, con su tiempo y con la comodidad, porque la tarifa quedó fija.

¿Cómo funciona el proceso en que la gente elige un modo de viaje? Las personas tienen una percepción de costos que hace que prefiera una alternativa u otra.

En el costo generalizado, un componente es el tiempo de acceso, es decir, cuánto tiempo toma desde la casa hasta el paradero. Si tengo auto, el tiempo de acceso es cero, porque tomo el auto en mi casa.

Después, hay un tiempo de espera que también se aplica al transporte público, que no lo da el auto. Está el tiempo de viaje en el bus, un componente de tarifa -que también implica costo- y también el de trasbordo, que es importante. ¿Por qué está separado del resto? Porque el peso relativo de la percepción del trasbordo equivale a tres veces el peso relativo del minuto viajado. O sea, la molestia de un minuto dentro del bus es uno; la molestia de un minuto trasbordado es tres.

Luego, existe otro componente, que representa el costo propio del modo. Si se tiene la alternativa de tener una micro parada en la esquina de la casa y tiene el auto, y los dos medios de transporte demoran el mismo tiempo, probablemente, va a ser más incómodo subirse al transporte público que al auto.

El señor HALES (Presidente).- Perdón, ¿esa objetivación la hacen ustedes o es un estándar internacional?

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, eso se mide, tanto en Chile como en todos los países.

La molestia del trasbordo vale tres veces. La molestia del trasbordo es muy grande, y pesa más que la espera. De hecho, cuando uno se cambia de línea de metro ya hay una sensación de molestia. Muchas veces se arma el viaje para evitar el trasbordo dentro del metro, porque tiene ganancia de tiempo.

Este delta es el que me interesa destacar, porque uno de los objetivos importantes del Transantiago es que la gente, al tener el beneficio del transporte público, vaya dejando el auto, pero este delta compara el costo relativo entre los modos. O sea, a igualdad de todas las demás alternativas, de los componentes, un modo es más costoso que otro. La micro es percibida como más mala que el auto. De manera que para compensar sólo esa diferencia y dejarla en igualdad de costo, para igualar elegir el auto o la micro, se tiene que dar muchas ventajas de tiempo. Por lo tanto, si ese delta tiene un costo de diez en el auto y veinte en la micro, esos diez de diferencia se deben ganar ahorrando tiempo. Al no ahorrar tiempo, lo único que se está haciendo es castigar aún más el sistema de transporte público y hacer mucho más valiosa la percepción del auto. De manera que la probabilidad de que alguien se cambie de auto a bus es cero y cada vez se reduce más. Por eso, el diseño del sistema de transporte público tiene que considerar cada una esas etapas.

¿Qué se hace? El tiempo de acceso implica una buena localización de paraderos, el número de paraderos y la cobertura de los recorridos.

El tiempo de espera se maneja a través de la frecuencia, del tamaño de la flota y del diseño de las operaciones.

El tiempo de viaje en el vehículo, se materializa a través de la infraestructura, esquemas de prioridad y diseño de las operaciones. El tema de la infraestructura es una de las claves del Transantiago, ya que, con el esquema que se eligió de troncal-alimentador, sin infraestructura dedicada a los troncales no hay ninguna posibilidad de ahorrar tiempo de viaje.

La tarifa implica asignar los riesgos y cobertura de los costos, esto es, si tiene o no subsidio.

Y el tiempo trasbordo se materializa a través de la infraestructura, integración y diseño de las operaciones.

En el caso del sistema de transporte Transmilenio, en Bogotá, hay avenidas muy grandes y la reserva de espacio para el sistema de transporte público es enorme. Existen dos pistas por sentido, hay un esquema de estaciones y la ganancia de tiempo de un viaje en bus tiene una percepción favorable que lo hace competitivo con un viaje en automóvil.

En el sistema de transporte Transmilenio se paga fuera del bus, el usuario espera en un andén, ya que las puertas se abren hacia el andén, simultáneamente, y la subida y bajada de pasajeros se hace en cosa de segundos. Todo esto implica mucha ganancia de tiempo. Lo mismo sucede con las vías exclusivas, incluso con los cruces de nivel.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, creo que el ejemplo no es muy comparables, ya que Transmilenio tiene una extensión de 56 kilómetros y, sólo en Metro, Santiago tiene una extensión de 80 kilómetros; es decir, Transmilenio es menos

que nuestro metro. Me tocó viajar hace poco a Bogotá y sé que su suelo no es apropiado para hacer túneles.

Por eso –repito-, creo que estos casos no son comparables.

El señor HALES (Presidente).- Quiero mencionar que el Transmilenio no debe cubrir más 25 por ciento de la ciudad, lo cual es muy poco.

El señor MONTES.- Es menos; mucho menos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, precisamente me referí al tema para demostrar por qué no es aplicable ese sistema de transportes en Santiago.

La esencia de Transmilenio es que es un esquema troncal-alimentador, con ganancia de tiempo en los troncales, lo que implica infraestructura dedicada en todo el recorrido troncal. Para eso, se necesitan ciudades que tengan mucho espacio vial disponible.

¿Por qué el sistema troncal-alimentador no es consistente con la ciudad de Santiago? Porque la superficie vial de la capital es muy escasa, ya que tiene alrededor de un 7 por ciento de su superficie dedicada a vialidad. En el caso de la ciudad de Buenos Aires, es de 12 por ciento, y de la ciudad de Los Ángeles, en Estados Unidos, de alrededor de 22 por ciento.

El señor MONTES.- ¿Y de Bogotá?

La señora HUTT (doña Gloria).- No tengo esa información.

Como decía, el sistema troncal-alimentador no es consistente con la ciudad de Santiago porque, para generar el espacio vial necesario, se tendría que expropiar una gran cantidad de terrenos. No es suficiente tener sólo las avenidas Pajaritos y Santa Rosa como vías exclusivas, puesto que la ganancia de tiempo en ese caso es insignificante y no tiene ventajas para competir con el automóvil.

Ahora bien, para que funcione el esquema troncal-alimentador, que por su naturaleza implica trasbordos -ya vimos que ese costo es muy alto-, se necesita generar una ganancia de tiempo muy significativa en los recorridos troncales y eso sólo se puede hacer a través de inversiones en infraestructura dedicada para dichos recorridos. Si eso no ocurre en la ciudad, el esquema troncal-alimentador no tiene ninguna posibilidad de dar un buen servicio. Y eso no ocurre en Santiago. Se diseñó un sistema troncal-alimentador sin destinar el espacio vial necesario para vías exclusivas de buses en todos los recorridos troncales, como era necesario.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- De todos los kilómetros que recorre un bus del Transantiago, ¿cuántas calles se han intervenido y cuántas se debieran intervenir para ese objetivo?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT.- Señor Presidente, tengo entendido que se intervino la Alameda, puesto que las avenidas Pajaritos, Santa Rosa y un tramo de Grecia eran parte del plan original, ya que eran las únicas áreas que tenían vialidad exclusiva para los buses. Alameda es un arreglo hecho en una situación de emergencia, pero no es de vialidad exclusiva, porque todavía tiene la interferencia de todos los giros a la derecha, se pueden mezclar con los taxis que van llenos. En rigor, no es vialidad exclusiva.

A Transmilenio no entran autos ni taxis con pasajeros. Está dedicado ciento por ciento a los buses.

El señor BURGOS.- En avenida Grecia hay.

La señora HUTT (doña Gloria).- Efectivamente, y Pajaritos y Santa Rosa.

El señor URIARTE.- ¿Serán unos doscientos kilómetros los que hay que intervenir?

La señora HUTT (doña Gloria).- No me atrevería a dar una cifra, pero, dada la cobertura de los recorridos en Santiago, no es absurdo pensar en una cifra así.

Quiero mostrarles otro esquema, bastante menos elegante y con menos asignación de espacio, que es Jakarta. Se observa un taco de autos, pero la infraestructura con que se instaló el sistema de transporte público es excelente. Tiene una buena pasarela, un andén y buses que tienen ciento por ciento de exclusividad, de manera que la percepción de ganancia de tiempo es significativa.

En el caso de Transantiago se tomaron varias decisiones que implican un sistema privado que no tiene subsidio, con tres áreas de concesión, con tarifa integrada y tecnología avanzada.

A nuestro juicio, existen dos problemas importantes. Se definió que la tarifa cubría todos los costos y el supuesto que hay detrás de eso es que el sistema anterior era tan ineficiente que sólo haciéndolo eficiente se iba a ahorrar mucha plata, la suficiente para construir un sistema moderno, sin tener que dar subsidios.

Ése es un supuesto básico que, en nuestro criterio, no se cumple, ya que el costo del sistema nuevo es mucho mayor que el ahorro que podría haber tenido el sistema anterior.

El señor MONTES.- Disculpe, pero, más que un supuesto, era el resultado de ciertos modelos de análisis. A Fernández & De Cea les dio esos resultados, en que con la tarifa previa era posible financiar y quedaba un excedente significativo para los otros propósitos.

La señora HUTT (doña Gloria).- Sí, pero eso empezó a ponerse en duda durante el proceso de licitación, porque, cuando se evaluaban los negocios de un operador privado, no cerraban, y, por lo tanto, había que disminuir los costos y bajar la cantidad de buses.

El otro problema es el de la infraestructura preferente, en que creemos que, conceptualmente -es una opinión técnica fundamentada-, el diseño troncal-alimentador no cabe en cualquier ciudad, entre ellas, en Santiago.

Un componente ignorado, que es tremendamente importante -y probablemente nosotros tenemos alguna ventaja como empresa en entenderlo-, es lo que se conoce como "comportamiento del viajero".

En los países más desarrollados, en Europa, se usa mucho realizar los estudios de *travellers behaviour*, que explican la forma en que la gente se mueve. En esos países, nadie diseña nada sin un análisis muy fino de qué es lo que motiva a la gente a usar cada uno de los modos.

¿Cuáles eran las motivaciones o cosas que la gente quería cambiar antes de Transantiago? Básicamente, era el comportamiento de los choferes y las carreras de los buses. Eso, a nuestro juicio, no se manejó suficientemente.

En la situación anterior, la gente tenía todas las etapas en sus viajes que aparecen en la imagen y las conocía, por lo que sabía que si tomaba un bus llegaba a un cierto destino. Sabía, más o menos, cada cuánto tiempo pasaba el bus, cuán apretado iba.

En la situación actual, conoce su origen y destino esperado, pero aún existe una enorme inestabilidad en todas las demás etapas. Los buses aparecen cada treinta minutos o cada veinte, o un día aparecen y al día siguiente el recorrido ya no existe, o pasa un bus que antes no había pasado, lo que genera gran incertidumbre y ansiedad en las personas, que son muy fuertes para motivarlas a ciertas actitudes. Eso explica, en gran medida, la congestión del Metro. El hecho de que haya gente que está dispuesta a caminar veinte cuadras para tomar el Metro no significa que no tengan una cobertura de buses, porque a veces tienen el bus en la esquina. Lo que sucede es que, en este momento, el Metro el único modo que le da origen, destino, ruta y tiempos conocidos, de manera que el no estabilizar el sistema puede generar un círculo vicioso.

El señor HALES (Presidente).- Señora Gloria, debo suspender la sesión para ir a votar a la Sala.

Se suspende la sesión.

-*Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor HALES (Presidente).- Continúa la sesión.

Continúa con el uso de la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, de las soluciones que hemos visto, hay una que consiste en un mayor número de buses, lo que, sin duda, aliviará la situación en muchos casos, pero no necesariamente dará solución a todos los problemas. Si uno compara la cobertura del sistema antiguo con el

actual, en términos de cobertura de la ciudad, son bastante parecidos. Hay recorridos que pueden mejorar, pero, en todo caso, no es un problema de recorridos, sino, más bien, de la estructura de diseño. Ahora, la incomodidad de la gente tiene que ver más con no saber dónde y cómo ocupar los servicios y con las esperas en los transbordos.

Los buses clones y expresos que se han instalado no van a descongestionar el Metro. Como vimos, no basta con repetir la ruta para que la gente los elija. Por esa razón, las personas prefieren el Metro, aunque haya seis pasajeros por metro cuadrado, y por superficie vaya el clon, porque quieren ganar tiempo, de manera que prefieren sacrificar su comodidad y tener un tiempo fijo.

La tecnología es muy importante. Sin duda, se necesita gestión de flota, pero también hay que preguntarse ¿qué gestión de flota se puede hacer si no hay vías exclusivas y lo único que se va a saber es que los buses están apelotonados en un taco de cualquier calle? La gestión de flota se hace cuando realmente se puede decir a un chofer de bus: "avance tanto" o "espere al siguiente". Si todos los buses están en un mismo taco en la Alameda, no hay posibilidad de gestión de flota. De manera que la tecnología, aunque es un elemento muy importante de cualquier sistema de transporte público, dado el diseño que se eligió, sin infraestructura, no va a resolver significativamente problemas de demora, especialmente en las áreas más congestionadas.

¿Qué problemas vemos? En primer lugar, la definición de fechas, que estaba bastante verde cuando partió.

Otro es la intervención artificial del mercado a través del precio. El precio que hay actualmente no es de equilibrio, sino el de una tarifa plana para todos los servicios, lo que implica que se distorsiona la demanda. Un mercado funciona con oferta, demanda y precios, y si estos últimos se alteran, inevitablemente, la demanda reacciona de una manera distinta. Puede que ello explique de gran manera la congestión del Metro.

Un tercer problema es forzar el sistema al autofinanciamiento, con lo cual se redujo la flota y se disminuyó la calidad del servicio.

Además, el diseño es inconsistente con las características de la ciudad. El esquema troncal-alimentador no calza en una ciudad como Santiago y el inicio del sistema en un día es algo que no se ha hecho en ninguna parte del mundo.

¿Qué creemos que se debe hacer? Primero, manejar la inestabilidad del sistema, para descongestionar el Metro, revertir esa situación y tomar definiciones de fondo en el concepto principal. Si se mantiene el esquema troncal-alimentador, hay que invertir en infraestructura. Si no se hace esa inversión, hay que cambiar a recorridos unitarios.

El señor HALES (Presidente).- Señora Hutt, no entiendo la propuesta número uno. El manejo de la inestabilidad del sistema es una consideración muy amplia.

La señora HUTT (doña Gloria).- El que la gente se vea enfrentada a caminar muchas cuadras para usar el Metro se podría evitar induciendo un cierto comportamiento. Lo que planteamos es que existen técnicas para inducir el comportamiento de viaje. Así como uno recoge información para entender el comportamiento, también es posible inducirlo de cierta manera.

Por ejemplo, haciendo el esfuerzo de regularidad de los servicios más importantes, se puede recuperar la estabilidad del sistema a través de lo que las personas perciben. La inestabilidad, básicamente, se produce por las ansiedades que tienen las personas, que distorsionan totalmente su comportamiento.

De manera que invertir en generar esa estabilidad en algunos corredores más críticos podría ayudar a que la gente use los buses y que los perciba como servicio regular, con una frecuencia permanente, con una demora más o menos determinada, con lo cual se descongestiona el Metro y se crea una sensación de acomodo de la situación, más real que artificial. Ésa es la propuesta, la cual incluye información, pero no me refiero a una campaña publicitaria. Los manejos de hábitos no se hacen con campañas publicitarias, sino con un trabajo bastante personalizado. Una campaña publicitaria sería simplemente una pérdida de recursos. En este caso se necesita trabajar y entender, por ejemplo, quiénes son los usuarios frecuentes de un cierto corredor y a ellos entregarles información más personalizada.

En cuanto a la definición del concepto -a mi juicio, es la decisión más crítica-, si se va a mantener el esquema troncal-alimentador, hay que destinar recursos a infraestructura y hacer los corredores de vías exclusivas. Por el contrario, si no se van a destinar recursos a infraestructura, hay que volver al esquema de recorridos antiguos, sin trasbordos.

Esto puede tener varias implicancias. Por ejemplo, al hacer los recorridos continuos, habría que cambiar las coberturas de las áreas de negocio, las cuales, actualmente, son por cobertura geográfica y los buses tienen determinados colores. Todo eso podría cambiar, a mi juicio, no con mucha dificultad, por cuanto si se toma un conjunto de recorridos, que genera un ingreso equivalente al que generaba el área geográfica, se puede negociar con el operador y decirle que en lugar de que los buses den vueltas en una zona, ahora se necesita que lo hagan en un corredor y se hace un ajuste con los terminales.

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted plantea volver a los recorridos que tenían diseñados los operadores anteriores?

La señora HUTT (doña Gloria).- Sí, señor Presidente, es muy similar a ese diseño.

El señor HALES (Presidente).- O sea, por ejemplo, no cortar los recorridos, como el de Quilicura-Puente Alto, sino que los haya de punta a punta.

La señora HUTT (doña Gloria).- Sí, de punta a punta, porque eso es lo que la gente maneja. En ninguno de los estudios los usuarios reclamaron por la cobertura o por las frecuencias.

El señor HALES (Presidente).- Sí, pero usted sabe que cobertura no es lo mismo que recorrido.

Si un ciudadano tenía micro en la calle Adela Martínez y se reclama que se reponga aquella micro, y ésta es repuesta, quiere decir que en aquella calle hay cobertura, pero resulta que ese recorrido ya no va por Recoleta para llegar a Mapocho. En consecuencia, la cobertura no sirve, por cuanto ahora el recorrido -como dijo el diputado Montes- es entre El Bosque y La Pintana, pero la gran mayoría de los usuarios no hace el recorrido Recoleta-Renca, sino la mayoría hace el recorrido desde el norte de Recoleta hacia Mapocho. Entonces, si usted me muestra el mapa, como lo hizo el señor Fernando Promis o el ministro Espejo, en su oportunidad, puedo decir que si se superponen las líneas de colores sobre las amarillas, puedo pensar que está más o menos bien. Pero si analizo finamente los recorridos, puedo constatar que ya no son los que eran antes. No es lo mismo, y no me satisface, el recorrido de la ciudad de punta a punta. Cambiaría la situación si el recorrido sí llegara a Alameda o a Mapocho.

En nuestras asambleas, hemos visto que la gente no echa de menos ir de Américo Vespucio hasta Puente Alto, sino llegar a Mapocho y a la Alameda.

Entonces, con todo respeto, me permito objetar la propuesta del recorrido antiguo.

La señora HUTT (doña Gloria).- Puede no ser la red antigua completa y, además, podría optimizarse. De hecho, cuando estudiamos las distintas opciones del Plan Transantiago, hicimos un ejercicio de optimización de los recorridos anteriores en que se mantenían los trazados. Incluso, en algunos casos se mejoraban o se cortaban en el centro, y se podían lograr ahorros bastante importantes, sin alterar el servicio a las personas, porque éstas se mueven de acuerdo a su necesidad de traslado origen-destino. Eso es lo que ahora no está funcionando en buena forma.

Ahora bien, es muy distinto diseñar un sistema para mover buses que otro para trasladar personas. Uno, con un modelo, puede optimizar el movimiento de muchos vehículos y el modelo funciona. Pero si ese modelo no considera a las personas, existe un ciento por ciento de certeza de que tendrá muchos problemas. Ésa es una diferencia conceptual bastante importante en el Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, me gustó mucho la intervención de la señora Hutt, independientemente de que las conclusiones, que en general no comparto, no estén muy ligadas al resto de su exposición.

Ella manifestó que, dadas las características de Santiago, no era consistente un esquema troncal-alimentador. Me gustaría que profundizara más esa idea.

Tal como lo reconocen varias personas, comparto que una de las cosas que le falló al diseño del Transantiago es lo que usted ha llamado *travellers behaviour* o lo que otros denominan ingeniería de detalles. Todos los diseños fueron gruesos, pero, al final, todos los estudios de ingeniería de detalles no se hicieron, lo que impidió ajustar un conjunto de elementos.

Por eso, me interesa que aclare por qué el esquema troncal-alimentador no funciona. Primero, me interesa conceptualmente, porque siempre que lo he preguntado en la Comisión se me ha señalado que la teoría moderna de transporte opera con sistemas de mallas troncal-alimentador. Ésas es la teoría.

Pero concuerdo con usted en que eso tiene que ver mucho con las características de la ciudad, no sólo de vialidad, sino también con los flujos dentro de ella, porque la ciudad es muy heterogénea en su interior; no es homogénea. Hay un diseño que se le impone homogéneamente a una ciudad que es tremendamente heterogénea. Entonces, el esquema troncal-alimentador puede funcionar en algunas zonas de la ciudad, pero no en otras. En otros lugares puede ser mucho más razonable tener, por ejemplo, circuitos locales. Puente Alto requiere circuitos locales mucho más baratos y sólidos que lo que tiene actualmente, más que unir territorios a la fuerza.

Hoy, el Barrio Alto es un lugar al que va mucha gente. Eso constituye un fenómeno de mercado del trabajo que se ha desarrollado bastante, pero es una de las cosas que cuestiona seriamente el modelo troncal-alimentador. La verdad es que mucha gente tiene una manera de dirigirse hacia el mercado del trabajo que, con el modelo que tenemos actualmente, le significa hacer muchos trasbordos.

Usted se refirió al modelo troncal-alimentador como un modelo que no es adecuado para Santiago, dada la falta de vialidad y, seguramente, por muchas otras características. Habló de recorridos unitarios, pero no para toda la ciudad, sino que, quizás, para una parte de ella.

Por lo tanto, me gustaría saber cuál es el debate que hay a nivel conceptual, porque pareciera que hubiera uno solo.

Segundo, ¿es posible imaginar alternativas no homogéneas para una realidad no homogénea y romper la idea de que toda la ciudad debe ser igual? Haber subdividido Santiago en diez zonas, con modalidades más o menos parecidas, indica que fue forzar la realidad. Seguramente hay deficiencias en el *travellers behaviour* y, probablemente, mucho se explica por eso.

Como señaló el Presidente de la Comisión, la gente del norte de Santiago quiere llegar hasta Mapocho, pero la del sur desea llegar a otras partes. Los habitantes de La Pintana y de San Ramón reclaman que quieren llegar a la Gran Avenida. Su problema no es necesariamente llegar a la Alameda.

¿Cómo se llegó a esto en el nivel conceptual y de análisis? ¿Hay modelos no homogéneos para realidades no homogéneas en otros países?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, escuché decir a la señora Gloria Hutt que Transantiago no era un sistema mal implementado, sino que era un mal sistema.

Por su calidad de asesora de algunas empresas y por haber tenido contacto con el proceso de licitación, ¿tuvo la oportunidad de plantear sus inquietudes, en el sentido de que el Transantiago era un mal sistema, al ministro Espejo o a otras autoridades de Gobierno y no sólo a las empresas que asesoraron?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Agradezco la exposición de la señora Gloria Hutt.

En su calidad de asesora nacional e internacional en materia de transportes, ¿qué opinión tiene de la empresa Fernández & De Cea en cuanto a su capacidad técnica y a su aporte en este tema?

En segundo lugar, la señora Hutt asesoró a algunos operadores. Escuché que uno de los problemas que se suscitaron es que la pretensión de tener verdaderas empresas, con capacidad de gestión, en la práctica, ha sido muy compleja; más bien, todo indica que el resultado ha sido el contrario, en casi todas ellas. ¿Qué opinión tiene de la capacidad de gestión de nuestros operadores? ¿Cómo han

contribuido en los aspectos buenos y malos del sistema? Espero que nos cuente de esa incapacidad de gestión que algunos mencionan, ya que conoció a los operadores desde dentro.

Por último, escuché que una gran cantidad de los buses que se trajeron, articulados y no articulados, que son la novedad del sistema, están diseñados para zonas pagas y que sus espacios interiores tienen que ver con eso. Estarían hechos según el modelo colombiano; es decir, que es necesario un pago previo del boleto. ¿Qué sabe al respecto?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la presencia de la señora Gloria Hutt, porque considero que puede ayudarnos a saber más sobre el Transantiago y el modelo que se ha tratado de implementar en nuestro país.

Concretamente, me gustaría saber qué rol cumplió en el Transantiago la consultora en que trabaja, si es que cumplió alguno.

Asimismo, me gustaría saber si en algún momento le hicieron algún planteamiento al Gobierno, si le advirtieron de todo esto y, si así fue, si el Gobierno les dio alguna respuesta.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, en el mismo sentido, quiero saber si la empresa que dirige nuestra invitada entregó algún informe oficial a alguna autoridad de Gobierno, sea ministro o subsecretario.

Por otra parte, dados los múltiples problemas que se han planteado, quiero saber qué opinión tiene respecto de que se haya optado por el sistema *big bang*, esto es, por poner todo el Transantiago en funciones de inmediato.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, muchas de las preguntas que se hicieron al ex presidente del Metro, señor Fernando Bustamante, especialmente en la sesión de ayer, se referían a si se privilegió o no –yo creo que sí, pero quiero saber la opinión de nuestra invitada- la inversión en el Metro por sobre la que se requería en infraestructura de superficie para que circularan los buses.

Pareciera ser que hubo una decisión política en cuanto a privilegiar al Metro y no al transporte de superficie en el Santiago. Quiero saber si nuestra invitada comparte esa afirmación, si cree que las inversiones deberían haber sido más equilibradas o si, derechamente, debería haberse invertido mucho más en infraestructura de superficie para poner en marcha un plan de esta naturaleza.

Junto con ello, quiero saber qué requisitos mínimos debieran cumplirse para que el actual diseño del Transantiago, en la forma en que está concebido, funcione adecuadamente. ¿O quizás considera radicalmente necesario que se modifique el diseño?

Pregunto esto porque en estos días hemos sabido que el ministro de Transportes, don René Cortázar, ha renegociado los contratos con las diez empresas operadoras de buses del Transantiago. Quiero saber si la señora Hutt considera que esas modificaciones a los contratos, especialmente en cuanto a que se pague por pasajero transportado y no por kilómetro recorrido, ayudarán sustancialmente a mejorar el servicio o si se requiere más que eso.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, junto con agradecer la exposición de la señora Gloria Hutt, quiero hacerle una pregunta que se ha hecho varias veces en esta Comisión, pero respecto de la cual considero que debemos profundizar. Me refiero a la duda que a uno le surge no sólo respecto de la decisión de haber iniciado el plan Transantiago de una vez -el llamado *big bang*-, sino también respecto del esquema troncal-alimentador.

Conociendo nuestra realidad urbana y la falta de vías segregadas, de vías exclusivas, ¿considera usted que ésa era la única alternativa que se podía implementar o había otras?

Por otra parte, coincido con la consulta que acaba de formular el diputado Melero, y también me gustaría saber si, en su opinión, a partir de ahora se le pone el cascabel al gato con la nueva realidad que suponen las renegociaciones de los contratos que hizo el ministro Cortázar con los operadores, más el hecho de que, supuestamente, más del 90 por ciento de los buses ya cuenta con GPS, lo que permitiría hacer un control, una fiscalización que antes no se podía hacer, y con el hecho de que ya no se pagará por demanda referencial, sino por pasajero efectivamente transportado y por grado de cumplimiento, lo cual es muy importante -el ministro Cortázar ha puesto mucho énfasis en ello-, ya que si la empresa operadora que en virtud de una licitación tenía el compromiso de sacar, por ejemplo, cien buses a la calle, de verdad esté ocupando esa cantidad de buses, porque no da lo mismo que un pasajero sea transportado cada 20 minutos o con la frecuencia con que supuestamente debiera operar el transporte en virtud del diseño.

Además, mirado desde el lado del Estado, me parece que los contratos fueron tremendamente laxos, en el sentido de que no le entregaron instrumentos para fiscalizar como corresponde, ya que no se sacaba nada con fiscalizar si no se contaba con los instrumentos adecuados, ni siguiera los GPS.

Hoy podemos hablar de nuevas reglas del juego -¡en hora buena!-, lo que nos da la esperanza de pensar que es posible lo que sostiene el ministro Cortázar, en el sentido de que va a disminuir el mal servicio en la medida en que ahora los operadores estarán interesados en cumplir el nuevo compromiso, no como antes, cuando el incentivo era perverso, como sostiene el ministro Cortázar, porque si a un operador le van a pagar igual si saco menos buses a la calle, entonces ocupo menos y no tengo necesidad de incurrir en mayores gastos y, por lo tanto, gana más. Este tema es clave.

Por lo tanto, a partir de estas nuevas reglas del juego, quiero saber si considera razonable lo que ha planteado el ministro y esto va a mejorar paulatinamente, hasta llegar a un equilibrio en diciembre. Me refiero a esta parte, no a los diseños ni a la implementación de cambios.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Se ha hablado de errores estructurales del diseño, de modificar el servicio, el área tecnológica, implementar GPS, etcétera. Además, la señora Gloria destaca la falta de inversión en infraestructura y que sólo un 7 por ciento está destinado a vialidad.

Desde su punto de vista, ¿qué requisitos son necesarios para que este sistema funcione? ¿O más bien habría que desechar el sistema por las condiciones y fallas del diseño?

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta que seamos llamados a votar a la sala?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Alejandro Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, uno supone que en un sistema integrado de transporte público el objetivo debiera ser mayor calidad en el servicio, y una de las metas es el ahorro en el tiempo de viaje.

Quiero consultar si el diseño contemplaba ahorro en tiempos de viaje, porque según algunos de los invitados a la Comisión el diseño no lo preveía. Está claro que al menos como está funcionando en la actualidad no hay ahorro en tiempo de viaje; al contrario, han aumentado muchísimo.

Una segunda pregunta es si se contemplaba una menor cantidad de trasbordos bus a bus. Aparentemente, hoy es muchísimo mayor la cantidad de trasbordos bus a bus, que es otro elemento que se relaciona con la calidad de un servicio de esta naturaleza.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT (doña Gloria).- Formularé mis respuestas en el mismo orden en que tomé nota de las preguntas.

El diputado Carlos Montes consultó sobre el debate conceptual y si existen alternativas de diseño que no sean fijas.

Al respecto, existen tantas alternativas posibles como ciudades. No existe un dogma que permita determinar cuál es el mejor sistema de transporte. A mi juicio, el concepto básico sobre el cual se debe trabajar es que el mejor sistema es el que resuelve de manera más efectiva las necesidades de los pasajeros.

Lo anterior se puede resolver de distintas maneras, por ejemplo, mediante la combinación de modos y de tecnologías, pero se debe tener presente que siempre surgen algunas restricciones, como los recursos disponibles, el tiempo en el que se quiere implementar el sistema y la determinación de los aspectos que se desea mejorar, pero no hay una norma que se pueda catalogar como óptima.

Ejemplo claro de lo anterior es lo que sucede en la ciudad de Londres, la que cuenta con un sistema de transporte espectacular.

Sin embargo, quiero destacar que, en la medida en que los países son más ricos, el valor del tiempo de las personas vale más y es mayor la preocupación de los gobiernos por solucionar el problema del consumo de tiempo. Por eso, la mitad de los noticieros que se emiten en Londres están dedicados a informar sobre las condiciones del tráfico. En esa ciudad ese tema tiene un carácter político, de manera que la elección del *mayor* de Londres está relacionada con su capacidad para resolver ese problema.

Allí funciona una red superpuesta de metro y de buses que se combinan y que tienen tarifa integrada, pero no existe el concepto de troncal-alimentador.

En muchas ciudades funcionan los sistemas sin troncal-alimentador, modalidad que se elige porque hay ciudades que dan el suficiente espacio para que los troncales permitan ahorro de tiempo, caso en el que se justifica. Sin embargo, en otros casos se puede elegir lo que uno quiere, puesto que, como he señalado, no hay un óptimo ni un modelo que sea el más moderno, de manera que el troncal-alimentador es una decisión, como puede ser la de implementar cinco buses por hora en todo Santiago, alternativa que es igualmente válida. Sin embargo, la preocupación principal es si resuelve o no los problemas de movilización de las personas.

Se puede modelar cualquier cosa, así que ello no constituye una restricción. En nuestro caso, tengo la impresión de que se eligió el esquema troncal-alimentador con el objeto de inducir mayor demanda en el metro y para generar los volúmenes de pasajeros que justifican socialmente su inversión.

En la medida en que la gente ahorra tiempo se produce una ganancia social, de modo que al cargar más el Metro se produce un beneficio social importante.

Se actuó de esa manera por las razones indicadas, no porque el troncal alimentador sea la solución moderna, razón por la cual en muchas ciudades heterogéneas se usan sistemas con esa característica y se utilizan óptimos locales, no globales.

El señor MONTES.- ¿En qué casos se pueden utilizar óptimos locales?

La señora HUTT (doña Gloria).- En algunas zonas puede haber algunos buses alimentadores y en otros recorridos se pueden cortar en el centro. Se debe observar el comportamiento de la demanda, los hábitos de viajes de las personas, las necesidades más urgentes y los espacios que necesitan para moverse.

El señor MONTES.- Otro tema conceptual que aquí se ha señalado es que dentro de esas unidades no es conveniente la competencia dentro de la cancha, sino por la cancha. Al respecto, quiero que la señora Gloria Hutt nos diga cómo se da esa situación en los distintos modelos que ha planteado.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT (doña Gloria).- Lo señalado por el diputado señor Carlos Montes es cierto y responde a una de las críticas hechas por las personas, en el sentido de que, cuando había competencia en la cancha, ésta era bastante agresiva, incómoda y riesgosa para los pasajeros.

En algunos países se mantienen niveles de competencia y se dimensionan los negocios de manera que sean suficientes. En todos los mercados hay competencia, y si se dimensiona, y hay dos o tres operadores, la misma competencia

hace que el servicio sea mejor. Se deben estructurar los contratos de manera tal que incentive una competencia que favorezca al usuario.

La diferencia con el sistema anterior consistía en que la competencia era bus a bus. Cada bus era un dueño y tenían que pelear por el usuario.

Pero si se estructura un sistema en que el pago sea electrónico, con varias de las cosas que se pensaron para el Transantiago -esa parte de la tecnología está bien-, se puede mantener competencia, y no tiene por qué ser dañino.

La diputada señora Cristi me preguntó si habíamos tenido acceso a las autoridades durante el proceso y a quiénes les habíamos hecho presentaciones.

Voy a contestar anticipadamente algunas de las otras preguntas para completar la respuesta a esta pregunta.

Empezamos a trabajar el 2003 para la Asociación Gremial Metropolitana de Transportes de Pasajeros, a través de un convenio con la Universidad Andrés Bello. Se trataba de las micros amarillas antiguas. Con ellos empezamos a analizar el potencial desarrollo del Transantiago. En ese tiempo todavía no se sabía si el Transantiago iba o no. Por ello, analizamos varias alternativas. Después eso se definió y se publicaron bases de licitación.

Hicimos el primer análisis de las bases y nos dimos cuenta de todos estos problemas durante el 2004. El pago arriba del bus iba a ser inconveniente. Las dimensiones de la flota definían que la ocupación iba a ser de 90 por ciento desde el primer día.

Ellos, mejor que nadie, saben que cuando el servicio es malo la gente reacciona contra el operador; no reacciona contra las autoridades, a menos que sea muy grave. Y cuando detectamos esto, ellos mismos, como clientes, dijeron que era necesario hablar con las autoridades y prevenir esta situación, porque esto se va a transformar en un problema.

En el 2004 entregamos minutas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Desde ese año, hasta diciembre de 2006, las seguimos entregando a distintas autoridades, especialmente a todos los ministros de Transportes.

El diputado Burgos me pregunta mi opinión sobre Fernández & De Cea. Es complicado contestar esa pregunta. Ellos fueron mis profesores. Les tengo un gran respeto, por su capacidad académica, pero no he trabajado con ellos. He trabajado con muchas otras consultoras locales, pero nunca lo hemos hechos con ellos. De manera que, como consultores, no tengo opinión sobre ellos.

Tampoco tengo mucha claridad -me imagino que a eso apunta la pregunta- respecto de cuál ha sido su responsabilidad en el diseño del Transantiago.

El señor BURGOS.- La primera parte contesta mi pregunta.

La señora HUTT (doña Gloria).- A partir de la asesoría a los operadores, se me preguntó sobre la complejidad de la gestión y si ellos habían contribuido a los buenos o malos resultados del Transantiago.

Para los operadores, el cambio de sistema fue bastante traumático, grande. Significaba un cambio de mentalidad muy fuerte. Sin embargo, me consta que hicieron esfuerzos para formalizarse.

En gran medida, es probable que la partida con problemas haya sido resultado de la falta de experiencia en capacidad de gestión. No tengo la impresión de que hayan preparado algo para que esto no funcionara, porque así como está estructurado el negocio, también tiene castigo y riesgo de pérdida de las concesiones. De manera que nadie se puede dar el lujo de actuar unilateralmente sobre el sistema para desmejorarlo sin tener un daño para su propio negocio. En consecuencia, creo que los problemas obedecen a una falta de capacidad de gestión.

Con los operadores antiguos no estamos trabajando desde el año pasado, por lo que no he visto todo este proceso de cerca, pero creo que existe deficiencia de gestión.

Con respecto a si los buses nuevos estaban hechos para zonas pagas, realmente no lo sé. En todo caso, creo que no tiene nada que ver. Incluso, pensaría que no, porque en la definición de tecnología especificada en las bases se incluían muchos controles para el registro de subida y bajada de los pasajeros, y se pedía desde fábrica. Entonces, no creo que hayan sido hechos para zonas paga.

El señor HALES (Presidente).- Tampoco había zonas paga.

La señora HUTT (doña Gloria).- Por eso. El diseño era para que todo se controlara arriba del bus, con cámaras, etcétera.

El diputado Uriarte me consultó cuál fue nuestro rol en el Transantiago y los planteamientos y respuestas. Creo que, en parte, ya contesté esta pregunta.

También hicimos una asesoría para el Ministerio de Transportes: el diseño del sistema de información a usuarios, que posteriormente no se implementó.

Hicimos los conceptos de diseño en conjunto con la Escuela de Diseño de la Universidad Católica, y una aplicación piloto, un trabajo preliminar de propuestas para el equipamiento de los paraderos y trabajamos en la preparación de los operadores.

El señor HALES (Presidente).- Señora Gloria, le pido excusas, pero debo suspender nuevamente la sesión para ir a votar a la Sala.

Se suspende la sesión.

-*Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor HALES (Presidente).- Continúa la sesión.

Tiene la palabra la señora Gloria Hutt.

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, el diputado Enrique Accorsi preguntó si hicimos informes oficiales a las autoridades.

Efectivamente hicimos informes, minutas y documentos donde detallábamos nuestra opinión y aprensiones.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, me gustaría saber si es factible tener esos informes en la Comisión.

La señora HUTT (doña Gloria).- Señor Presidente, debo consultarlo porque fueron preparados en el contexto de un trabajo para un cliente. Si éste no pone inconvenientes, se los puedo hacer llegar.

En cuanto al inicio como *big bang*, en realidad éste es el único lugar del mundo donde se ha hecho un cambio tan radical en un solo día. Por razones lógicas, cuando los cambios son tan grandes y además implican modificar hábitos, se necesita cierto tiempo para que la gente vaya entendiendo y adaptando sus hábitos. O sea, volvemos al *travellers behaviour*.

El haber partido de una sola vez no es una opción que compartimos. Creemos que implica un trauma muy grande para las personas, puesto que debemos pensar que el transporte público está hecho para los usuarios. El cambio fue muy grande y no estuvo acompañado por las herramientas mínimas necesarias, como, por ejemplo, de información.

El diputado Patricio Melero consultó si a mi juicio se privilegió la inversión de Metro por sobre la infraestructura de superficie.

No tengo antecedentes para contestar esa pregunta, pero sí creo que el diseño induce al uso intensivo del Metro. En ese sentido, no implica privilegiar la inversión en Metro.

No tengo más antecedentes para contestar esa pregunta.

Los requisitos mínimos para que el diseño actual funcione, a nuestro juicio, son la inversión en infraestructura en los troncales y el sistema de cobro afuera del bus en la mayor parte de los paraderos, además de las condiciones que describí en la presentación.

Si se mantiene el esquema troncal-alimentador, es elemental la recuperación en tiempo de viaje.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, ¿están dadas las condiciones morfológicas de la ciudad de Santiago para intervenir e invertir en infraestructura?

Estuve parada en calle Santa Rosa y es imposible que haya un corredor en ese lugar, porque habría que expropiar edificios prácticamente nuevos. En esas condiciones, ¿se podrían cambiar los corredores o las vías exclusivas?

A pesar de haber hoy recursos y disposición para invertir en infraestructura, ¿se puede hacer en las condiciones en que está estructurada la ciudad de Santiago?

La señora HUTT (doña Gloria).- Se puede, pero a un costo muy alto, porque implica hacer cambios en la ciudad, como, por ejemplo, grandes expropiaciones. Es un tema de costos. De hecho, hay países que gastan 350 millones de dólares por kilómetro en un sistema de metro.

Si hay disponibilidad a hacer las inversiones, se pueden hacer las expropiaciones y construir. El problema no es sólo de costos, sino que también de tiempo, porque eso significaría que las condiciones para operar eficientemente con esquema troncal-alimentador estarían operativas en varios años, después de las expropiaciones y las construcciones correspondientes.

El diputado Melero preguntó si los nuevos contratos ayudan a mejorar las condiciones. Principalmente, los nuevos contratos ayudan a asegurar la estabilidad financiera del sistema, pero no corrigen temas de servicio. De manera que puede que el servicio a los usuarios no cambie significativamente, pero sí puede disminuir la evasión, porque hay incentivos para que cada operador se asegure el pago. Pero los contratos no tienen implícitos cambios fundamentales en el diseño que signifiquen mejores servicios.

La diputada Allende me preguntó si el esquema troncal-alimentador era la mejor alternativa. Creo que ya lo contesté.

También me preguntó si las renegociaciones ayudarán al mejor cumplimiento. Efectivamente, pienso que sí ayudarán al mejor cumplimiento de frecuencias y al número de buses, pero no a mejorar el servicio, porque éste se va a mantener como está actualmente debido a que la cantidad de buses y los diseños de recorridos y frecuencias no han cambiado.

Por su parte, la diputada Nogueira me preguntó si había errores estructurales de diseño. No sé si llamarlos de esa manera, pero, a nuestro juicio, el concepto de diseño que se escogió no era el adecuado para la ciudad de Santiago.

El diputado Sule me preguntó si el sistema integrado implica mayor calidad de servicios. A ese respecto, puedo señalar que no necesariamente. Los sistemas –vuelvo al concepto- son mejores en la medida en que resuelven mejor los problemas de las personas. El sistema integrado puede tener una ventaja de tarifa en algunas condiciones, pero no asegura necesariamente una mejor calidad de servicios.

El señor SULE.- Me refería a si implica mejor calidad y, a su vez, si esto significaba ahorro en tiempo de viaje, entre otras cosas. ¿El diseño tenía como objetivo ahorro de tiempo?

La señora HUTT (doña Gloria).- El diseño original no implicaba ahorro de tiempo de viaje. Tuve acceso a algunos resultados que indicaban que no había un ahorro significativo de tiempo de viaje. Sí había ahorro de costos en el sistema, por ejemplo, para mejorar la flota, para tener tecnología, pero esto no mejoraba el tiempo de viaje significativamente; sólo lo hacía en un par de minutos. Nosotros creíamos que iba a empeorar, porque era obvio, por el tema de los transbordos.

Anteriormente, un promedio de 20 por ciento de los viajes tenía un trasbordo de bus a bus. En el actual sistema es en el 80 por ciento de los viajes, de manera que la mayor parte de los pasajeros está obligada a hacer trasbordo, con el consiguiente consumo de tiempo que no se recupera en las vías exclusivas.

El señor HALES (Presidente).- Señora Gloria Hutt, agradezco su presencia en esta Comisión. Su aporte permitirá a la Comisión estudiar mejor la materia y desarrollar en mejor forma su trabajo: conocer los errores del Transantiago.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero pedir un oficio.

El señor HALES (Presidente).- No tenemos quórum para aprobarlo, señor diputado.

El señor BURGOS.- Muy bien, señor Presidente. Quedará pendiente.

El señor HALES (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

-Se levantó la sesión a las 14.10 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor,
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.