

## 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 33ª sesión celebrada el martes 6 de noviembre de 2007, de 10:42 a 13:33 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al Coordinador del Transantiago, señor Silvio Albarrán.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Incorporar en las actas de la Comisión la transcripción de la entrevista efectuada en la Radio Cooperativa al ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos E..

2.- Hacer llegar a los Alcaldes invitados a la sesión de ayer lunes 5 de noviembre, las excusas de esta Comisión por no haber podido recibirlos.

3.- Incorporar en las actas de la Comisión la encuesta Adimark, que contiene en una de sus partes la evaluación que la ciudadanía hace del Transantiago.

4.- Recibir a los Alcaldes invitados a la sesión del día de ayer, el día lunes 12 de noviembre del presente año, de 16:00 horas en adelante.

5.- Dejar sin efecto la invitación efectuada a la empresa que se adjudicó el contrato de prestación de los servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT). Asimismo, se acordó solicitarle que remitan por escrito sus comentarios respecto al rol que ellos han desempeñado en el marco de la implementación del citado plan.

6.- Reiterar al Presidente del Directorio de Metro S.A. la petición efectuada en el mes de octubre del presente año, en orden a enviar en forma urgente las actas de dicho directorio, correspondientes a los meses de abril y mayo del presente año.

**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;  
Fariás, 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 el Diputado señor Alinco y el señor Silvio Albarrán, Coordinador del Transantiago.

### **III. CUENTA:**

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

1.- Oficios de la Municipalidad de Maipú, por los que informa:

- a) Respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago, y
- b) Las falencias que aún se pueden detectar en esa comuna, respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

2.- Correo electrónico del abogado señor Felipe Betancourt, mediante el cual solicita copias autorizadas por el Secretario de esta Comisión de todas las actas de la misma, a fin de ser acompañadas como medio de prueba ante el 11° jdo. Civil de Santiago, en causa Rol N° 18.623-2007, caratulada "Espinoza con Estado de Chile".

### **IV) ACTAS**

Las actas de las sesiones 29ª, 30ª y 31ª, quedan a disposición de los señores Diputados.

### **V. ORDEN DEL DIA:**

Se recibió al Coordinador del Transantiago, señor Silvio Albarrán.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 15:00 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 33ª, celebrada en martes 6 de noviembre de 2007,  
de 11.38 a 14.55 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 René Alinco, Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre, como invitado, el señor Silvio Albarrán, coordinador del Transantiago.

### TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 29ª, 30ª y 31ª quedan a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

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, informo que hago entrega a la Secretaría un documento que he recibido hace pocos minutos del señor Roberto Sone, quien lo mandó al Comité de mi Bancada –no a la Comisión-, pero viene dirigido al Presidente de la Comisión Especial Investigadora, por lo que no lo considero un documento dirigido a mi persona, sino a la Comisión.

Pido que se le saquen copias y se reparta a los señores diputados.

Sobre la Cuenta, tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero saber si la entrevista al ex Presidente Lagos en la Radio Cooperativa, en la parte correspondiente al Transantiago, formará parte del material de trabajo que, a mi juicio, debiera estar en la Comisión. ¿Se acordó así?

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, no fue así.

Lo planteé como un interés especial de usted, señora diputada, pero no recabé el acuerdo de la Comisión. Por lo tanto, reconozco esa omisión. La diputada Allende hace bien en hacerlo presente.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Podría recabar el acuerdo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo en lo planteado por la señora Isabel Allende?

**Acordado.**

Sobre la Cuenta, tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero plantear que, dada la comprensible situación que se generó ayer, por el debate desarrollado, no se recibió a los alcaldes que habían sido convocados con bastante anticipación, lo que, según entiendo, provocó algún grado de razonable molestia. Quizás no se fue todo lo deferente que correspondía con los alcaldes que se habían dado el tiempo para asistir a la Comisión.

Por lo tanto, propongo que, en nombre de la Comisión, se mande una carta a cada uno de ellos, explicándoles los hechos ocurridos y lamentando no haberlos podido recibir y buscar una nueva oportunidad con ellos. Es importante mantener buenas relaciones entre autoridades de cargo de elección popular y de personas que están viviendo en forma relevante los efectos del Transantiago en la Región Metropolitana.

En segundo lugar, quiero informar que hoy se publicó la encuesta Adimark –no sé si algunos diputados ya la han leído-, que trae un capítulo especial dedicado sólo al Transantiago, en que se requiere la evaluación de los ciudadanos respecto de la gestión del Transantiago. Por ejemplo, se pregunta cómo evalúan el número de paraderos, los recorridos, las estaciones de trasbordo, etcétera. Es decir, contiene información relevante para el trabajo de la Comisión. Se trata de cuatro o cinco preguntas de la encuesta Adimark relativas sólo al tema del Transantiago y creo importante que la Comisión las conozca y las ponga a disposición de los señores diputados.

He dicho.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, sólo quiero hacer hincapié en la carta de Timm, la que leí rápidamente, y que considero muy importante, pues se señalan algunas cosas respecto del señor Andrés Silva, a quien vamos a recibir en la Comisión en la sesión de mañana.

Por tanto, sería conveniente que todos lean ese documento, con el objeto de preparar las consultas.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en relación con lo solicitado por el diputado Patricio Melero, ¿habría acuerdo para poner a disposición de los miembros de la Comisión la encuesta de Adimark respecto del Transantiago?

#### **Acordado.**

En segundo lugar, el diputado Patricio Melero interpreta lo que ya me han expresado otros diputados, en el sentido de que la sesión de ayer era muy necesaria y que la programación para recibir a los alcaldes fue elaborada con anterioridad a la entrega de la carta del ex Presidente Ricardo Lagos.

Entonces, estaba bien programada la sesión del lunes, pero la recepción de la carta del ex Presidente de la República respecto de la materia que investiga la Comisión generó una necesaria discusión en ese sentido. El problema es que ese debate se desarrolló en el tiempo destinado a recibir a los alcaldes. En consecuencia, debemos dar las explicaciones correspondientes, por escrito.

De manera que la carta que propone enviar el diputado Patricio Melero refleja el sentir de todos los miembros de la Comisión, por lo que solicito a la Secretaría que elabore un borrador de ese oficio.

Finalmente, a propósito de lo señalado por el diputado Patricio Melero, existe la posibilidad de que el jueves 15 de noviembre realicemos una sesión extraordinaria, con el objeto de recibir a los alcaldes.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, ¿qué día está citado el ministro René Cortázar?

El señor HALES (Presidente).- El miércoles 21 de noviembre.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, por la complejidad que significa viajar a Valparaíso, ¿es posible invitar a los alcaldes para un lunes, con el objeto de recibirlos en el Palacio Ariztía, en Santiago?

El señor HALES (Presidente).- Es posible, señor diputado.

Como fue la diputada Karla Rubilar quien pidió invitar a Transantiago Informa -lo que era el SIAUT-, me solicitó buscar una fórmula para invitar también a esa sesión a los alcaldes. Incluso, estaba dispuesta no sólo al cambio de sesión, sino también a declinar en su insistencia a que compareciera Transantiago Informa y solicitar la información por escrito. Esto me lo planteó la diputada Karla Rubilar de manera exploratoria, a través de un llamado telefónico, por lo que no es algo definitivo.

Por lo tanto, aprovechando esa circunstancia, propongo invitar a los alcaldes el lunes 12 de noviembre, a las 16.00 horas, y cambiar la invitación a Transantiago Informa para el jueves 15 de noviembre o, si la diputada Karla Rubilar y la Comisión lo aceptan, pedir la información por escrito.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, no tengo inconvenientes en sesionar el lunes 12 de noviembre siempre que en esa fecha no se vea la ley de Presupuestos, por lo que quedaría condicionado por el calendario de la ley de Presupuestos.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Carlos Montes tiene más experiencia en materias de Hacienda y, aunque la ley de Presupuestos no se verá los lunes, pudiera ocurrir que, de acuerdo con las exigencias de la discusión presupuestaria, se realice una sesión el lunes, lo cual nos complicaría. Como en este momento no está fijada una sesión para esa fecha, les pido aceptar la propuesta para el lunes 12 de noviembre.

¿Habría acuerdo para invitar a los alcaldes para el lunes 12 de noviembre?

**Acordado.**

Pido que la Secretaría tome nota de este acuerdo y modifique la Carta Gantt para el lunes 12, en la tarde, e incluya la invitación a los alcaldes.

Además, solicito que haga una gestión telefónica e informe que se enviarán las excusas correspondientes por escrito.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, simplemente, quiero dar a conocer una propuesta de la diputada Rubilar, que sería conveniente que la escucharan. No pido que se debata, sino sólo que la tengan presente y que se vote porque, por razones obvias, el debate de ayer fue lo suficientemente fuerte, en el buen sentido de la palabra, y necesario respecto de temas importantes.

La diputada Rubilar ha propuesto la posibilidad de videoconferencia para formular preguntas al ex Presidente Lagos. Ésa es una alternativa que puede planearse, pensarse y discutirse. Espero que no se rechace tajantemente; al menos, conversemos esa alternativa.

Si no es resorte de esta Comisión resolverlo ahora, solicito dejar la discusión para otro día, para que en esa oportunidad lo pensemos y resolvamos.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, sugiero no argumentar más para no iniciar un debate al respecto.

Dado que ha señalado que no quiere que la materia sea debatida ahora, ¿qué le parece que hagamos recepción de la propuesta de la diputada Rubilar, que quede registrada y se discuta en el momento en que ustedes lo soliciten?

Así se procederá.

Para hoy corresponde recibir al señor Silvio Albarrán, coordinador de Transantiago. Por favor, que pase el señor Albarrán.

*-El señor Silvio Albarrán, coordinador de Transantiago, ingresa a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- Bienvenido, señor Silvio Albarrán.

Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, mi nombre es Silvio Albarrán.

Voy a exponer una presentación y, además, traje copia de ella para todos los miembros de la Comisión.

Soy el actual coordinador de Transantiago y haré una presentación dividida en siete u ocho partes. En primer lugar, me referiré al funcionamiento de la coordinación.

Como ustedes saben, el Transantiago es un ente técnico que nace de un instructivo presidencial, el N° 1, de fecha 7 de abril de 2003, el cual crea...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor Albarrán.

La diputada señora Nogueira solicita una interrupción.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, antes de entrar en el contenido de la exposición que trae preparada el señor Albarrán, quiero conocer su currículum, para saber cuáles han sido sus cargos gubernamentales y en qué fechas.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Con todo gusto, señor Presidente.

Soy ingeniero civil. He trabajado en distintos ámbitos, aunque más ligados a la administración pública.

En 1988, partí en la Municipalidad de Quito, en Ecuador, en donde trabajé en el plan de transportes para esa ciudad en todo lo que fue el sistema de trolebús. Posteriormente, trabajé durante un año en una consultora privada y en 1992 regresé a Chile.

Trabajé en la Dirección de Transito de la Municipalidad de Santiago, en el Departamento de Ingeniería. Luego, en 1993, comencé a trabajar en el Departamento de Fiscalización de la Subsecretaría de Transportes.

En 1995, me hice cargo del Departamento de Fiscalización, donde fui director hasta el 2000. Ese año, asumí como jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes y, posteriormente, el 2003, asumí como secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, hasta marzo de 2006. Desde esa fecha, me desempeñé en Transantiago y en agosto de este año asumí la coordinación por la renuncia de don Fernando Promis.

Tal como señalaba, este ente técnico nace gracias a un instructivo presidencial, el cual establece que el Comité contará con un secretario ejecutivo, quien se desempeñará como coordinador general de Transportes de Santiago, a quien se le asigna la función de dirigir la secretaría ejecutiva.

Entre muchas de las funciones que tiene, en esta lámina quise destacar una serie de ámbitos en los que se trabaja y en donde tenemos una coordinación directa con distintos actores y con la ciudadanía.

Existe una Comisión de Infraestructura, que sesiona semanalmente, y que está compuesta por representantes del Serviu, del Ministerio de Obras Públicas, de Concesiones Urbanas, de la Dirección de Vialidad de la Secretaría Regional Ministerial de la Región Metropolitana, de la Dipres, de Mideplan, etcétera. En esta Comisión hacemos un análisis de los avances del plan y de las propuestas que se harán al ministro y al Comité para los trabajos a futuro.

Adicionalmente, existe una coordinación con el secretario regional ministerial, quien tiene una relación directa con los alcaldes, con las municipalidades, con las juntas de vecinos y con los parlamentarios, para hacer modificaciones o ajustes al trabajo que estamos realizando.

Además, existe una coordinación con fiscalización y con la Unidad Operativa de Control del Tránsito, básicamente para ver todo el monitoreo y el control del sistema, en el sentido de ver cómo está funcionando, dónde hay que corregir o dónde se generan inconvenientes.

Hemos conformado dos comités técnicos internos operativos. Uno, con los gerentes de operación de todos los servicios de transportes, sumado el Metro, donde vemos todos los programas de operación, que definen cómo serán las salidas de cada uno de los buses, en los horarios que corresponde. Hay programas distintos para la semana, para un fin de semana, para el 18 de Septiembre y para cuando tenemos eventos deportivos como los que últimamente hemos tenido en el Estadio Nacional.

Por otro lado, tenemos un comité tecnológico de operadores, conformado por gerentes operacionales de las empresas que ven el tema tecnológico, más nuestros representantes, con los que vamos avanzando y buscando soluciones a los problemas que tiene el sistema, desde el punto de vista tecnológico.

Todo lo que ocurre y cómo estamos avanzando se le informa al ministro, para después informar en el Comité de Ministros.

Con respecto a los contratos, hemos hecho una primera modificación de ellos, conocida como la primera renegociación. Esto nos ha permitido corregir ciertas imperfecciones del contrato y adecuar, por ejemplo, los horarios de operación. Los horarios nocturnos y de fines de semana tenían muy baja frecuencia. Con esto logramos corregir eso e incrementar la cantidad de buses que circulan y en el sistema.

También se paga según el grado de cumplimiento del programa de operación, cuestión que antes no estaba contemplada, y también se entregan incentivos para mejorar el servicio y la reducción de la evasión.

Principalmente, generamos un índice de cumplimiento de plazas-hora para ver que efectivamente los buses estén circulando cada treinta minutos, de acuerdo con el programa de operación que tiene cada uno de los servicios. Comparamos la cantidad de buses que está circulando con la que debería circular y eso nos da un factor, que varía entre 0,75 y 1. Este factor es muy importante, porque el dinero esperado por la empresa es multiplicado por ese factor, lo que da como resultado lo que se les paga quincenalmente. O sea, una empresa que esperaba obtener 2 mil millones y tiene un índice de cumplimiento de 0,9 obtiene 1.800 millones y el resto lo pierde, porque se paga por el programa que efectivamente se realizó.

Además, se hace un pago por regularidad de servicio. Ése es un tema posterior que estamos trabajando, porque hoy hemos constatado que están saliendo y circulando todos los buses que deben circular, pero lo que nos falta ahora es dar el paso siguiente, que tiene que ver con la regularidad de los buses dentro del sistema. Para ello, algunos incentivos que se establecieron son, por ejemplo, que a aquellos pasajeros que están por sobre la demanda referencial, en que les correspondía un 10 por ciento por las bases, con la modificación se les da un 35 por ciento, de tal forma que, por un lado, tienen un incentivo y, por otro, lo comparamos de verdad con lo que están operando. Así se determina el pago definitivo.

Los principales efectos de la renegociación de contratos se han podido visualizar en las últimas semanas, en que hay un aumento significativo de buses que circulan y de validaciones en el sistema.

Hemos firmado con doce de las catorce empresas. Las otras dos restantes están a la espera de autorizaciones bancarias, lo que va a ocurrir dentro de esta semana. De manera que tendremos a todas las empresas con sus contratos firmados.

Las validaciones promedio mensuales han crecido desde que se hizo la modificación. Es marginal su crecimiento, pero existe. Hay una tabla donde aparecen los números en detalle y ahí se puede apreciar y verificar que existen crecimientos. Tenemos un total de bip -o sea, de personas que pasan su tarjeta por el lector-, que ha crecido desde marzo a la fecha, de 5 millones a 5.800.000. Es un aumento considerable. Lo importante es que el mayor crecimiento se ha producido en los servicios alimentadores y troncales. No necesariamente aumenta la cantidad de ingresos dentro del sistema, porque estamos en un período en que se practica lo que se denomina "bip cero", es decir, que no se paga por una combinación.

Con respecto a la flota de buses, en febrero -se refiere a los buses inscritos en el servicio- comenzamos con 4.489 buses. En marzo teníamos 5 mil. Esto ha ido subiendo paulatinamente, hasta llegar en septiembre a cerca de los 6 mil buses inscritos en el registro. La meta es llegar a los 6.400, la cual

seguramente se va a cumplir, porque hay una llegada fuerte de buses en las últimas seis o siete semanas de este año.

En la siguiente tabla se muestra que efectivamente tenemos más buses en la calle, que están circulando más buses. Cuando empezamos a tener información completa de los GPS, pudimos determinar diariamente que, desde julio hasta el 8 de agosto, cuando se hace la negociación de los contratos, la cantidad de buses que circulan durante el día es de aproximadamente 4.600. Una vez que se hace la negociación de los contratos, esa cantidad sube -y, por lo tanto, ahí se ponen los incentivos necesarios-, hasta llegar, a fines de septiembre, a 5.500 buses distintos circulando durante el día.

Ahora bien, este dato es importante porque, de acuerdo con todas las actualizaciones que tuvimos durante todo el proceso del Transantiago, en el cuadro se muestra la cantidad de buses que esperábamos tener y lo que se había solicitado después de todos los ajustes, antes de comenzar la operación para esa fecha.

Cabe decir que habíamos solicitado 5.613 buses inscritos y operando dentro del sistema, y eso sólo lo hemos logrado casi en septiembre de este año. En consecuencia, recién desde hace un mes y medio está circulando la cantidad de buses que estaba planificado que contemplara el sistema. Ésa es una de las razones por las cuales se veían muy pocos buses y faltas de frecuencia en la calle.

Esta salida de buses también impacta positivamente en otro ámbito.

Un estudio realizado por la Universidad Católica, que incorpora una serie de lugares y de intersecciones, y una cantidad importante de paraderos, mide los tiempos de espera de las personas. Es una medición cronometrada; es decir, se cuenta a los usuarios y se mide el tiempo de espera en cada uno de estos puntos.

Desde junio, cuando comenzamos a hacer las mediciones, hasta septiembre, la gente que espera más de diez minutos cayó de 21 a 11 por ciento. Ésta es la realidad, lo medible y constatable en una muestra bastante grande.

Asimismo, la cifra de usuarios que esperaba más de veinte minutos cayó de 4,4 a 2,1 por ciento. Quizás se podría pensar que ese 2,1 por ciento es un porcentaje bajo, pero un 2,1 por ciento de 3 millones de usuarios equivale a 60 mil personas, o sea, a la capacidad del Estadio Nacional. Estamos preocupados por esa cantidad.

Cabe decir que las mediciones se han realizado en horarios de 06.30 a 12.30 horas y de 14.30 a 20.00 horas, vale decir, los de mayor demanda. También estamos realizando mediciones para hacer correcciones en los horarios fuera de punta y los sábados y domingos.

En cuanto a la tecnología, la puesta en operación del comité tecnológico del Transantiago con los operadores nos ha permitido un avance importante en los temas tecnológicos. Tenemos una evaluación del sistema de gestión de flota definitivo y buenos fundamentos para avanzar en una evaluación del sistema de comunicaciones, para que cada una de las empresas se comunique con cada uno de los operadores. Además, se está realizando un desarrollo piloto de un sistema transitorio de control de gestión, que es una cuestión muy simple, pero que significará una gran ayuda en materia de regularidad, consolidación de la información de posicionamiento, que muestra el número de buses, que vemos a través de los GPS. Desde julio ya comenzamos un monitoreo real. Adicionalmente, tenemos un trabajo con el AFT para avanzar en el cumplimiento de los contratos que, seguramente, va a terminar con modificaciones de los mismos.

En el tema tecnológico, hay dos láminas que veremos muy rápidamente. La primera hace una comparación entre los elementos que teníamos en febrero y en octubre, que muestra nuestros avances, lo cual va a

ser tratado en profundidad mañana por nuestro encargado del administrador financiero, que hará una presentación completísima.

Respecto de los recorridos, la evolución de la cantidad de servicios hasta el tercer programa de operación es importante. Partimos con una cantidad de 5.343 kilómetros en la base inicial del diseño, que se modificó hasta llegar a 6.502 kilómetros. Es decir, lo modificaron en 21 por ciento para cuando comenzaba la operación el 10 de febrero. Después, en los programas de operación posteriores, que se realizan cada tres meses –el último se hizo el 10 de agosto y ahora corresponde el programa de operación N° 4-, hemos llegado a tener 7.907 kilómetros de operación dentro de la red, lo que nos lleva a tener más de 260 servicios. Comenzamos con 220 y ahora ya tenemos 263 servicios.

Las últimas modificaciones han dado soluciones efectivas a grupos de usuarios que, debido al propio diseño, no contemplaba ciertas integraciones y viajes que son importantes. Las modificaciones se hicieron principalmente en aquellas zonas cercanas al centro. Hicimos ingresar esos servicios a parte de la zona A de Santiago, dando cobertura y solución a lugares que no la tenían. En la diapositiva que ustedes observan están indicadas las últimas modificaciones que se han hecho en esta materia.

Asimismo, hoy estamos trabajando en el estudio de mecanismos de compensación que nos permitan realizar nuevas modificaciones de recorridos, en el momento en que corresponda, debido a que los contratos no nos permiten hacer ciertas modificaciones que consideramos necesarias y que obviamente han surgido de las propias municipalidades. Está demostrado que hay muchas demandas de los usuarios, a las cuales debemos buscar soluciones, que pasan por encontrar mecanismos a través de los cuales podamos incentivar a que los operadores realicen las modificaciones que correspondan.

En cuanto a la infraestructura, ya se han instalado los 5.200 refugios peatonales comprometidos a través del programa del Serviu. Del total de 8.626 a los cuales vamos a llegar, sólo faltan 413, que serán instalados en las últimas semanas de 2007. Eso se debe a que algunas municipalidades solicitaron que no instaláramos los paraderos que teníamos estipulados, porque ellos querían instalar los propios. Ese es un tema municipal y se puede hacer. De modo que estamos a la espera de esa instalación. Por lo tanto, a fin de año vamos a terminar con 8.626 puntos con paraderos, con refugio peatonal, y con 579 puntos adicionales que no tienen refugio debido a que los lugares donde deben parar los buses son espacios muy pequeños y no cabe un refugio como éstos, aun cuando no son muy grandes.

El señor MONTES.- Perdón. ¿Qué entiende usted por paradero? Porque sólo en La Florida hay 574. Entonces, no sé a qué se refiere.

El señor ALBARRÁN.- En la ciudad hay 8.626 paraderos más 579 puntos donde deben parar los buses. En esos paraderos hay una señal negra que indica el recorrido del servicio. De manera que dicha señal estará en los 8.626 refugios. O sea, en el 95 por ciento de los lugares donde paran los buses habrá un refugio, y hoy estamos sobre ese número.

Ahora bien, nosotros planificamos la instalación de 5.200 refugios. Sin embargo, hicimos uso de los 3.400 paraderos que tenían muchas municipalidades. Entonces, esos 3.400 que se utilizaron, que son antiguos, más los nuevos paraderos nos da ese total. Entonces, estamos a la espera de los refugios peatonales que deben instalar tres o cuatro municipalidades, las cuales nos manifestaron que lo iban a hacer en ciertos sectores. Eso quiere decir que la ciudad contará finalmente con alrededor de 9.200 puntos de parada de buses.

Asimismo, hemos continuado con la instalación de zonas pagas, las cuales ayudan mucho a la operación del sistema, sobre todo en los puntos en que la demanda es muy alta. Hoy ya se encuentran operando 67 zonas pagas y 33 están en proceso, para llegar a alrededor de cien zonas de aquí a fin de año, las cuales deberemos mantener durante 2008. Adicionalmente, existen 40 puntos de prepago para servicios súper expreso,

más tres que están en proceso de implementación. Por lo tanto, durante este año tendremos 43 puntos de prepago de dichos servicios.

Respecto de las medidas de gestión, estamos trabajando en el fortalecimiento de los ejes de la ciudad que sólo se utilizan para el transporte público o como vías exclusivas. Por cierto, es un tema muy importante y creemos que es parte de la solución para la infraestructura que todavía no existe. El hecho de tener vías exclusivas sólo para buses nos ayuda a la operación y a mejorar las velocidades comerciales. Queremos hacer este trabajo en las horas punta de la mañana y de la tarde. Estamos realizando una labor bastante fuerte con la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y el Serviu Metropolitano, organismo que ejecuta esas obras.

También estamos con el tema de los corredores de transporte público. En la lámina se muestran las obras en ejecución, las obras ejecutadas y lo que se proyecta desde 2008 en adelante.

Estamos realizando un trabajo en detalle para definir la totalidad de los ejes pendientes y para ver cómo podemos avanzar más rápidamente, en un proyecto más corto, hasta el 2012, con estos corredores de transporte público, de tal forma que podamos tomar una cantidad importante, que nos soluciona el 80 por ciento del sistema. Estamos realizando ese trabajo para tener una definición hacia el futuro y a corto plazo.

Con respecto a la información, continuamos nuestro trabajo con 60 monitores informativos, ubicados en distintos lugares de la ciudad; 100 monitores territoriales, que están ubicados básicamente en los terminales y que también trabajan los fines de semana entregando información sobre las modificaciones de los recorridos para que los usuarios puedan conocer los nuevos servicios. Esto será reforzado de aquí a fin de año con la distribución y actualización de la folletería y de la señalética en cuanto a los planos de los recorridos, a la información que está en las estaciones de trasbordo, que viene desde la fecha de inicio del Transantiago, el 10 de febrero. Por lo tanto, se hará una actualización de la información, que recogerá las modificaciones de recorridos que se han hecho y las que se van a hacer en las próximas semanas.

Además, contamos con diez móviles de apoyo y visitamos distintos puntos de la ciudad, como juntas de vecinos y canchas de fútbol, para explicar a la gente cómo buscar alternativas distintas para hacer un mejor recorrido, si es que existe esa posibilidad.

Tenemos 34 puntos de atención y de reclamos disponibles en cada una de las municipalidades y estamos en proceso de actualización y mantención de las más de 9 mil señales de parada en la que aparecen los números de los servicios que pasan por cada uno de los paraderos. Adicionalmente, estamos trabajando para obtener refuerzos para la campaña de difusión e información de todo lo nuevo que estamos realizando.

Ésa es mi presentación, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, el ministro Cortázar señaló que el Transantiago estará funcionando en diciembre. Como se trata de una aseveración muy general, me gustaría saber de manera más específica qué va a estar funcionando el 1 de diciembre.

¿En qué porcentaje han sido modificados los recorridos de la malla de alimentadores y cuáles son los criterios considerados para tales modificaciones?

¿En qué nivel de cumplimiento está hoy el operador tecnológico Sonda? ¿Cuál es su opinión respecto a la labor de Sonda en el sistema?

Uno de los problemas más complicados del Transantiago se tiene que ver con las frecuencias de los buses. ¿En qué etapa estamos actualmente en relación con las frecuencias? ¿Se ha trabajado al respecto? ¿Cómo vamos a estar en diciembre en ese punto?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra, señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, respecto del porcentaje de modificaciones que se han realizado, la presentación mostró que, en cuanto a los alimentadores, comenzamos con 2.971 kilómetros y hoy tenemos 3.738. Eso significa que se ha modificado en aproximadamente 30 por ciento. Al inicio, había 133 servicios alimentadores y hoy tenemos 160. Ésa es la diferencia.

La mayoría de las modificaciones realizadas más bien buscan unir ciertos puntos en forma directa que tener mayor cobertura, aunque también se han producido algunas modificaciones en este aspecto, pero son las menos.

El criterio que se utiliza para esos efectos lo que hoy permiten las bases. Es decir, se pueden realizar modificaciones siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones, como, por ejemplo, que un servicio de la zona B no ingrese a la zona D o que los servicios de una zona determinada no circulen más de ciertos kilómetros sobre un eje troncal o que un servicio troncal no circule más de una cierta cantidad de kilómetros sobre un eje alimentador. Ésas son las condiciones.

Lo que hemos hecho es propiciar acuerdos entre las propias empresas. Actualmente, estamos trabajando en la búsqueda de fórmulas de solución, porque hay cierta rigidez en los contratos. Si tenemos una zona y en la de al lado hay un hospital, es lógico que los servicios alimentadores que operan en la primera de ellas puedan llegar hasta el hospital, que está en la otra zona, a tres o cuatro cuadras, porque no es razonable dejar a esas personas a tres o cuatro cuadras para hacer un trasbordo o hacerlas caminar esa distancia para llegar a ese lugar.

Ése tipo de problemas son los que estamos tratando de solucionar.

El señor BURGOS.- Pero supongo que eso siempre fue lógico.

El señor ALBARRÁN.- Cuando las cosas ya están funcionando, podemos ver dónde están los errores y resolverlos. Siempre es necesario introducir correcciones a los contratos.

El señor BURGOS.- Perdóneme la interrupción, pero pienso que siempre fue lógico que ese recorrido llegara hasta el hospital.

El señor ALBARRÁN.- Lo que sucede es que estaba pensado que las áreas no se superpusieran unas con otras. Eso es erróneo y se está corrigiendo, tal como corregimos el problema del pago.

Debíamos comenzar con 5.600 buses y recién hace un mes alcanzamos esa cantidad de vehículos circulando. O sea, recién hace un mes llegamos al número de buses con que esperábamos contar como sistema, y desde ahí empezar a hacer las correcciones.

En relación con al cumplimiento del operador tecnológico, que el identifica como Sonda, quiero ser muy claro. Es efectivo que esa empresa es el operador tecnológico, pero lo que nos corresponde es preocuparnos del cumplimiento del administrador financiero, ya que es éste quien debe responder por el contrato.

Nosotros teníamos claro -ya se ha señalado en esta Comisión- que había elementos que no estarían listos cuando partiera el sistema. Por ejemplo, siempre supimos que el sistema de gestión de flota no estaría listo, pero un sistema de esa naturaleza -en esto quiero ser bastante claro- es eficiente y funciona cuando el servicio está operando en forma regular. Cuando eso ocurre, los sistemas de gestión de flota maximizan beneficios o logran beneficios marginales.

Si hubiésemos tenido el sistema de gestión de flota en febrero, el problema de los 3.800 buses circulando hubiese sido el mismo. En efecto, ahí se produjo un incumplimiento y por eso se sancionó al AFT.

En cuanto a la otra parte del AFT, que tiene que ver con el sistema de pago, sabíamos que estaba en condiciones para partir y que tenía

algunos mecanismos de trabajo que no eran eficientes ciento por ciento para tener la información en dos horas. Pero eso tampoco se requiere.

La tarjeta bip ha sido lo mejor evaluado en el sistema y ya es de uso bastante masivo. Se impuso de una forma muy fuerte, aunque era uno de nuestros grandes temores.

El problema mayor se ha dado en la frecuencia. En efecto, la última gráfica muestra que, al aumentar la cantidad de kilómetros y de buses en circulación, hemos mejorado la frecuencia.

Estamos haciendo monitoreos sobre el tiempo de espera de los usuarios en distintos puntos. Hoy nos estamos focalizando en los horarios fuera de punta, que tenemos que reforzar.

Con la primera modificación de los contratos, logramos hacer modificaciones para corregir las frecuencias en los horarios fuera de punta, en los horarios prenocturnos, que son los que fluctúan entre las 11 de la noche y las 2 de la madrugada, y también los fines de semana. Ese trabajo ya se realiza y se ha estado reforzando.

Tenemos inscritos alrededor de 6 mil buses en todo el sistema y esperamos, como una medida concreta, llegar a los 6.400 buses, los que nos van a servir para varias cosas. Primero, para mejorar las frecuencias de servicios que han estado bajas. Estamos pensando en los horarios de punta, cuando se requiere la mayor cantidad de flota y, también, en algunas modificaciones y alargues de recorridos necesarios.

Respecto de la pregunta relacionada con lo que señaló el ministro, puedo decir que tenemos un plan de trabajo que nos ha llevado a tener una importante cantidad de buses en circulación en la ciudad –alrededor de 6.400-, y de modificaciones de recorridos, para solucionar la mayor cantidad de problemas demandados por la ciudadanía. Además, se está actualizando la información.

Asimismo, estamos trabajando en el comité tecnológico para lograr tener un sistema en el cual se pueda gestionar la regularidad de los servicios, que también es un paso importante.

Esos son los principales compromisos que debemos asumir de aquí a diciembre para tener un sistema estable. Seguramente empezaremos a tener otro tipo de problemas, como los que fueron anunciados la semana pasada, en que Subus no quería entrar a un lugar de la ciudad porque le tiraban piedras a los buses y les quebraban los parabrisas. Esperamos que esos problemas no vuelvan a ocurrir, pero son los problemas rutinarios de un sistema que ya está estable. Esas pueden ser señales de que no son tantas las correcciones que debemos seguir implementando.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no sé si podría ser un poco más concreto en cuanto a lo que debería estar funcionando en diciembre. Espero que sea más claro, para poder comparar y evaluar la situación respecto de lo que ahora existe. Siento que su respuesta es muy general.

Por otro lado, afirmó que siempre supieron que el sistema de gestión de flota o iba a estar listo. Entonces, ¿por qué echan a andar un plan sin contar todavía con un sistema de gestión de flota que, si bien no es “el sistema”, al menos es clave para que el plan funcione y los buses pasen cada cierto tiempo y se sepa la cantidad que están en las calles?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Silvio Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, insisto en que, para un servicio que está comenzando, el sistema de gestión de flota no es fundamental.

Los informes están -los hicimos llegar a la Comisión- y en ellos se señala cuáles son los porcentajes de avance en cada uno de estos sistemas. En el sistema de gestión de flota, no se contaba con lo que pensábamos y estaba estipulado en las bases. Eso es real.

Ahora, ¿por qué se echó a andar? Un sistema de gestión de flota cumple la función de hacer más eficiente un sistema que funciona, pero éste no funcionó. Al inicio funcionó muy mal. Pensábamos que íbamos a tener un plazo, de cuatro, cinco o seis meses, para que cuando comenzara a funcionar, equilibrándose todo, haciendo las modificaciones necesarias y lógicas, tuviéramos un sistema de gestión de flota que trabajara y funcionara bien en cuanto a la regularidad. Pero el sistema de gestión de flota no es fundamental cuando está partiendo recién.

En los países en que los sistemas de transporte público funcionan en forma eficiente, a lo que esperamos llegar, los sistemas de gestión de flota siempre comenzaron posteriormente a la puesta en marcha del sistema como tal. Por tal razón, no lo vimos como una dificultad al inicio.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, hemos tenido un informe bastante gráfico respecto de los avances, que no se han notado, como lo demuestra hoy una encuesta de CEP Adimark sobre Transantiago. La población no ha notado las mejorías a las que se refirió el señor Albarrán.

En fin, esta Comisión se creó para determinar responsabilidades políticas.

Agradezco el informe del estado de avance y me imagino que lo mismo ocurre con todos los integrantes de la Comisión. Pero lo que más me interesa, dado nuestro cometido, es saber el grado de participación que tuvo el señor Albarrán en la toma de decisiones de la implementación del plan.

Él señaló que el sistema de gestión de flota nunca ha sido considerado importante, pero en la Comisión se ha establecido que uno de los temas que más ha provocado el fracaso, que ha afectado enormemente a los usuarios –que es lo que finalmente importa cuando se definen las políticas públicas-, al ciudadano común y corriente que no tiene otra alternativa que viajar en el Transantiago, es la falta de un sistema de gestión de flota.

Me gustaría hacerle varias preguntas en torno a su participación en la implementación, en lo que pudo informar al ministro Espejo, en las decisiones que tomó, informó o en su participación como técnico del Comité de Ministros.

Me confunde cuando señala que ya van a estar en la calle los buses que tenían planificados. ¿A qué planificación se refiere y a qué momento de la historia de Transantiago? Partimos con 4 mil buses y hoy estamos en 6.400. ¿Cuál era la planificación que tenían?

Al mirar el informe que nos entregó, se observa que más del 50 por ciento de la infraestructura va a estar desde el 2008 en adelante. ¿Cuál fue su participación en relación con la infraestructura? ¿Hizo ver que no estaban los corredores segregados, las vías exclusivas y que, en definitiva, no estaban las condiciones para implementar el plan?

El señor Mena vino a la Comisión en varias oportunidades y en una de ellas se expresa lo siguiente: “No se encontrarán operativos al 10 de febrero el botón de emergencia, el contador de pasajeros y el cierre de puertas, como tampoco el regulador de flota. Esta aplicación está todavía en una versión en portugués.”.

Estaban a punto de lanzar un plan que cambiaría radicalmente la vida de los santiaguinos y una aplicación estaba en portugués. Y usted nos dice que eso no se consideraba importante. ¿Qué es lo que consideraba importante para echar a andar el Transantiago, en el que usted fue gerente técnico y hoy coordinador? Me asusta que usted sea el coordinador y que diga que el sistema de gestión de flota no es importante. Por favor, aclare eso.

Además, nos señaló que el ministro está abocado a la modificación de los recorridos. Sin embargo, como esto se ha hecho tan mal, y hoy se están instalando paraderos y modificando recorridos, ¿van a instalar

paraderos para después cambiarlos una vez que se hayan modificado los recorridos? Es decir, ¿se va a invertir plata y tiempo en paraderos que después nuevamente serán trasladados? ¿Por qué se instalan paraderos si después se modificarán los recorridos? ¿Con quién están trabajando esos recorridos, que es el tema que hoy afecta. Usted sólo dice que eso se está viendo.

Con respecto a las zonas pagas, me gustaría saber si se va a aplicar la misma lógica de los paraderos. ¿Son fijas o móviles? ¿Cuál es la inversión en relación con las zonas pagas? Esto no estaba considerado en el plan original, pero ahora se dice que van a llegar a cien. ¿Dónde se instalarán si se están modificando los recorridos?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Silvio Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, primero me gustaría aclarar el tema del sistema de gestión de flota.

No he dicho que este sistema no sea necesario. En cualquier país del mundo en que operan sistemas grandes, los sistemas de gestión de flota comienzan a funcionar una vez que el sistema se estabiliza.

En Santiago, contamos con una red de semáforos. Una vez que esa red funciona y tenemos la operación visual sobre ella, se introducen los software para la sintonía fina. Eso mismo ocurre con un sistema de gestión de flota.

Este sistema es importante porque nos permitirá dar regularidad a los servicios, enviar mensajes o dar respuesta a alguien que pregunta a qué hora va a pasar un bus. Eso es posible de hacer con ese sistema. Pero para la partida del sistema no es indispensable el sistema de gestión de flota. Hoy, que ya están en circulación los buses necesarios, sí es necesario.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Cómo no va a ser importante si la flota original era de 7.500 buses, mientras que la flota ofertada es de 4.500. ¿Cómo no va a ser importante medir la frecuencia mediante GPS si hay 2 mil buses menos funcionando en la calle? ¿Cómo puede decir que eso no es importante en la partida del plan?

El señor ALBARRÁN.- El cuadro sobre la cantidad total de buses que circulan muestra un estancamiento de buses que circulan durante el día en 4.600. Al hacer la modificación de los contratos, inmediatamente ese número empieza a crecer fuertemente. Eso se produce sólo porque se pusieron incentivos económicos, o de castigo económico, si no cumplían con las programaciones comprometidas.

Antes de esa fecha, efectivamente, controlábamos la cantidad de buses que circulaban. Los contábamos a través del departamento de fiscalización, mediante conteos aleatorios y a través de muestras, y podíamos hacer control de frecuencia. Y lo que logramos observar fue que no estaba circulando la cantidad de buses requeridos.

También quiero aclarar el tema de los 5.600 buses. Lo que señalé respecto del cuadro de las actualizaciones de escenarios de diseño es que pedimos a las empresas que, a partir del 1 de marzo, tuvieran 5.600 buses inscritos. Y recién hace un mes, con las modificaciones efectuadas, logramos tener casi esa cantidad de buses en circulación.

Es importante el sistema de gestión, pero una vez que ocurre lo señalado: se tiene la cantidad de buses en circulación requerida. Si hace un mes hubiésemos tenido un sistema de gestión de flota, no habríamos dado grandes soluciones en comparación de lo que sí hemos avanzado con las correcciones y modificaciones que se han hecho a los contratos.

Quisiera que la diputada Nogueira precisara su pregunta respecto de la dimensión de buses.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Usted se refiere a los buses que estaban planificados para que funcionara el sistema. Pero se ha

cambiado innumerables veces la cantidad de buses requeridos. Entonces, ¿cuántos eran los buses estimados para que funcionara el sistema?

El señor ALBARRÁN.- El gráfico muestra la actualización de escenarios de diseño, que parte desde 2003 y va generando ciertas modificaciones de acuerdo a correcciones que se van haciendo en el diseño. Esas correcciones tienen que ver con velocidades comerciales, con tiempos de viaje y con la capacidad de los buses.

Finalmente, en septiembre de 2004, se llega a un total de alrededor de 4.500 buses. Después, a través de diversas modelaciones, se van cambiando estos valores, hasta llegar a definir, en noviembre de 2006, la cantidad de 5.100 buses.

Con posterioridad, el informe de Metro –que ustedes también tienen- señala que habría problemas en ciertas estaciones. Nosotros, sabiendo que existían más de 7.000 buses inscritos, tomamos la decisión de reforzar los servicios de Metro, con lo que se llega a decir que lo que se requiere para el 1 de marzo, y es lo que se les solicita a los operadores, es un total de 5.600 buses. Esa cantidad no estuvo cuando comenzó a operar el sistema.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Se le informó al ministro Espejo que el sistema de apoyo y gestión de flota no estaría listo el 10 de febrero? ¿Tenía conocimiento de ello?

El señor ALBARRÁN.- Imagino que estaba en conocimiento y que el coordinador de la época se lo debió haber informado. Esto era público y, tal como lo señaló el señor Mena, nosotros tuvimos una reunión en enero con los gerentes operacionales y los gerentes técnicos para hacer una evaluación del sistema de gestión de flota y del sistema de pago, en que se pudiera determinar...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, pero la diputada Nogueira pregunta si el ministro estaba en conocimiento de ello. ¿Lo sabía o no?

El señor ALBARRÁN.- No puedo responder a esa pregunta, señor Presidente, porque la información que nosotros generábamos se la entregábamos a los coordinadores.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- O sea, ustedes manejaban información en compartimentos estancos, cerrados, y no la compartían. Si usted era parte del Comité de Ministros, no puedo entender que no esté seguro de si el ministro sabía que la gestión de flota no estaría lista. ¿No sabe eso?

El señor ALBARRÁN.- En primer lugar, aclaro que no era parte del Comité de Ministros y, segundo, cuando fui Seremi, fui parte del Comité de Ministros, pero eso fue hasta el 2005, cuando se estaba recién en la etapa de diseño y todavía no estaban definidos los recorridos. Por lo tanto, mi participación –aquí, quiero separar la participación política-técnica- política tenía que ver con el trabajo territorial en las municipalidades y con las juntas de vecinos. Hice un trabajo con el 95 por ciento de los alcaldes de la Región Metropolitana, y sólo me faltó visitar a dos alcaldes. Eso debe estar en todas las sesiones y actas de las municipalidades en que estuve presente, en las cuales mi labor era explicar cómo iba a funcionar el sistema de alimentadores y troncales, pero no de los recorridos en sí.

Después, en mi calidad netamente técnica, coordinaba las áreas internas para preparar y entregar la información, para después presentarla a las personas que correspondía.

Por lo tanto, no le puedo decir con certeza si el ministro Espejo tenía o no conocimiento de lo que me pregunta. Ahora, nosotros tenemos informes, al igual que Fundación Chile, el señor Mena y Aditiva sobre lo que estaba listo y en qué forma. Todos esos informes de la coordinación los entregamos a la Comisión y, por lo tanto, están en poder de ustedes. Eso es público. Ésa es la información que teníamos y la entregamos a todo el mundo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- O sea, el documento en que se afirma que, al 10 de febrero, no se encontraban operativos el botón de

emergencia, el contador de pasajeros y el cierre de las puertas lo tenía el ministro Espejo. Si lo tenía el señor Mena y los demás, entonces estaba en poder del ministro Espejo.

Por otro lado, también me interesa que se refiera a la modificación de los recorridos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, no quiero ser majadero, pero no puedo confirmar algo que la diputada señala que yo digo que sí. No puedo saber si efectivamente lo sabía o no el ministro.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no puedo dejar pasar esa afirmación.

El señor Albarrán hizo un informe. ¿A quién se lo presentó? ¿No se lo presentó al ministro?

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, la pregunta fue entendida por el señor Albarrán y él la contestará como estime conveniente y usted juzgará lo que le parezca adecuado.

Por lo demás, su tiempo ha terminado.

Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, respecto de las modificaciones de recorridos, hoy se están realizando reuniones con todas las municipalidades y, con lo que se recoge de las juntas de vecinos, se hace un análisis y un catastro de todas las modificaciones que se están solicitando. Esas modificaciones son estudiadas y verificamos que efectivamente no existan alternativas de viaje o, si existen -lo más probable es que existan-, a lo mejor son extremadamente complicadas. En esos casos, verificamos cuáles son las modificaciones, conversamos con las empresas afectadas o beneficiadas y, según el caso, proponemos las modificaciones de recorridos.

Tal como lo he mostrado, tenemos una cantidad importante y vamos a seguir realizando más modificaciones de recorridos, que son priorizadas de acuerdo con las peticiones de los alcaldes y de las juntas de vecinos.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, el señor Albarrán señala que, como Seremi, tuvo bastantes vínculos con los municipios y con las juntas de vecinos, pero en esa época aún no estaban definidos los recorridos. Entonces, ¿qué se conversaba con los municipios? ¿Qué ocurría en los concejos municipales? Todavía no se discutía una determinada malla de recorridos. ¿Se discutían conceptos?

Ahora, lo que me parece más interesante de su exposición es la posibilidad de conocer más lo que está ocurriendo ahora y cómo vienen las cosas hacia delante. Usted hace una presentación en que nos dice que el Transantiago avanza y nos entrega datos concretos. Pero, en la realidad, la percepción de los usuarios parece no ser la misma, sino más bien piensan que el Transantiago está estancado y que no está avanzando al ritmo que se espera. ¿Qué está pasando?

El señor Albarrán dice que hay más pasadas en los validadores, pero, ¿eso está ubicado en los tiempos? Mi impresión es que en la hora punta mañana la cosa está mejor, pero en el resto de los tiempos sucede lo contrario. Esto se debe a que en la hora punta mañana hay más frecuencia, intervalos mejores y más buses. Pero en la hora baja mañana, en la hora punta tarde, en la noche y durante los fines de semana las cosas aún no han logrado ordenarse. Parece que el problema tiene que ver más con la organización del sistema que con la cantidad de buses, y en esto influye mucho el sistema de gestión de flota.

Ahora bien, en cuanto al control cada media hora de la salida de buses, me informaron que algunos de los operadores están aprendiendo a engañar, ya que sale un bus por un lado y entra otro por un lado

distinto, sin hacer el recorrido, porque no les conviene hacerlo, dado que son muy pocos los pasajeros. Señor Albarrán, ¿tiene información al respecto? ¿Es posible que esté ocurriendo eso?

En cuanto al tipo de soluciones que proyectan hacia el futuro, a mi parecer, faltan troncales durante la hora punta mañana y la hora punta tarde, que tienen que ver con el barrio alto. ¿Qué van a hacer? ¿Van a aumentar significativamente los troncales o van a hacer un rediseño de ellos?

En relación a los alimentadores, la rigidez no sólo está en la frontera, como decía el diputado Burgos, sino también en el tamaño de la zona de alimentación y en los circuitos. Si se tienen muchas zonas alimentadoras muy pequeñas, en que los movimientos son oriente-poniente –es la situación que conozco-, pero la mayor parte de las personas hace movimientos norte-sur, igual se los obliga a moverse en dirección oriente-poniente. ¿Qué piensan al respecto?

Tenemos el problema de saber hacia dónde se dirigen las personas –es decir, cómo complejizar más los alimentadores y cómo tener mallas más completas- y, por otro lado, el de asegurar que los operadores cumplan. Creo que el próximo año –es mi hipótesis- el tema en discusión será cómo hacerlos competir, porque si no compiten probablemente nunca van a cumplir. Pueden ordenar los troncales, pero es más difícil en el caso de los alimentadores.

Por último, quiero conocer la realidad de la institucionalidad. El señor Albarrán es el coordinador del Transantiago y requiere de mucho más poder, más equipos y más condiciones para hacer las cosas. En ese sentido, ¿qué evaluación hace de la institucionalidad que hoy tiene para cumplir el rol de “director de orquesta” de este sistema? Sé que en este tema están todos –el ministro, el subsecretario, etcétera- trabajando, pero como forma de gestión de un sistema de esta complejidad, que además está articulado con el Metro, ¿cree que la institucionalidad está en condiciones de responder al desafío?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Silvio Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, a lo que me referí cuando aludí al período en que fui secretario regional ministerial era al concepto de cómo operaría el sistema. Por lo tanto, la explicación en la cual trabajé y que entregué a los alcaldes y concejales en esas reuniones era sobre cómo funcionaría el tema conceptualmente, en el sentido de explicar que tendría troncales con sistemas de alimentadores, pero en ese tiempo no contábamos con una malla definitiva respecto del sistema. Explicábamos el concepto del Transantiago, cómo eran los transbordos, las formas de pago, etcétera.

En cuanto a la percepción de los usuarios, efectivamente es la misma, ya que sigue siendo negativa respecto del sistema. Por eso, creemos que es importante tener evaluaciones que no sólo tengan que ver con las percepciones, sin desconocer que éstas hacen realidades. Tenemos claro que estamos ante un problema y que cuesta demostrar que esto ha mejorado, pero sí tenemos más buses circulando y mediciones concretas que demuestran que han bajado los tiempos de viaje. Efectivamente, han existido mayores correcciones en la punta mañana.

El señor MONTES.- Eso es válido en el promedio.

Le quiero dar un ejemplo: la 224, que es clave para ir al paradero 14, por Santa Raquel, está pasando cada una hora y 15 minutos o cada 1 hora y media, en circunstancias de que debería pasar cada quince minutos.

¿Por qué está ocurriendo eso?

El señor ALBARRÁN.- Para terminar mi respuesta sobre lo que preguntaba el diputado Montes, efectivamente consideramos que la percepción sigue siendo la misma. Eso lo tenemos claro.

Según me contaron, en una parte de la encuesta, entre los usuarios reales del transporte público, hay una percepción de que esto está avanzando. Ojalá que sea así. En todo caso, leeré la encuesta con tranquilidad una vez que llegue a la oficina. Pero, según lo que me han dicho, hay un dato que es importante, porque el sistema se ha modificado: siguen existiendo problemas y estamos muy preocupados por ellos, pero hay que reconocer que también hemos tenido avances. No son los suficientes para solucionar todo el sistema, pero estamos apuntando en esa dirección. Respecto del servicio 224 no tengo una explicación. Voy a indagar sobre el tema, pero no puede haber un servicio que en un horario punta se demore una hora en pasar. Es decir, si existe, tenemos que fiscalizar e iniciar los sumarios correspondientes. En fin, tenemos que ver el tema y corregirlo, porque no puede ocurrir.

Hemos logrado articular una mejor malla y mejorar las frecuencias. Los datos que hemos recogido nosotros y los que recogió la Universidad Católica se refieren a los horarios punta. Ahora estamos recogiendo datos de los fines de semana, así como de los tiempos de espera fuera de punta, para estudiar qué correcciones se deben hacer, ya que las correcciones en los horarios fuera de punta y en los fines de semana las tenemos a mano, ya que la mayor dificultad se presenta en el horario punta, que es cuando más buses se requieren. En el resto del día, se requieren menos buses y, por lo tanto, es posible mejorar el sistema.

El señor HALES (Presidente).— Permítame darle una interrupción al diputado Montes.

El señor MONTES.— Tienen las correcciones en la mano porque hay buses.

El problema es que se trata de horas mucho menos rentables. Entonces, con los incentivos que existían, las empresas no cumplían los contratos, por lo que tuvieron que cambiarlos. No sé de dónde salió la idea de que no tenían que cumplir los contratos. El problema es que hay horas que no son rentables, por lo que ellos van a buscar resquicios para no cumplir los fines de semana, los domingos en la noche, etcétera. Es necesario ver qué podemos hacer al respecto.

El señor HALES (Presidente).— Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.— Señor Presidente, nosotros dimos los primeros pasos. Ahora viene la segunda fase, que tiene que ver con lo que comentaba el diputado Montes.

Desconozco si existen buses que salen y que después regresan. Lo que sí está claro es que, cuando un bus circula cada media hora y no suben pasajeros, queda en cero. Si ese bus se regresa, sólo le va a valer una parte de la totalidad de su recorrido y se le va a pagar en relación con ese índice de cumplimiento que estamos comparando con el programa de operación. Por lo tanto, se le va a pagar menos.

Todo esto se irá afinando y perfeccionando poco a poco. A la perfección vamos a llegar cuando tengamos funcionando todo el sistema con GPS al ciento por ciento, lo que ya está ocurriendo. Seguramente en los próximos pagos empezaremos a recoger esa información y veremos si se salen o no del recorrido.

Hoy implementamos una línea gruesa y logramos hacer que circulen más buses, pagar por la cantidad de buses en operación, lo que nos llevó a que circule entre el 75 y el 94 por ciento. Ese 75 ha ido avanzando y ahora vamos a ir achicando esa línea gruesa, para ser más precisos en la verificación de la circulación de los buses que estén en recorrido y los que no estén circulando y que pretenden engañarnos. Reitero: estamos trabajando en esta materia.

Respecto del tipo de solución hacia el futuro y de que falten troncales, debo decir que no existe una mayor demanda por troncales que por frecuencia.

En las encuestas que realizamos, la mayor cantidad de reclamos de la gente se centra en tener más frecuencia y cobertura en ciertas zonas, lo que incluye reforzar la red de los troncales, en cuanto a la frecuencia, y hacer que se expanda un poco la red de los alimentadores a sus zonas vecinas, porque tienen áreas muy pequeñas. Al expandirse un poco más de un área a otra, y de ésta a aquella, se logra tener una mejor cobertura.

El señor MONTES.- ¿Pero cómo siente la institucionalidad desde su cargo de coordinador?

El señor ALBARRÁN.- Actualmente tenemos un respaldo muy fuerte de parte del ministro Cortázar. Sin embargo, la institucionalidad no la hacen las personas, sino que las instituciones. Efectivamente, se requiere buscar los mecanismos necesarios para que la coordinación o autoridad metropolitana –tenga el nombre que tenga- cuente con el poder, el trabajo y los recursos necesarios y suficientes para avanzar y tomar decisiones.

Actualmente, hay coordinación con infraestructura, que mostré al comienzo de mi presentación, y trabajamos con el SERVIU y con Obras Públicas para construir obras para el Transantiago. Por su parte, Obras Públicas tiene como meta hacer trabajos relacionados con Obras Públicas mientras que el SERVIU tiene como meta efectuar trabajos relacionados con viviendas. En consecuencia, nos falta institucionalidad, porque debemos estar empujando para que se hagan las cosas que requiere el Transantiago.

Insisto en que hoy tenemos un fuerte respaldo del ministro Cortázar, pero se requiere una mejor institucionalidad.

El señor MONTES.- Quiero dejar constancia de lo dicho anteriormente en cuaderno aparte, en el sentido de que la institucionalidad es tremendamente débil para la envergadura de la acción y se requiere tener más autoridad cuando hay que relacionarse con distintos operadores, de distintas características, y con el AFT. Se requiere de abogados para estudiar los eventuales juicios -no sé si se hay en curso-, pues si un operador no cumple con un contrato, y un troncal no está operando, inmediatamente se debería iniciar una acción legal.

Creo que en la parte jurídica, operativa, tecnológica y de procesamiento de los datos no es suficiente tener una coordinación.

El señor HALES (Presidente).- Que se consigne lo señalado por el diputado Montes.

Es necesario agregar que si a un operador se le caduca la concesión, de acuerdo a las bases de licitación y los contratos, ese mismo operador, que está administrando mal, sigue con la concesión hasta que se determine el nuevo operador.

El señor MONTES.- ¿No se ha cambiado eso?

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor BURGOS.- Eso ya es ley.

El señor HALES (Presidente).- Pero no está operando.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, también me sorprendí cuando escuché decir al señor Albarrán que siempre supieron que el sistema de gestión de flota no estaría listo. También me impresioné cuando a esta Comisión asistió el actual subsecretario de Transportes y afirmó que se sentían engañados cuando constataron que no estaban en la calle todos los buses que debían circular.

Ahora se nos explica que el sistema de gestión de flota tiene mayor eficacia cuando el sistema está funcionando. Discrepo de esa afirmación - en eso coincido con la diputada Nogueira- porque, si partimos con muchos menos buses y, además, no había gestión de flota, habría sido mucho mejor para la población y para la imagen del Transantiago contar con la gestión de flota, porque eso habría permitido controlar la frecuencia y la gente no estaría, como hasta hoy, esperando un bus una hora y media o ver pasar tres buses seguidos desocupados, sin ninguna lógica.

Entonces, cuesta mucho entender su afirmación y no la podemos dejar pasar. A mi juicio, el sistema de gestión de flota es importante desde el primer día hasta el último, aunque al inicio hubiese un menor número de buses y no hubiese estado todo el sistema implementado. Creo que, al menos, el daño habría sido menor.

Segundo, quiero insistir en una pregunta -aunque sé que ya la contestó-, porque su respuesta no fue convincente. En su opinión, ¿en qué parte del diseño falló el sistema? Lo que uno percibe -lo he sostenido varias veces- es que se basaron en datos que entregó la Sectra, basados en una encuesta origen-destino. Pero si algo quedó claro es que la malla de recorridos estaba mal elaborada.

En Puente Alto hubo zonas que quedaron sin locomoción, porque los alimentadores no llegaron nunca. Además, en el supuesto caso de que como diseño hubiese funcionado mucho mejor de lo que ocurrió, tampoco me queda claro si era indispensable que la gente tuviera que estar cambiando dos y tres veces de transporte, y eso tiene que ver con la forma en que se diseñó el sistema troncal-alimentador. Es un cambio brutal en la costumbre y en los hábitos de las personas. Para cualquier ciudadano normal resulta bastante incómodo tener que subir a un alimentador y después a un troncal y posteriormente a otro alimentador o cambiar a una línea de Metro. En verdad, cuesta mucho entender que fuera indispensable hacerlo así.

Por consiguiente, me gustaría que me respondiera, con toda su visión técnica y política, ¿dónde estuvieron las principales fallas en el diseño, más allá de que el subsecretario diga que se sintió engañado porque sólo hubo 4 mil buses?

Ahora, usted manifiesta haber tenido, en el aspecto comunicacional, una actividad muy grande con los municipios y con las juntas de vecinos, pero usted mismo ha reconocido que ello se hizo sólo para entregar explicaciones en general, sin detalle y particularización sobre cómo realmente iba a ser. A la luz de los resultados, quedó muy claro el fracaso de la enseñanza, la capacitación y la información para la población. Entonces, uno se pregunta qué sentido tuvo haber trabajado de esa forma.

En todo caso, pido que esta Comisión solicite las actas municipales mencionadas. Si don Silvio Albarrán dice que se reunió con casi todas las municipalidades y muchas juntas de vecinos, sería de alto interés conocer esas actas municipales.

Evaluando todo lo que pasó a partir del 10 de febrero, ¿de qué sirvió a los municipios y a las organizaciones vecinales conocer en general que el transporte público se transformaba en un sistema con troncales y alimentadores si no conocían realmente los recorridos, si no supieron cómo los iban a ocupar, si no tenían idea de qué hacer el 10 de febrero, más allá de que se les informara que se iba a usar una tarjeta y un sistema diferente. Este tema no es menor. En la Comisión nos hemos centrado más en otros aspectos, pero este tema es tremendamente importante y creo que se dejó de lado.

Usted nos señaló -también lo dijo el ministro Cortázar- que gracias a la renegociación de los contratos ha habido un aumento significativo de la cantidad de buses y de validaciones en el sistema. Pero uno no puede dejar de sentir cierta impotencia al preguntarse por qué se vienen a dar cuenta después de estas cosas. Entonces, a su juicio, con todo lo que hoy se puede valorar, ¿cree que fue responsable echar a andar esto el 10 de febrero, cuando se sabía de todas las insuficiencias?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, si nos retrotraemos a antes del 10 de febrero, sin saber lo que ocurrió, las recomendaciones hubieran insistido en partir. La definición de partir no sólo la recomendamos técnicamente, como equipo que trabajó en el Transantiago, sino también con los operadores. Hicimos un análisis de lo que ocurría, de lo que teníamos, de cómo íbamos a funcionar y cómo iba a salir.

Ahora, al ver los problemas existentes, estimo que no debiéramos haber partido. Pero ninguno de nosotros pensó que íbamos a enfrentar tales problemas y de la magnitud que se dieron en la partida.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Es muy importante lo que nos está señalando.

Desde ya, aprecio su honestidad de su respuesta, pero la pregunta es la siguiente: si ustedes hablaban con los operadores y supuestamente tenían claro el diseño; si tenían claro que no estaba listo el sistema de gestión de flota, que no estaba lista la infraestructura, con vías segregadas, exclusivas y estaciones intermodales; si sabían que la población no estaba educada, ¿en qué se sostiene su afirmación de que, en conversaciones con los operadores, no pensamos que iba a haber problemas?

Agradezco su honestidad al decir que, mirado desde hoy, no debieron partir. Pero si usted insiste en que hablaron con los operadores, entonces ¿en qué se sostuvieron para mantener la decisión de echar a andar el plan? Además, hay que considerar los informes de la Fundación Chile, Adivita, Metro, Carabineros de Chile, etcétera, que previnieron sobre los problemas que se presentarían.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, mi trabajo como secretario regional ministerial se dio en un período en el cual sólo estaba el diseño conceptual. Posteriormente, cuando ya estaban los recorridos, se empezó a hacer otro trabajo con el actual secretario regional ministerial, con apoyo de Transantiago, para comunicar cuáles serían los recorridos. Eso se comunicó y se entregó. En ese momento se fue a la especificidad del sistema.

Antes de la implementación, tuvimos un período de dos o tres meses durante el cual trabajó con nosotros la gente de apoyo del Transantiago Informa, con quienes se hizo mucha actividad territorial: se entregó información, se explicó cómo eran los recorridos, cómo era el plano, cómo se tenía que mover la gente, etcétera. Dicho trabajo se hizo, y en gran cantidad. Se abarcaron prácticamente todas las municipalidades. De hecho, hay un informe -que seguramente ya ingresó a la Comisión- en que se especifican todas las actividades realizadas con ellas, en detalle. Insisto en que el primer paso que di como secretario regional ministerial de la época fue explicar el tema conceptual y buscar el apoyo municipal y de las direcciones de tránsito, para hacer correcciones cuando tuviéramos las mallas correspondientes. Una vez que las tuvimos, se continuó con el trabajo de información de los recorridos: cómo iban a ser, por dónde pasarían y cómo funcionaban, que fue la segunda parte, más el respaldo del trabajo territorial que hicieron las personas del servicio Transantiago Informa, que no ha sido mostrado masivamente a través de la televisión. Pero la gente estuvo ahí y tengo los reportes, los trabajos con las juntas de vecinos, en los lugares en que se practica deporte de barrio, etcétera. Estuvimos en un montón de lugares a los cuales íbamos y explicábamos cómo iban a ser los recorridos, con el detalle de la operación.

Ahora bien, en cuanto a mi opinión sobre en qué falló el diseño, creo que hubo varias fallas. No puedo decir que no hubo fallas. Una de ellas fue mencionada por el diputado Montes: la de la institucionalidad. Tal vez debimos haber tenido -y debiéramos tener hoy día ya, en el corto plazo- una institucionalidad robusta que nos permita adoptar medidas, hacer gestión respecto de las políticas de transporte y dar solución a los problemas existentes.

Respecto de la tecnología -como he señalado aquí y en los informes-, si bien el sistema de gestión de flota no iba a estar listo, pero sí los sistemas de pago, de validación y de carga de tarjetas, la gente también se sintió sorprendida con ese tema. O sea, a pesar de que habíamos discutido sobre los más de 1.500 puntos que ya estaban operativos y que aparecen en mi presentación, también había fallas en la estructura del contrato respecto del negocio. O sea -como indicó el diputado Montes-, los operadores no tenían incentivos económicos para sacar los buses.

Como manifestó la diputada Allende, el subsecretario Núñez señaló que estaba sorprendido porque la cantidad de buses no era la que correspondía.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Allende no dijo eso, sino que él había sido engañado.

El señor ALBARRÁN.- Entonces me corrijo, señor Presidente: él había sido engañado porque no estaban en la calle todos los buses que debían estar. Nosotros pasamos a tener 7 mil buses inscritos en el registro y una importante cantidad de buses circulando...

El señor HALES (Presidente).- Señor Albarrán, no puede decir que había 7 mil buses inscritos. En la página 7 del documento que usted acaba de entregar se señala que en febrero de 2007 había 4.489 buses inscritos. Hago esa corrección para fortalecer la argumentación de la diputada Allende y dejar en claro las cifras.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, los 7 mil buses a que me refiero son los que estaban en el sistema antiguo. Por lo tanto, era posible que operaran buses posterior al 10 de febrero, porque estaban disponibles. El tema es que esos buses no salieron o tuvieron muchos problemas.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, lamentablemente nos desviamos al tema de la información, que prefiero no discutir, porque la verdad es que ella fue absolutamente ineficiente e insuficiente y ha generado, sobre todo al comienzo, un tremendo lío en la población.

Me interesa saber por qué usted consideraba que estaban listos al 10 de febrero si tenían tantos elementos a la vista que indicaban que no estaban preparados. Preferiría que se centrara en ese tema.

Además, no entiendo que diga que había 7 mil buses inscritos, pues eso ocurría en el sistema anterior. En concreto, cuando se hizo este diseño, desconociendo la cifra de 5 mil y tantos buses, que era lo necesario, partieron con poco más de 4 mil buses. Ésa fue una de las fallas evidentes que hemos detectado, la cual, sumada a la falta de infraestructura y de información, a los problemas tecnológicos, etcétera, dio la fórmula terrible que tenemos hasta ahora.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, quiero aclarar el tema de los números.

Efectivamente, para el nuevo sistema que empezaba en febrero del 2007 estaban inscritos 4.489 buses, los cuales eran suficientes dentro de los 5.600 que debían llegar. Cabe recordar que la demanda baja un 40 por ciento en verano. Por lo tanto, lo que pedimos –ya lo señalé en mi presentación- era tener 5.600 buses inscritos al 1 de marzo, cuando sube la demanda. Ése fue el proceso que no ocurrió, porque con los 4.500 buses inscritos al 10 de febrero ello era posible. Seguramente en verano veremos circular menos buses por las calles, porque la demanda baja considerablemente en esa época.

Respecto de la actividad municipal, he dicho que se trató de un tema escalonado.

En relación con los contratos, la renegociación nos permitió tener más buses circulando.

En cuanto a la pregunta de si el 10 de febrero debía partir el Transantiago, después de todo lo que ha pasado, efectivamente creo que no debíamos haber partido. Pero esa es mi opinión ahora, a la luz de los resultados. Sin embargo, si regreso al 9 de febrero, lo más probable es que tuviera el convencimiento de que podíamos partir.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Lo que acaba de decir el señor Albarrán quiero que quede bien claro.

Sigo sin entender por qué lo hicieron si tenían todos esos elementos a la vista. Agradezco su honestidad al reconocer que nunca debieron

haber partido considerando todo lo que falló. Pero eso era evidente también el 9 de febrero. Se sabía que no había gestión de flota y los contratos no garantizaban nada, sino que, por el contrario, existía un incentivo perverso y, por lo tanto, estaban lejos de garantizar que los operadores iban a sacar esos buses. ¿Puede explicar esa situación?

El señor ALBARRÁN.- La gestión de flota ayuda al sistema una vez que éste se encuentra estable. El 10 de febrero había 4.500 buses inscritos, es decir, más del 70 por ciento de lo que habíamos solicitado y, por lo tanto, era posible partir, para luego seguir con las inscripciones. Los buses debían ser incluidos a medida que se fuesen equipando, para llegar en marzo a la cantidad de buses que se requería. Desgraciadamente, en marzo, esa cantidad de buses no llegó, porque se necesitaban 5.500 buses inscritos y, como ya dije, recién en mayo teníamos la cantidad de buses que habíamos estimado. En junio se hizo la modificación de contratos, donde se establecieron los 6.400 buses para diciembre de este año. Hoy estamos en ese proceso y ya se tienen 6 mil buses inscritos, con 5.500 ó 5.600 buses en circulación.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, cuando se tiene un plan, una política pública en materia de transporte, con un diseño y una implementación, con fechas para las distintas etapas, se tiene que -voy a leer lo que dice la página web- adecuar los horarios de operación, incrementar la cantidad de buses circulando en el sistema, crear el pago según el grado de cumplimiento del programa de operación y crear incentivos para un mejor servicio y reducción de la evasión. Esto quiere decir que la implementación y el diseño no anduvieron o anduvieron mal, por decir lo menos. ¿Está de acuerdo con mi opinión?

En parte de su exposición, el señor Albarrán se refirió a la infraestructura que todavía no existe. Hay un tema de infraestructura que dice relación con la velocidad de los buses que, a su vez, tiene impacto en el número de ellos. ¿Esa infraestructura no existe porque, estando dentro de los plazos, aún no se entrega o porque se trata de necesidades que surgieron después del 10 de febrero?

Por último, usted dijo una frase -los abogados decimos ultra petita cuando se recurre a un tribunal y pide algo, pero le dan más de lo que pide- que, a mi juicio, puede considerarse ultra petita: que el sistema de gestión y control de flota no era necesaria al comienzo. Nadie lo preguntó, pero usted, con mucha honestidad, puso el tema en el tapete, lo que ha motivado una serie de preguntas y comentarios, por lo que ha debido volver sobre el punto varias veces, para explicar que no quiso decir que el sistema de control y gestión de flota no sea necesario, sino que, simplemente, que no se requería al comienzo de las operaciones del Transantiago, que no es un requisito de la esencia para echar a andar un plan de esa naturaleza. Aunque no sé mucho acerca del tema, puedo entenderlo y me cabe en la cabeza que es posible que sea así.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, le pido que me disculpe, pero debo interrumpirlo para dar cumplimiento a una obligación reglamentaria.

Son las 13.24 horas y en seis minutos más se cumplirá la hora de término de esta sesión. Aún tengo inscritos a cinco diputados que quieren hacer uso de la palabra. ¿Alguna sugerencia al respecto?

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿qué está pasando en la Sala? ¿Alguien podría informarnos si se va a votar a alguna hora? De todas maneras, me parece que deberíamos prorrogar la sesión por lo menos hasta las 14 horas.

El señor HALES (Presidente).- Si les parece, podríamos prorrogar la sesión hasta las 14 horas y limitar las intervenciones a no más de tres o tres minutos y medio.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Puede continuar, diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, como señalé, puedo entender que al comienzo de las operaciones del Transantiago no fuera del todo necesario el sistema de control de flota. Me parece que eso tiene lógica, pero ¿qué le parece al señor Albarrán que todavía no funcione ese sistema?

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, en cuanto a la infraestructura que falta, debo dejar en claro que hay un plan de infraestructura. No es que no se haya contemplado, porque sí se contemplo, pero todavía estamos dentro de los plazos. De hecho, hay ejes que se están construyendo, aunque las obras han tenido retrasos a consecuencia de los procesos de expropiación y por causas propias de la construcción. Pero –insisto- nunca se pensó que toda la red de infraestructura de vías segregadas estaría lista cuando se echara a andar el proyecto. Es un plan que se está ejecutando y en el que se ha ido avanzando. Así estaba contemplado. En todo caso, ese plan está entre los documentos que entregamos a la Comisión.

Ahora que el Transantiago ya está funcionando en términos más reales, y dadas las modificaciones que se han introducido a la malla, estamos tratando de determinar cuáles son las obras más importantes, para priorizarlas, de manera de poder cubrir, en el corto plazo, el 80 por ciento de los beneficios sociales.

Existe un plan; estaba contemplado. De hecho, en marzo o abril del próximo año se entrega uno de los ejes y se están construyendo otros. Esto seguirá avanzando.

Con respecto al sistema de gestión de flota, si bien no estaba operativo al comienzo, hemos estado trabajando con el administrador financiero para avanzar -lo hemos dividido en varias etapas- para tener un sistema básico que nos pueda ayudar y nos permita tener regulación de flota, que hoy es lo fundamental y, posteriormente, a mediano plazo, ir avanzando para que se cuente con los sistemas necesarios para la operación.

Respecto de si estuvo mal la implementación o el diseño, no creo ser la persona que deba emitir una opinión respecto de la implementación o el diseño.

Reconozco –y lo dije en mi presentación- que los contratos tenían imperfecciones que ha sido necesario corregir. Por ejemplo, una de ellas ya la mencione: estamos en la segunda etapa, que tiene que ver con la modificación de recorridos. Siempre ocurre que en los contratos se deben introducir ajustes.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no me quedó clara la respuesta. Pero el señor Albarrán tiene derecho a no estar de acuerdo con mi conclusión.

Todas estas modificaciones, que él mismo nos cuenta, a su juicio, no son pruebas de que este plan haya tenido fallas estructurales en su diseño o en su implementación. No lo puedo obligar a que me dé otra respuesta.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero preguntarle al señor Albarrán algunos temas de futuro, de acuerdo con algunos anuncios que se han hecho.

Primero, quiero que nos explique cuál es el efecto real, esperado, desde el punto de vista del mejoramiento, que podría generar para los usuarios el aumento a 6.400 buses.

Hago esta pregunta en virtud de que se aumenta la flota en forma importante respecto de lo inicialmente proyectado -estamos en casi 2 mil buses más-, pero lo estamos haciendo con una infraestructura aún no terminada, con vías segregadas no terminadas que podrían significar, incluso, mayor cantidad de buses en la calle y disminuir la velocidad de desplazamiento. Entiendo que

todavía estamos cerca de los 18 kilómetros. Al incorporar mayor cantidad de buses, ¿eso va a generar una congestión o una velocidad de desplazamiento aun menor?

¿Podría ocurrir que lo que se pretende mejorar con más buses termine siendo un problema adicional en los tiempos de espera? Por consiguiente, ¿qué esperan como efecto con la incorporación de los buses adicionales?

En esa misma dirección, se ha anunciado la modificación de más de cien recorridos. Uno de los temas especiales que los usuarios del Transantiago y de las comunas que representamos han planteado se refiere a la necesidad de tratar de volver, todo lo que sea posible, a los recorridos iniciales, dado que vastos sectores quedaron aislados.

Con la mayor cantidad de buses y con la modificación de los recorridos, ¿podría señalar qué de la malla de recorridos originales que se cubría con los 8 mil buses amarillos va a quedar más o menos cubierta con la mayor cantidad de buses y con los nuevos recorridos que se están modificando? ¿O ése es un ejercicio difícil de plantear?

Respecto del tema de la evasión, puedo señalar que ésta llegó a una cifra del orden del 40 por ciento. Hoy se habla de una cifra en torno al 20 por ciento, dependiendo de los recorridos, porque en algunas zonas hay más. Pareciera que, en las horas *peak*, hay más evasión en las comunas más alejadas.

¿Podría señalar cuál es la evasión hoy? ¿Cuál es la evasión esperada o normal que se podría alcanzar? ¿Cuál es la meta? Si se alcanza esa meta y el Transantiago funciona en términos más normales, ¿creen o no, como coordinación, que es posible lograr el autofinanciamiento? Esa hipótesis la desarrolló el ex ministro Eyzaguirre en la Comisión, quien, requerido sobre el tema, dijo que si todo funcionara bien, si estuvieran en funcionamiento los centros de pago y si la gente no evadiera, el sistema se podría autofinanciar. ¿Cree en esa hipótesis? O, al final, los parlamentarios vamos a tener que asumir que en el presupuesto va a existir un ítem permanente en subsidios para el Transantiago.

Por último, como es de público conocimiento, el ministro Cortázar se ha autoimpuesto una fecha, el 31 de diciembre, para tener normalizado el Transantiago. Incluso, ha señalado que, de no lograrlo, renunciaría.

¿Qué estiman ustedes, como coordinación de Transantiago, que sería una normalización? ¿Qué podemos esperar los chilenos como normal a esa fecha?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Silvio Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, respondiendo a la primera consulta que hizo el diputado Melero sobre el efecto real esperado con más buses para los usuarios, vuelvo a las cifras que mostré en la presentación. Pasamos de 5.600 a 6.400 buses. Con ese aumento vamos a reforzar frecuencias en algunos servicios, pero también nos ha ayudado a alargar algunos recorridos o a tener nuevos. Por lo tanto, con esa cantidad de buses no es esperable que las velocidades de operación bajen o se vean impactadas. Es un aumento de buses.

El señor MELERO.- ¿Que bajen respecto de la velocidad de 18 kilómetros? ¿Espera que no baje más? ¿Que no baje la velocidad respecto a qué?

El señor ALBARRÁN.- Efectivamente, me refiero a que no baje respecto de lo que tenemos actualmente.

Es muy difícil que baje esa velocidad con el aumento de buses, porque el aumento va a reforzar ciertas frecuencias y, adicionalmente, algunos alargues de recorridos o recorridos nuevos. Es decir, se van a cubrir zonas que no estaban bien cubiertas.

Parte de esos buses también reemplazan parte de la flota que hoy se está utilizando como servicio súper expreso. Son buses que salen del sistema y se reemplazan por buses estándar Transantiago.

En relación con la evasión, no tengo aquí el número exacto, que es alrededor del 20 ó 30 por ciento. No lo recuerdo con exactitud, pero se los puedo hacer llegar a la Comisión, porque hacemos seguimiento de ello. En todo caso, ha ido bajando.

Si logramos bajar la evasión y que llegue a los valores normales de evasión en un sistema de transporte, la posibilidad de que el sistema se autofinancie dependerá de que la evasión baje a valores esperados, de un dígito, de alrededor del 4 ó 5 por ciento, aunque no sólo se vincula a esa exigencia. Adicionalmente, hay que regresar a la estructura de pagos que estaba propuesta en un comienzo.

Hoy no se paga por un trasbordo y hay que analizarlo porque de alguna forma eso significa menos recaudación. Acortar el tiempo de 120 minutos y llegar, tal vez, a los 90 minutos que teníamos previsto en el inicio.

Es difícil tener la certeza de si el subsidio va a ser necesario o no porque no podemos simular con los números reales. Por otra parte, es necesario recordar que la tarifa que tenemos, autoimpuesta, de 380 pesos, se ha mantenido congelada, lo cual también pesa en esta definición. Si se hiciera un cálculo con los buses amarillos, seguramente la tarifa no sería de 380 esos, sino más alta. Eso también indica que tendríamos una mayor cantidad de ingresos.

Con respecto a mi opinión personal acerca de si los sistemas de transporte requieren de subsidio, hay estudios internacionales que señalan que en los países en los que funciona bien el sistema, los subsidios existen de distintas formas: a la tercera edad, al viaje en domingo, etcétera.

En lo que estamos trabajando hoy es en equilibrar el tema financiero, en buscar que los servicios se presten de buena forma, que las frecuencias sean las que corresponden, en cubrir las zonas que aún no están cubiertas y después, seguramente, evaluaremos si el subsidio será necesario. En mi opinión personal, técnicamente, considero que los subsidios son necesarios en los sistemas de transporte público para que funcionen de manera eficiente.

Respecto a la superposición que tiene la malla actual con la antigua en cuanto a cobertura, ella es de alrededor de 91 ó 92 por ciento. Eso no quiere decir que sean los mismos servicios, sino que cubren los ejes en calle.

El señor MELERO.- Quiero hacer una precisión sobre eso.

Sería interesante saber, con respecto a la superposición del 91 ó 92 por ciento, cómo ha evolucionado en el tiempo respecto al nivel que había al 10 de febrero de 2007. ¿Ha mejorado? Al parecer, esa superposición era de 50 ó 60 por ciento. ¿Cómo ha ido evolucionando?

La cifra que nos dio de 91 por ciento, ¿incluye a los nuevos recorridos implementados con los buses nuevos?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, eso es lo que existe con respecto a las modificaciones hechas; no incluye a las futuras que, probablemente, nos acercarán aún más a un mejor nivel. No necesariamente hay que llegar al ciento por ciento para que el sistema esté estable y tenga una mejor cobertura.

Con respecto a la comparación del primer diseño con el segundo, no tengo el porcentaje exacto, pero recuerdo que era de alrededor de 80 por ciento. Las grandes modificaciones que se han hecho, más que cubrir lo que tenía el anterior, tiene que ver con alargues de recorridos sobre otros servicios que se están prestando.

Ahora, ¿qué esperamos para fin de año? Que estén los buses necesarios, de alrededor de 6.400; tener todos los paraderos terminados y operativos; mayor difusión con respecto a las modificaciones realizadas, para que los usuarios verifiquen y entiendan las nuevas modificaciones, que no

hemos actualizado; avanzar en infraestructura y tener refuerzos en vías exclusivas y segregadas, para ayudar a mejorar las velocidades de operación, y continuar con las modificaciones de contratos, ya sea de operadores de buses, del AFT o de quien sea, para perfeccionar el sistema y que éste funcione de mejor manera.

Nos interesa tener las herramientas y mecanismos que nos permitan hacer que circulen los buses que la ciudad necesita.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Farías quiere hacer una observación reglamentaria.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, pido agregar en el cuaderno aparte la aseveración de que siempre supieron que el sistema de gestión de flota no funcionaría y que no era tan importante.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, están llamando a votar, lo que significa que deberíamos estar en la Sala en unos cinco o diez minutos.

Como se nos está pasando el tiempo, debemos prorrogar, por lo menos, por quince minutos después del término de la votación en la Sala.

¿Les parece la proposición?

**Acordado.**

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Señores diputados, informo que el Presidente de Metro aún no envía las actas solicitadas, que son las de marzo hasta la salida del señor Blas Tomic. Lo grave de esto es que si Metro no envía esas actas, la presencia del señor Blas Tomic el lunes 12 se tornará infructífera.

Las actas han sido pedidas, fundamentalmente porque son necesarias para que el señor Tomic se pueda referir a las materias sobre las que ustedes preguntarán: su renuncia, su salida, sus objeciones a la participación de Metro y a temas relacionados con el dinero, etcétera. Pero el señor Clemente Pérez, presidente del Metro, no envía las actas.

Este retraso puede hacer francamente improductiva esa sesión. Por lo tanto, pido autorización para, por lo menos, hacer una gestión telefónica con el señor Clemente Pérez, para insistirle en que no dificulte el trabajo de la Comisión.

No sé si la Secretaría conoce otra manera de conminarlo a que envíe las actas de manera oportuna.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿cuánto tiempo ha pasado desde que se solicitaron las actas y no ha habido respuesta?

El señor HALES (Presidente).- Debe ser alrededor de un mes.

El señor MELERO.- ¿Cuándo viene el señor Blas Tomic?

El señor HALES (Presidente).- El lunes 12.

Ocurre que el señor Tomic no podría hacer mención a las actas si ellas no se hacen públicas en la Comisión, puesto que son actas de un directorio sobre las cuales él tiene la obligación de guardar secreto.

El señor MELERO.- Señor Presidente, estamos en una situación relativamente semejante al impasse que ocurrió con BancoEstado.

Doy todo mi respaldo a las gestiones que usted realice, con el fin de que las actas estén en la Comisión antes del lunes. Sugiero que se le envíe una carta, con carácter de urgente, haciéndole presente las dificultades que tenemos por no enviar ese material a la Comisión. Asimismo, sería conveniente que el señor Secretario adjunte el respaldo legal o las atribuciones que la Cámara tiene y la jurisprudencia que hay sobre el tema, con el objeto de que se nos envíen dichas actas.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿habría acuerdo para que realice las gestiones antes mencionadas?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, al escuchar a nuestro invitado, me he tomado el trabajo de anotar alguna de sus expresiones, a riesgo de ser leídas fuera de contexto. Quiero recordarlas para contextualizar bien la forma en que nuestro invitado ha ido encarando su participación en el Transantiago.

He escuchado expresiones como “nunca se pensó”, “nunca se planificó”, “existía un plan”, “los contratos tenían imperfecciones, cosa que siempre ocurre en todos los contratos”, “es difícil tener la certeza”, “habrá que evaluar”, “los cálculos indicaban determinados números”, “esperamos tener y ver resultados”. También hizo una mención, que no escuché, pero lo corrobora la Secretaría, a propósito de la gestión de flota, en el sentido de que no era importante y que, según lo que habría dicho, en ninguna parte del mundo lo era.

Otra cita es: “mientras más buses se apedreen, quiere decir que el sistema ya está funcionado, porque se ha pasado a un segundo tipo de problemas”.

Tengo en mi poder las actas del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de Santiago, de 2004. Concretamente, tengo las actas N<sup>os</sup> 29, 30, 32 y 35, en las cuales se da cuenta de la participación de nuestro invitado, no como coordinador, sino que como Seremi de Transportes. Por ejemplo, en el acta N<sup>o</sup> 29 se habla de que hay que revisar las ofertas económicas, la modificación respecto de las bases para hacer más atractivo el negocio para los bancos, la licitación de vías, la licitación del AFT, ofertas para la licitación de vías.

En otra sesión se habla en forma detallada sobre el cronograma del AFT, las áreas de explotación de los contratos, la licitación de los Servicios de Información y Atención al Usuario del Transantiago, de la empresarización del sistema de transportes, cómo pasa de tres mil micros o micreros a diez unidades de negocio, 10 empresas; la evaluación de la puesta en marcha, el plan de inversiones en infraestructura, etcétera.

Ahora bien, ocurre que nuestro invitado tiene una doble condición, ya que fue Seremi de Transportes y Telecomunicaciones y ahora nos visita como coordinador del Transantiago. Es decir, estuvo en la etapa del diseño y ahora está en la etapa de implementación. En ese sentido, ¿qué responsabilidad asume en ambas condiciones?

El señor Albarrán integró un comité de ministros en su calidad de Seremi y tenía potestades públicas, otorgadas por ley, para tomar decisiones en la etapa del diseño y, ahora, en la etapa de la implementación.

No he escuchado ninguna autocrítica concreta más que decir que habría sido mejor esto o esto otro. Pero, ¿qué crítica asume personalmente? Estamos ante un gran problema: el Plan Transantiago, y me gustaría saber si asume alguna autocrítica al respecto.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Silvio Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, las expresiones que mencionó el diputado Uriarte seguramente las enuncié, pero cada una de ellas dentro de un contexto.

En ese sentido, me quiero referir a la última, ya que fui muy preciso al señalar que cuando los buses no ingresaban a un sector, se debe a que se tienen problemas de la operación real, cuando los sistemas están estables. De hecho, ese problema lo teníamos con los buses amarillos. Estuve en muchos terminales y me reuní con muchas juntas de vecinos y con Carabineros por problemas de seguridad. Quiero dejar en claro que no estoy diciendo que el apedreamiento a los buses signifique que estamos en régimen; lo que quiero decir es que estamos teniendo problemas similares, en ese tipo de cosas, a los que teníamos con la malla de los buses amarillos.

Ahora bien, ya me referí anteriormente a mi actuación como secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones y

reconocí que efectivamente desempeñe esa cargo entre 2003 y marzo de 2006 y mi participación dentro del plan –también lo mencioné a propósito de una consulta del diputado Montes- fue asistir a las municipalidades -personalmente fui a casi todas- y juntas de vecinos a explicar el Transantiago conceptualmente, que no tenía que ver con el diseño final, ya que en ese tiempo estaban en proceso de elaboración las mallas de recorridos y el trabajo que hacíamos, según la pauta, consistía –repito- en explicar a la gente cómo funcionaría conceptualmente el Transantiago.

Después vino la segunda parte, que se refería a la explicación concreta respecto de los recorridos, la malla, las tarifas, que ocurre cuando dejo el cargo de Seremi.

Ahora bien, las actas que están en poder del diputado Uriarte las junté personalmente de todas las reuniones de ese comité anteriores y las compilé en dos carpetas grandes. A algunas –no a todas- de las reuniones del Comité de Ministros fue invitado el Seremi, por lo que no participé en todas las reuniones. Ahora bien, efectivamente estuve presente en la reunión a que aludió el diputado Uriarte. Eso es lo que puedo decir respecto del tema personal, profesional y como secretario regional ministerial, es decir, a mi participación en la primera etapa.

En cuanto a mi participación en la implementación, mi trabajo empieza en marzo de 2006 y después asumo como coordinador del Transantiago. Si me volvieran a proponer que partiéramos con el plan, con todo lo que ahora sabemos y todo lo que ocurrió, obviamente, diría que no. No podríamos echar a andar un sistema como éste, con todos los problemas que ocurrieron. Pero los antecedentes que tuvimos a la vista en su momento no nos indicaban que debíamos proponer un aplazamiento, más allá del que ya se había realizado.

Todos los que trabajamos en el equipo de la coordinación estábamos de acuerdo en que el problema que trajo mayores dificultades fue la escasez de buses. Respecto de los otros problemas, estamos trabajando en ellos. Contamos con cronogramas de trabajo para dar pronta solución a esas dificultades, de manera que la gente pueda contar con un sistema estable.

Por último, respecto del sistema de gestión de flota, me gustaría que pudieran visitar las dependencias del Metro para tomar conocimiento de él, ya que no sólo permite ver las frecuencias y las regularidades, sino que también medir los tiempos de espera, la cantidad de pasajeros que suben, efectuar y corregir programaciones, apurar y retrasar servicios. Ése es el sistema del que todos teníamos antecedentes que no iba a estar listo. Ése es un sistema de gestión de flota. No es algo simple, sino, por el contrario, es muy complejo.

El señor HALES (Presidente).– Tiene la palabra el señor Uriarte.

El señor URIARTE.– Quiero que se aclare lo que acaba de decir, esto es que sabía que el sistema de gestión de flota no iba a estar operativo. ¿Es así?

El señor HALES (Presidente).– Sí, señor diputado. Ha sido declarado por él en un par de oportunidades durante la sesión.

El señor ALBARRÁN.– El sistema de gestión de flota nos permite hacer la operación y el control cuando los sistemas ya están robustos. Repito: esto es exactamente lo mismo que los programas y proyectos de sintonía fina de los semáforos una vez que éstos están funcionando.

Hemos ido avanzando y ya está funcionando el sistema GPS –lo mostré en mi presentación-, a través del cual logramos monitorear los buses que están circulando y su número. A través de ese sistema determinamos los 5.520 buses.

Consulté a las personas que trabajan en nuestro centro de monitoreo de buses qué pasaba con el servicio 224, mencionado por el diputado Montes y me dijeron que hoy en la mañana circularon quince buses por hora y, en la hora fuera de punta, ocho buses por hora.

Este sistema nos permite verificar, en tiempos muy breves, cuál ha sido el funcionamiento de los buses. Estamos dando pasos adicionales para que no solamente podamos verificar la cantidad de buses, sino también la regularidad, que es un punto también muy importante.

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

El señor URIARTE.- Me llama profundamente la atención que no hayamos podido escuchar ni una sola autocrítica de verdad ni que se asuma responsabilidad alguna en los hechos. Esto ha sido un desastre, no es un juego académico ni teórico o un experimento en un laboratorio. En esto hay personas de por medio, que han perdido muchas horas y que lo han pasado muy mal por culpa de un mal diseño y de una muy mala implementación.

Espero que el señor Albarrán asuma alguna responsabilidad en esto, pero veo que es inútil.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero señalar al señor Albarrán que para mí él representa el máximo ejemplo de lo que es la continuidad de este proyecto entre el Gobierno anterior y el actual, pues fue Seremi del Gobierno anterior y, en la actualidad, coordinador del Transantiago.

¿Leyó o conoció la carta del ex Presidente Lagos?  
¿Comparte el criterio de que, a marzo de 2006, cuando usted era Seremi, estaba al menos todo relativamente listo y que él no se puede hacer responsable de lo que ocurrió posteriormente, como haciendo ver que los problemas se habrían suscitado después, donde usted también está presente? ¿Qué podría ilustrarnos con respecto a ese tema?

Por otro lado, quiero hacer una pregunta en el mismo tenor del diputado Uriarte sobre ciertas falencias que hemos detectado, como, por ejemplo, el aumento de buses a último minuto, el no haber dicho hasta último momento dónde iban a estar los terminales, el cambio de los validadores de una micro a otra, el tener micros más antiguas, el haber estado presente cuando se hizo la prueba, con una pequeña muestra, en que las empresas técnicas reconocen que se cayó el sistema y que no funcionó, pero que, a pesar de ello, igual lo echaron a andar.

¿Dónde está esa mea culpa por lo que pasó y que fue responsabilidad del ministerio de Transportes por ir cambiando las reglas del juego a último minuto?

Con respecto al sistema de gestión de flota, tema al que se ha referido extensamente, tenía claro que no iba a estar listo; incluso, el AFT señaló que le habían dicho que no era un tema prioritario y que podía iniciarse más adelante ¿Eso no tiene concordancia con lo que afirma el ex presidente Lagos, en el sentido de que esto es un grave incumplimiento de los privados al no haber gestión de flota, que era un pilar fundamental para este plan? Entonces, si el ex Presidente lo tenía como un concepto, ¿por qué cambia la situación posteriormente?

Por último, quiero que me explique, como coordinador del Transantiago, qué entiende por normalizar. ¿Significa que van a haber más buses? ¿Qué el recorrido va a cambiar?

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión, por lo menos hasta que el señor Albarrán responda las preguntas?

**Acordado.**

Puede continuar con la palabra, señora diputada.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Gracias, señor Presidente.

Si pudiera decirme, como coordinador del Transantiago, que dice estar en la calle y que se preocupa de ver cómo funciona el sistema, etcétera.

Por mi parte, he salido a las calles, he visto como siguen las filas, las esperas, los problemas, como hay lugares que todavía no tienen recorridos, etcétera. En el fondo, le pido que se ponga la mano en el corazón y me responda si se va a poder normalizar el Plan Transantiago de aquí a diciembre

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, con respecto a las consultas que ha hecho la diputada Rubilar, en primer lugar, quiero decir que no puedo cuestionar la declaración de otra persona. En este caso, no es mi rol, como coordinador técnico, hacer una evaluación sobre lo que señaló el ex presidente Lagos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No le pido que emita un juicio porque sí, sino porque usted participó. En otras palabras, usted podría saber si a marzo de 2006 estaba todo caminando perfectamente dentro de los plazos. Por lo tanto, le pido una impresión técnica; no un juicio de valor.

El señor ALBARRÁN.- Con respecto al tema de gestión de flota, efectivamente, hubo incumplimiento y el AFT ha sido multado por ello. No sólo ha tenido ese incumplimiento, sino que algunos otros, y se le ha cursado una serie de multas, bastante considerables en dinero. Es así que, cuando comenzamos el funcionamiento, existieron algunos problemas con respecto al pago, que derivó en multas, que asumió el AFT, y sigue con procesos administrativos.

En la actualidad, estamos abocados a solucionar los problemas y a que se dé cumplimiento a los contratos.

Por otro lado, se me pregunta qué es normalizar. Lo hemos dicho de varias formas. Para nosotros, normalizar es llegar a la cantidad de buses que requiere el sistema para operar dentro de los servicios. Eso implica mayores recorridos y reforzamiento de los servicios que tienen baja frecuencia. Normalizar es contar con una red de vías exclusivas que funcione de verdad. Hoy, la única vía exclusiva que está funcionando y operando es la Alameda, porque las otras no son respetadas. Tenemos un plan de trabajo muy fuerte para que se dé cumplimiento a las vías exclusivas, y que éstas operen tanto en la mañana como en la tarde y, adicionalmente, necesitamos tener más información, porque las modificaciones que se han realizado son bastantes. Desde que iniciamos a la fecha, hay más de 21 por ciento de modificaciones en mayor cantidad de kilómetros de la red. Esto significa que debe existir esa información para que los usuarios puedan realizar sus viajes.

¿Cuándo va estar listo esto? El compromiso del ministro y la tarea que nos encargó es que todos estos puntos estén dispuestos a finales de este año. Como coordinación, estamos trabajando en ello.

Por último, con respecto al trabajo, insisto en que mi participación se produjo principalmente en la implementación del sistema. Ahora, es efectivo que todos los que estamos dentro del equipo tenemos una responsabilidad. Eso es evidente. Aquí hubo fallas -aún siguen existiendo- y queremos corregirlas.

Soy una persona netamente técnica, aunque me gusta la política. Por eso, cuando apareció un concurso público el 2003, participé y creo que fui el único secretario regional ministerial que entró por concurso público. No he tenido más actuación política que ésa. Me gusta la política, creo que es bonita y me acerqué mucho a ella cuando fui secretario regional ministerial, pero soy una persona netamente técnica, ya que soy un ingeniero civil que ha trabajado muchos años en esto. Trabajé en Ecuador en el tema del trolebús, que tuvo mucho éxito, y he trabajado en distintos ámbitos dentro del Ministerio de Transportes durante los distintos gobiernos de la Concertación, en temas netamente técnicos. Regresé a mi puesto técnico, como coordinador técnico, para ver los equipos, pero, a raíz de la renuncia del coordinador anterior, el ministro me pidió que me quedara a cargo, como coordinador del Transantiago, oferta que acepté.

Personalmente, reconozco que tenemos culpa, pues no supimos ver muchas cosas que ocurrieron. No previmos el problema que se suscitó en la

estación intermodal Gabriela Mistral y lo que ocurrió en Escuela Militar. Nunca nos imaginamos que eso iba a ocurrir. Ése es un error, porque no tuvimos la visión para prever que aquí iba a quedar la embarrada, que había un problema, que se requerían más buses. Eso hay que reconocerlo. Pero en este minuto estamos poniendo todo nuestro esfuerzo para que esto se solucione, para evitar los problemas que tienen millones de santiaguinos que viajan todos los días por la ciudad.

El señor HALES (Presidente).- Señor Albarrán, el señor Moya hizo una afirmación en la Comisión, en el sentido de que el Ministerio de Transportes les prohíbe sacar buses los fines de semana y que por eso se producen las fallas, como la falta de buses durante los fines de semana. ¿Eso es verdad?

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, existe un plan de operación que corresponde a cada una de esas fechas. Para el fin de semana del 18 de septiembre hubo un plan de operación especial, al cual se dio cumplimiento. Que yo sepa, no existieron problemas mayores el fin de semana largo del 18 de septiembre. Sólo se produjo uno de los días, por la noche.

El señor HALES (Presidente).- ¿Pero es verdad que ustedes les prohíben sacar buses?

El señor ALBARRÁN.- No; no podemos prohibirlo. Lo que ellos hacen es ajustarse a un programa de operación y lo que hoy podemos controlar de ese programa es que saquen la cantidad de buses por hora, y con los instrumentos y mecanismos que mencioné no sólo podremos ver la cantidad de buses sino también su regularidad. Eso va a solucionar el problema producido durante los fines de semana.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero conocer su opinión técnica sobre si esto anduvo bien hasta marzo de 2006.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Albarrán.

El señor ALBARRÁN.- Señor Presidente, no lo recuerdo en este minuto, pero una vez que analizamos todos los temas, la primera medida que se tomó, desde el punto de vista del inicio de la puesta en marcha, es postergarlo. Es decir, se postergó desde octubre hasta febrero. Ésa fue la primera medida que tomamos ante la evaluación.

En cuanto al resto, vimos que todo el sistema estaba bien programado. La diferencia en correrlo de octubre a febrero radica, principalmente, en que cuando se toma la decisión de cambiar todos los recorridos en forma simultánea, es mejor hacerlo durante el período estival que en período normal.

El señor HALES (Presidente).- Señor Albarrán, agradezco su presencia en la Comisión.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 14.55 horas.*

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