

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 37ª sesión celebrada el lunes 12 de noviembre de 2007, de 16:14
a 17:29 horas.**

SUMARIO:

Se recibió al Alcalde de la I. Municipalidad de Maipú, señor Alberto Undurraga.

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:

Cristi, doña María Angélica;
Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Nogueira, doña Claudia;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro, y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurre el Alcalde de la I. Municipalidad de Maipú, señor Alberto Undurraga.

III. CUENTA:

No hay.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al Alcalde de la I. Municipalidad de Maipú, señor Alberto Undurraga.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 17:29 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 37^a, celebrada en lunes 12 de noviembre de 2007,
de 16.14 a 17.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el alcalde de la municipalidad de Maipú, señor Alberto Undurraga.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- No hay Cuenta, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en esta sesión correspondía recibir al vicepresidente y al presidente de la Comisión de Obras Públicas, Tránsito, Transporte y Telecomunicaciones de la Asociación Chilena de Municipalidades, señores Claudio Arriagada y Gustavo Hasbún, respectivamente, y a los alcaldes de las municipalidades de Las Condes, señor Francisco de la Maza; de Puente Alto, señor Manuel José Ossandón, y de Maipú, señor Alberto Undurraga.

Debo comunicar que el alcalde de la comuna de Las Condes, señor Francisco de la Maza, avisó que no va a concurrir a la Comisión. El alcalde de la comuna de Estación Central, señor Gustavo Hasbún, dejó un mensaje telefónico en que comunicaba que debido al fallecimiento de un familiar no podría asistir a la Comisión. El alcalde de la comuna de La Granja, señor Claudio Arriagada, y el alcalde de la comuna de Puente Alto, señor Manuel José Ossandón, tampoco concurrirán a la Comisión.

Suspenderé la sesión para recibir al alcalde de la municipalidad de Maipú, señor Alberto Undurraga.

Se suspende la sesión.

-El alcalde de Maipú, señor Alberto Undurraga, ingresa a la sala de la Comisión.

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

En el nombre de la Comisión, agradezco la presencia del alcalde Alberto Undurraga.

Le pido disculpas -que envié por escrito, aunque no sé si las recibió- por no haberlo recibido cuando lo invitamos, pero en esa oportunidad durante la Cuenta de dicha sesión recibimos la carta del ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos, lo que mereció un debate bastante largo y, cuando quisimos darles una explicación, usted y los demás alcaldes invitados ya se habían retirado, con justa razón, pues había pasado más de una hora sin que recibieran información alguna.

Nos han informado que los demás alcaldes invitados no asistirán a la Comisión.

Tiene la palabra el alcalde de Maipú, señor Alberto Undurraga.

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, acepto sus excusas, pues entiendo que a veces se generan estas situaciones.

Vengo en representación de las 520 mil personas, que son los vecinos de la comuna de Maipú.

Acabamos de constituir la asociación de municipios de la Region Metropolitana, que presido, y esperamos que sea ratificado por los distintos concejos.

No hemos tenido la oportunidad de tener una sesión especial para tratar mi asistencia a la Cámara de Diputados. Por tanto, vengo sólo como alcalde de la municipalidad de Maipú.

Vengo para contestar las distintas preguntas que me puedan hacer respecto del Transantiago, pero fundamentalmente para expresarles la molestia e indignación de los vecinos de Maipú, quienes tienen un sistema de transporte que fue mal diseñado, que ha sido mal implementado y que ha generado las molestias que hoy conocemos y que seguimos viendo.

Sé que las preguntas van a estar centradas probablemente hacia los temas de diseño y de implementación en su primera etapa, pero permítanme señalar que, en diversas reuniones y análisis que hemos hecho respecto de cómo está funcionando hoy el sistema Transantiago, si bien hemos visto algunas mejoras, que han sido dadas a conocer por el ministro o por los distintos operadores, éstas sólo se manifiestan en los lugares donde hay recorridos. Pero todavía queda un sector importante sin recorridos relativamente decentes en nuestra comuna y en la Región Metropolitana completa. Por lo tanto, si apuntamos a dar soluciones a estos problemas, debemos poner el énfasis en implementar nuevos recorridos. Se han realizado cambios de contratos que permiten que, finalmente, sea negocio sacar los buses a la calle en lugar de esconderlos.

También se han realizado cambios tecnológicos que, aparentemente, han producido algunas

mejoras en la materia. Se ha ido aumentando, paulatinamente, el número de buses por distintas razones, pero eso no tiene ningún impacto en aquellos sectores donde no hay recorridos.

Entonces, el énfasis -se lo hemos planteado al señor ministro de Transportes- tiene que estar en el cambio de recorridos.

Él se ha comprometido con los alcaldes de la Región Metropolitana a que de aquí a fines de año habrá cambios de recorridos. Los va a anunciar, uno a uno, a los distintos municipios y esperamos que eso implique una mejora significativa en esos sectores.

Nuestra experiencia en Maipú es que cuando se hace un cambio de recorridos, sobre todo cuando se trata de un troncal, hay una solución bastante importante en la materia. Entre modificación de recorridos, nuevos recorridos y recorridos expresos, a la fecha se han realizado 23 cambios. En Maipú consideramos que hay 14 ó 15 recorridos pendientes, dependiendo de cuáles sean las soluciones que se den.

Reitero que traigo la molestia e indignación de miles de vecinos que tienen la esperanza de que esta Comisión no sólo cumpla sus funciones propias de una comisión investigadora y a determinar las responsabilidades correspondientes, sino también a que pueda ayudar en la búsqueda de soluciones más rápidas que las que se han aplicado hasta la fecha.

El señor HALES (Presidente).- Antes de ofrecer la palabra, debo hacer la precisión de que las palabras del señor alcalde son recibidas con interés, pero el mandato de esta comisión, lamentablemente, no alcanza para resolver los problemas del Transantiago.

Hay una ilusión grande de la gente de que ojalá los problemas que detectemos le sirvan a la autoridad para corregir los errores. Pero no tenemos el mando para poner en práctica muchísimas de las medidas que a muchos miembros de esta Comisión nos gustaría ejecutar.

Ideas no nos han faltado, pero, lamentablemente, la ley no nos permite intervenir en esa administración.

Tiene la palabra la señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, lamento profundamente la ausencia de algunos diputados de la Concertación, ya que creo que los alcaldes, que quienes tienen la posibilidad de estar más cerca de la gente y conocer los problemas de los vecinos, que han afectado tremendamente a miles de santiaguinos, especialmente a los más pobres, son los llamados a transmitir -como bien dijo el alcalde Undurraga- el sentimiento de la ciudadanía, de los chilenos afectados.

Por lo tanto, agradezco la presencia del alcalde Undurraga y lamento la ausencia de los otros alcaldes, pero, en todo caso, creo que están muy bien representados por él.

Primero quiero referirme a lo que se está viendo hoy. El ministro Cortázar ha dicho que están dedicados al cambio de los recorridos y que han arreglado los contratos.

A lo mejor el señor Undurraga sólo maneja la información de Maipú, pero me gustaría saber cómo se está trabajando en los cambios de recorridos. ¿Está funcionando lo que no funcionó anteriormente, como, por ejemplo, las mesas de trabajo con organizaciones sociales? ¿Ha habido un intercambio fluido de comunicación entre alcaldes y el ministerio directamente para los cambios de recorridos e instauración de otros nuevos? Vemos que aún hay zonas totalmente desprovistas de recorridos.

En segundo lugar, se ha adjudicado responsabilidad a los alcaldes, en el sentido de que estuvieron presentes en la etapa de diseño de los recorridos. Me gustaría que, en ese sentido, nos aclarara el punto porque, de acuerdo con el informe del Ministerio de Transportes, hubo mesas de trabajo con los alcaldes o con las distintas direcciones de tránsito. ¿Fue efectivamente así? ¿Fue vinculante lo que se determinó en conjunto con las municipalidades? Finalmente, ¿se recogieron las proposiciones de los alcaldes o sólo se trató de una conversación casi anecdótica acerca de cómo les gustaría que se hicieran los recorridos pero la Sectra los determinó de acuerdo a su propio plan?

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del señor Undurraga. Evidentemente, hubiese sido mejor que asistieran más alcaldes, por ejemplo, de las comunas de Puente Alto, Las Condes, Recoleta, Independencia, etcétera.

En segundo término, ¿es cierto lo que dice el oficio que nos llegó? El ministro René Cortázar da cuenta de reuniones sostenidas por parte de diferentes municipios con la gente del Transantiago sobre temas de implementación y diseño. Casi todas las reuniones se concentraron entre los años 2003 y 2005, y en 2006 se realizó sólo una. Entonces, ¿qué opinión tiene al respecto? ¿Hay otros alcaldes que hayan comentado esta misma situación? ¿Les preguntaron o no? ¿Se trabajó entre cuatro paredes, como dicen todos, o en conjunto y en forma coordinada?

En tercer lugar, entiendo que el Siaut tenía un directorio al que fueron invitados a participar los alcaldes Ossandón, De La Maza y usted.

También he sabido que se fueron intempestivamente los tres. ¿Por qué se fueron de ese directorio? ¿Qué participación tuvieron? ¿Por qué se les invitó? Me imagino que lo hicieron con las mejores intenciones, para dar mayor legitimidad al proceso que se estaba produciendo. Sin embargo, es raro que de repente desaparezcan los tres alcaldes de distintos partidos políticos.

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

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, en primer lugar, el ministro Cortázar nos ha señalado que ha habido un tema legal con respecto a los cambios de recorridos, desde el momento en que han sido licitadas zonas exclusivas para los servicios alimentadores y vías exclusivas para los servicios troncales y que, por contrato, sólo pueden disponer de una determinada cantidad de metros. Cualquier cambio de recorrido relevante significa alterar este sistema. Esto es lo que nos explicó el ministro Cortázar.

En la práctica, al menos en los primeros meses de implementación del Transantiago, eso no fue obstáculo para que igual se hicieran cambios de recorrido. Simplemente se forzaron dichos cambios, por cuanto estos mismos operadores a quienes se les respetan tanto sus derechos son los que no cumplieron los contratos al inicio. Independiente de los problemas de diseño, es claro que gran parte de los operadores no cumplió los contratos al principio.

Dado este problema técnico, el ministro nos dijo que se estaba diseñando un sistema de compensaciones, que pueda funcionar además en el largo plazo y no sólo para esta etapa de inicio, que permita a un operador recibir la compensación necesaria si es "invadido" por otro operador. Eso parece razonable en una mirada de mediano plazo. Un sistema tiene que tener flexibilidades pues, cuando se construye una nueva población, los recorridos tienen que ajustarse a ella. Por lo tanto, parece razonable.

Sin embargo, eso no denota la urgencia que hoy existe por los cambios de recorridos, y se lo hemos manifestado al ministro. Por ejemplo, la Presidenta de la República estuvo en una actividad en Maipú hace tres o cuatro semanas que tenía que ver con el cumpleaños número cinco de Chile Solidario y, en esa oportunidad, le manifesté que me parecía que tenía que haber cambios de recorridos, sobre todo en el sector en que estábamos. Ella resolvió el tema con una instrucción y el lunes siguiente -esa actividad fue un lunes-el recorrido estaba funcionando. Por lo tanto, es efectivo el argumento legal, pero no es la única forma de lograr una solución, por lo menos, para los casos urgentes. En ese marco, el ministro se comprometió, de aquí a finales de año, a hacer esos cambios de recorridos.

Respecto de cómo llegar a esos cambios de recorrido, éste sigue siendo un trabajo con las organizaciones comunitarias, con las juntas de vecinos y con lo que han percibido nuestros propios técnicos de las mediciones que hemos hecho en la materia. No es necesario seguir con reuniones cuando ya tenemos claro cuáles son los cambios de recorrido que se necesitan, porque éstos fueron planteados hace varios meses. Tengo las cartas que enviamos, que puedo dejar a la Comisión, en que se especifican cuándo han sido solicitados y en cada uno de los barrios.

No recuerdo la otra pregunta de la diputada Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Si fueron vinculantes los cambios que ustedes propusieron.

El señor UNDURRAGA.- Primero quiero señalar que el viernes pasado se me entregó una información sobre un conjunto de reuniones que habría sostenido el ministerio con la municipalidad de Maipú. En verdad, no tengo antecedentes de las que no se realizaron en mi período alcaldicio, pero sí puedo dar cuenta de las del 25 de abril de 2005 en adelante. Efectivamente, las reuniones o sesiones se realizaron tal como consta aquí. Como en muchas de las cosas que se ejecutan en las comunas, lo que se nos informó a los alcaldes -no hablo sólo a título personal- fue a título informativo: "Ésta es la información del Transantiago". Nunca se pudo poner en duda el sistema de troncales y alimentadores y, por tanto, el sistema de trasbordo. Eso era parte del paquete inicial. Ése es un primer elemento.

No supimos hasta el final cuáles iban a ser los troncales y recién en la segunda reunión se empezó a hablar de una malla de recorridos alimentadores. Tampoco estuvo dentro de las posibilidades de los municipios aumentar el número de alimentadores. Por lo tanto, la parte del diseño, troncales con alimentadores, no se podía cuestionar. Los troncales, no los conocíamos.

El señor HALES (Presidente).- Permítame darle una interrupción al diputado Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Sólo quiero precisar la pregunta.

Se ha hablado de una reunión de trabajo sobre las mallas de recorridos. Para revisar tales mallas, ¿se abrió la sábana gigantesca, que todos conocemos -y que consideramos ininteligible-, se discutió, se les dio la posibilidad de cambiar, de buscar nuevas alternativas de recorridos que sirvieran a los usuarios? ¿Se les dio la posibilidad de "meter la cuchara" a los municipios?

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, algunos asuntos se entregaban como paquete a los

municipios, práctica generalizada en los distintos programas que ejecutan las alcaldías.

Por ejemplo, hoy estuve con el subsecretario del Interior, conversando sobre los distintos programas de seguridad. Se entregan como paquete y los municipios tienen la posibilidad de implementarlos o no, pero no existe posibilidad de participar en el diseño, salvo para hacer cambios muy menores. Esta misma situación se da con el plan Transantiago en los sistemas troncales y alimentadores, respecto de los cuales, en lo que a diseño se refiere, hubo cero posibilidad de hacer cambios.

Respecto de los alimentadores propiamente tales, en que reducir el número de recorridos era parte del diseño, hubo cero posibilidad de aumentarlos. Donde sí hubo alguna posibilidad -siempre y cuando la tomaran en cuenta-, era en variar el recorrido por alguna calle. Pero si habían reducido el número de recorridos de cuatro a uno, no podíamos aumentarlo a dos, tres o cuatro. Sí podíamos pedir que cambiaran el recorrido de una calle por otra, como en el caso de La Farfana, en que sí fue considerado.

El señor HALES (Presidente).- Tuve conocimiento de que antes había zonas cubiertas, pero que después quedaron descubiertas. En este sentido, no es lo mismo recorrido que cobertura.

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, déjeme explicarle por qué para los técnicos del ministerio sí era lo mismo.

Cuando en un lugar hay cuatro recorridos y después se reducen a uno que, en teoría, tiene cuatro veces la frecuencia, está resuelto el problema. Pero la verdad es que no es así, por cuanto lo que sucede finalmente es que hay gente que tiene que caminar diez o doce o cuadras.

El señor HALES (Presidente).- Eso es frecuencia; no cobertura.

Lo que le quiero decir es que la pregunta de los señores diputados incluye la consulta sobre las coberturas. Una cosa es que cambien un determinado recorrido que haga que el serpenteo sea distinto y usted pida que éste se mantenga en su forma original o que sea en tal otra zona, por cuanto hay imperfecciones. Pero también hay áreas -las hemos visto- que quedaron descubiertas, es decir, sin cobertura. Quiero decir que donde antes había buses amarillos, ahora no hay nada. Eso es distinto a que el recorrido exista, pero no pueda ser modificado.

Nos pasó en el caso de Nueva de Matte, donde dijimos que no era posible que se sacara el microbús de Nueva de Matte, y el ministerio, después de muchos reclamos, aceptó recuperar el recorrido. Pero resulta que hizo un serpenteo diferente, con lo cual dejó sin cobertura otra área.

Por eso, mi pregunta es: ¿le dijeron que no a cambiar los troncales, que no a modificar el movimiento de los recorridos y cubrir zonas que quedaron abandonadas?

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, nos pareció que la cantidad de recorridos por zona era insuficiente, lo cual es otra forma de plantear lo mismo que usted señala. Nos dijeron que parte del diseño era con menos recorridos de alimentadores, porque, al aumentar la frecuencia, podría captar la cantidad de personas, cuestión que ha quedado demostrada que es un error, dadas las grandes caminatas que tienen que hacer muchos vecinos, por cuanto puede pasar, en teoría, un recorrido con más frecuencia por una zona más central, pero, sin embargo, que las caminatas sean más largas desde distintos lados de la misma villa o población.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, pido que quede en el cuaderno aparte esta interlocución tan interesante con el Ministerio de Transportes relatada por el alcalde: lo que se podía y lo que no se podía, etcétera.

El señor HALES (Presidente).- La Secretaría ha tomado nota de ello, su señoría.

Tiene la palabra el señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, termino con el resumen de la segunda pregunta de la diputada Nogueira y primera consulta del diputado Monckeberg.

Lo que aquí recibimos los municipios fue un paquete armado. Y cuando uno recibe un paquete armado tiene muy pocas, si no cero, posibilidades de alterar alguna de sus condiciones. La única posibilidad que tuvimos fue cambiar una calle por otra en algunos recorridos, lo que, como ustedes pueden ver, es una modificación muy menor respecto del cambio fundamental del sistema, cual es integrar el trasbordo de pasajeros, los troncales y alimentadores y reducir el número de recorridos en forma notable.

En cuanto a la cuarta pregunta sobre el SIAUT, el Sistema de Información al Usuario de Transantiago, junto con los alcaldes De La Maza y Ossandón fuimos invitados por el entonces ministro Estévez a participar del proceso de licitación, más bien como observadores externos. Dicho proceso estaba absolutamente reglamentado, por lo tanto, mal podríamos nosotros decidir qué se hacía o qué no.

Al ver el conjunto de elementos que se estaba licitando y al advertir la posibilidad de que ello podía hacerse de otra manera y no todo como un paquete, nos pareció conveniente, al no estar de

acuerdo con esa forma, echar un pie atrás y señalar que "hasta ahí no más" participábamos los tres alcaldes.

Entiendo que posteriormente se declaró desierta dicha licitación.

El señor HALES (Presidente).- Informo a sus señorías que hace no más de quince minutos llegó un correo electrónico, sin firma digital, pero no pongo en duda que debe ser auténtico, de don Claudio Arriagada, alcalde de La Granja, que dice:

"Señor Presidente:

"En mi calidad de Primer Vicepresidente de la Asociación Chilena de Municipalidades se me extendió invitación para asistir a la Comisión Investigadora del Plan Transantiago de la Cámara de Diputados.

"Al respecto estimo que conforme a la estructura organizacional de la Asociación de la cual formo parte, existe una comisión de transporte presidida por el Alcalde de Estación Central Sr. Gustavo Hasbún Selume a la cual le corresponde abordar todos los temas que digan relación con el transporte. Así también se encuentra constituido el Capítulo Regional de la Región Metropolitana, el cual es presidido por el Alcalde de Maipú Sr. Alberto Undurraga Vicuña, que en esa calidad ostenta la representación de los alcaldes de la Región Metropolitana. Sin perjuicio de lo anterior, es preciso manifestar a Ud. mi adhesión a las declaraciones efectuadas por el Alcalde Hasbún y otros alcaldes ante la Comisión Investigadora del Plan Transantiago que Ud. dignamente dirige.

"Saluda Atentamente a UD.

"CLAUDIO ARRIAGADA MACAYA."

Tiene la palabra el diputado señor Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del alcalde señor Undurraga a la presente sesión.

Alcalde, ¿podría relatar a esta Comisión los efectos sociales, humanos, que percibe se han generado a la luz del Transantiago? Le pregunto esto porque usted tiene una cercanía muy grande con la gente y escucha y recibe muchas de las críticas que se hacen en esta materia.

Creo que es importante para esta Comisión, más allá de establecer las responsabilidades y ver lo que ha ocurrido, así como los efectos sobre el transporte público, sobre el medio o el erario nacional, consignar también, desde la perspectiva de los alcaldes y nuestra como parlamentarios, esa dimensión humana. Queremos saber qué ha pasado, por ejemplo, con los adultos mayores, con los pacientes regulares o crónicos de los establecimientos de salud y su acceso a ellos y cómo ha afectado eso a la gente que busca trabajo, al emprendimiento, etcétera. En fin, a aquellas cosas que usted desee establecer desde el

punto de vista de los efectos sociales y humanos sobre la población que ustedes abarcan.

En segundo lugar, me gustaría saber qué ha hecho usted como representante del municipio y si tiene alguna información sobre recursos municipales que se hayan debido distraer para paliar los efectos negativos del Transantiago, sea para arriendo de buses de distintos recorridos u otras acciones facilitadoras o mitigadoras de los impactos negativos, a fin de destinarlos a la gente en virtud del referido plan de transporte.

En tercer lugar, no sé si usted se encontraba de vacaciones o estaba trabajando el 10 de febrero, pero ¿cómo se genera la coordinación en ese momento? ¿Tuvo alguna comunicación con la intendenta de Santiago, pocos días antes del 10 de febrero e inmediatamente después de producida la crisis del Transantiago? ¿Qué rol tuvieron la Intendencia y la Secretaría Regional Ministerial de Transportes? Obviamente, me imagino que fueron más bien mitigadoras o estuvieron orientadas a coordinar un plan de emergencia o a ver con los municipios qué se podía hacer en esa dirección.

Por último, me interesa conocer su visión respecto del futuro y de como se están dando las cosas. ¿Usted cree que será posible llegar a fines de diciembre con un sistema normalizado, como se lo ha propuesto el ministro Cortázar? ¿Considera que los plazos que están corriendo serán suficientes o ve difícil alcanzar esa solución, a la luz de los problemas que hay en su comuna?

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del alcalde Undurraga.

En verdad -y voy a ser un poco abogado del diablo-, como ha venido tanta gente del Ministerio de Transportes a decir que los municipios estaban completamente informados, que tuvieron miles de reuniones con ellos y que les mostraron las mallas de recorridos, voy a formular algunas consultas bajo esa misma premisa.

El 7 de abril de 2005, se realizó un seminario en el cual se mostraron las mallas de recorridos; incluso, tengo en mi poder la de su sector. Como he sostenido varias reuniones con el actual Seremi de Transportes, sé que usted es uno de los alcaldes que ha tenido más complicaciones. Incluso, el ministro Cortázar lanzó uno de los recorridos en Maipú, pero no lo pudo arreglar, por lo cual se originaron grandes problemas en esa comuna.

Da la sensación de que esas reuniones se realizaron con los mandos medios -lo digo sin un afán

peyorativo-, es decir, con el director de Transportes y otras personas. ¿Se inmiscuyeron los alcaldes directamente en el tema para decir que faltaba esto o lo otro? ¿Le preguntaron al ministro sobre lo que pasaba?

Por ejemplo, los habitantes de Conchalí que viven en determinados lugares no tiene cómo ir al hospital, cosa que debe tener claro cualquiera persona que conozca su comuna. Entonces, por mucho que me digan que ésta es la malla de recorridos, si veo un sector completo de mi comuna que no tiene acceso a un hospital, pero siempre lo ha tenido, como alcalde me preocuparía o, por último, dejaría escrita mi advertencia de que en tal parte va a quedar la escoba, por decirlo de alguna manera.

¿Qué grado de participación tuvieron los alcaldes o el Ministerio de Transportes decidió trabajar el tema sólo con el director de Tránsito de la municipalidad? Desde luego, tengo sentimientos encontrados en ese sentido. Incluso, tengo en mi poder copia de un acta del concejo municipal de Conchalí de un mes antes del inicio, en que el señor Silvio Albarrán hizo una completa exposición y todo terminó muy bien. Sin embargo, después surgió el gran problema y se produce la sensación de que no nos consultaron.

Entonces, me gustaría que fuera claro y categórico al respecto: ¿No los dejaron, se opusieron o no los escucharon?

Con mucho respeto, le digo que no tengo la sensación, por lo menos en el caso suyo, de que no tuviera una relación fluida con el ministro Espejo como para no plantearle sus inquietudes sobre las mallas de recorridos.

Espero que podamos dilucidar, de una vez por todas, qué fue lo que pasó con los municipios, porque todas las personas que han venido a la Comisión han señalado que a los municipios se les entregaron las herramientas y que después, de una u otra forma, se lavaron las manos.

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

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, sobre las preguntas del diputado Melero, creo que los efectos sociales son conocidos por todos, porque han sido publicadas en los medios de comunicación y seguramente ustedes mismos han recibido la información en cada uno de los distritos.

En cuanto a los efectos sociales, en primer lugar, los tiempos de transporte se alargaron, el que aumenta mientras más lejos se está del lugar de trabajo. Por lo tanto, en aquellas comunas que están al final de la ciudad, fuera del circuito de Américo Vespucio, como Maipú, se ha percibido una ampliación de los tiempos de transporte.

Lo mismo sucede en cuanto a la comodidad de los viajes, debido a la menor cantidad de buses en las calles. Eso también se ve reflejado en el Metro, donde ha aumentado la cantidad de pasajeros por metro cuadrado.

Los tiempos de espera son muy altos comparados con el sistema anterior y si bien el ministro ha mostrado algunas mejoras, éstas son sólo en promedio, pero no dan cuenta de algunos sectores importantes, como Maipú y Pudahuel, donde no se percibe una mejora, porque no la hay.

Otro efecto más general dice relación con la dignidad de las personas. Si bien el aspecto social es más subjetivo, también es más profundo, porque tiene que ver con el atropello a la dignidad de mucha gente, que se manifiesta en los cuestionamientos que hace la gente: ¿Por qué a nosotros? ¿Por qué esta espera? ¿Cómo es posible que nos transportemos así? También se manifiesta en las preguntas de cómo poder llegar al consultorio, al hospital y a los diferentes lugares a los que se dirige.

Respecto a la implementación propiamente tal, la verdad es que la intendenta y el ministro Espejo nos convocó a un grupo de alcaldes en la etapa final para señalar que iba a empezar el Transantiago y, como todo proceso, tenía un conjunto de beneficios asociados y también podía tener problemas. Nos dijeron que tendría las puertas abiertas para los distintos efectos que se podían presentar, fundamentalmente de recorridos. Ninguno de los presentes en esa reunión -alcaldes, diputados, senadores y técnicos- pudo prever lo que íbamos a pasar a partir del 10 de febrero de 2007.

El resultado de esas reuniones da cuenta de dos acciones tomadas en forma inmediata por el municipio. Una de ellas fue tener un equipo de medición desde el primer día, lo que nos permitió ser muy ágiles en las solicitudes de cambios de recorridos y, por eso, en los primeros meses tuvimos casi 20 cambios de recorridos, que después se bajaron a 4 ó 5 en la administración del ministro Cortázar, y, por otro lado, en sacar un informativo especial respecto a la información de los recorridos, quizás menos exacto que la malla que se entregó en todas las casas, pero de más fácil lectura, esfuerzo que también hizo el alcalde de Recoleta.

En cuanto a esfuerzos posteriores, hay algunos municipios, como Huechuraba, que ha implementado un sistema completo de buses de acercamiento al Metro. Eso es posible cuando los recorridos son cortos y la población no es extremadamente grande. En el caso de Maipú es imposible implementar un servicio de acercamiento al Metro, por cuanto el recorrido es muy largo y, por tanto, se

requieren muchos buses. Lo cierto es que el presupuesto no da para ello.

No obstante lo anterior, implementamos un sistema especial de ayuda a los estudiantes, que a estas alturas ya ha duplicado la capacidad del sistema de transporte estudiantil que teníamos anteriormente. Contamos con más buses, pero no tengo cuantificado cuánto significa eso en recursos. Si ello fuera de interés para la Comisión, puedo enviarles la información.

En respuesta a la pregunta de la diputada Karla Rubilar, puedo informar que, en general, las reuniones y las invitaciones del Ministerio fueron a nivel técnico. Así fue planteado por ellos. La diputada tiene razón en eso. No obstante, algunos alcaldes nos habíamos inmiscuido en la etapa de implementación, como señalé anteriormente.

En todo caso, recuerdo a la Comisión que los contratos fueron firmados con anterioridad, de manera que cuando nos inmiscuimos en estos asuntos las posibilidades de introducir cambios eran menores. El paquete troncal-alimentador era parte del diseño, no se cuestionaba; el número de alimentadores era parte del diseño y tampoco se cuestionaba. En lo que sí tuvimos alguna ingerencia, aunque muy menor, fue en el trazado de los recorridos alimentadores, ya que nos permitieron sugerir algunos cambios de calles.

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

El señor MELERO.- Mi pregunta se relaciona con el relato que hace el señor alcalde de la reunión con la ex intendenta Adriana Delpiano, previa al 10 de febrero. ¿Existía en esos momentos en el ambiente, si es que lo puede precisar, algún grado de preocupación en cuanto a que se podía producir un episodio que requiriera un esfuerzo adicional, una coordinación extraordinaria? ¿O más bien la reunión se organizó por la eventualidad de que se produjera algo? Se lo pregunto porque la intendenta se fue de vacaciones, la Presidenta también, al igual que gran parte del gabinete.

Es importante saber quiénes fueron los actores presentes los días previos a la puesta en marcha y tratar de establecer cuál era el ambiente que se vivía. Ojalá que el señor alcalde pueda ser más específico respecto de las motivaciones que llevaron a la Intendencia a convocarlos y en cuanto al grado de dificultad que se preveía, si era mayor, menor o más bien algo ocasional.

El señor UNDURRAGA.- Como comprenderá el señor diputado, no tengo un acta de la reunión con la intendenta y tampoco tengo una de la reunión que sostuvimos con el señor ministro.

El señor MELERO.- Lo que recuerde, no más.

El señor UNDURRAGA.- Lo que le puedo señalar es que en ambas ocasiones los alcaldes fuimos convocados para el caso de que se produjeran problemas de implementación, porque era razonable pensar que podría producirse alguno, aunque, naturalmente, no de la magnitud de los que se han producido, de manera que los alcaldes pudiéramos acceder rápidamente a una ventanilla -que en este caso fue el Seremi de Transportes- para resolver los problemas de recorridos.

Evidentemente, ninguno de los presentes en esa ocasión, al igual que debe haber pasado con los presentes en esta sesión, porque de lo contrario habrían dicho algo, pudo prever la magnitud del desastre que significó la implementación del Transantiago.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, agradezco la presencia de nuestro invitado a quién, por su intermedio, pido que responda las siguientes preguntas.

Tenemos un informe en el que aparecen consignadas todas las reuniones que tuvieron con el Gobierno respecto del Transantiago. En él se habla de mesas de trabajo, de reuniones de trabajo. Quiero saber, concretamente, quiénes participaban en esas reuniones, quiénes eran su contraparte en ellas, si era el Seremi, el coordinador del Transantiago, el subsecretario de Transportes, el intendente, el gobernador. En el fondo, quiero saber quiénes representaban al Gobierno en esas reuniones.

Además, sobre el mismo punto, quiero saber qué participación tuvieron el intendente Barrueto y la intendenta Delpiano? ¿Cuántas reuniones tuvieron en febrero, durante o después de la puesta en marcha? ¿Cuántas veces se reunieron con la intendenta después de la puesta en marcha?

El 1 de noviembre hubo una protesta en Maipú, en la cual muchos vecinos salieron a las calles para exigir nuevos recorridos. Me gustaría saber en qué quedó eso. Porque muchos vecinos me han mandado, y probablemente también a muchos otros diputados, correos electrónicos para pedir más recorridos y micros. ¿No sé si han tomado contacto con ellos y han resuelto el problema?

Finalmente, si pudiera resumirlo en una sola frase, ¿qué falló?

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero decirle al señor alcalde que quiero ser positiva.

A los chilenos, sobre todo a quienes nos están viendo a través de la señal del canal de la

Cámara de Diputados, les angustia el grito desgarrador de auxilio, el último suspiro, de los dichos del ministro Cortázar, quien efectivamente está abocado a los recorridos, pero este cambio de recorridos y de cobertura involucra tiempo.

Estamos a un mes y medio de que se cumpla el plazo para que el ministro Cortázar ofrezca su cargo. Él dice que está abocado a los recorridos. Pero esto involucra tiempo, desde el cambio de paraderos e instalación de nuevos en otros recorridos. Además, no creo que estén trabajando con las organizaciones sociales, en el sentido de consultar a las juntas de vecinos. La gente no está dispuesta a sufrir, a esperar en un paradero y que le digan que el bus ya no pasa por aquí, porque se cambió. Esto también requiere información. ¿El Ministerio de Transporte está trabajando al respecto? Se lo pregunto no en su calidad de alcalde de Maipú, sino como miembro de la asociación regional de alcaldes.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar, quien quiere agregar una observación.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero comentar lo que escuché a un usuario, que me dijo: "¿A usted, señora diputada, ¿no le preocupa que se vaya a solucionar el problema del Transantiago justo ahora que se aproximan enero y febrero, cuando baja la demanda y no hay estudiantes, pero que vuelva a quedar la escoba en marzo?"

¿Qué opina usted de que todos los alcaldes piensen que este asunto mejore en enero y febrero, por la baja demanda y baja de escolares, pero que en marzo vayamos a tener un problema de proporciones? ¿Se han planteado esta duda como asociación?

¿Qué opina de la defensa del Consejo de Defensa del Estado en esta demanda en que, de una u otra forma, se le echó la culpa a los usuarios? ¿Qué opina como alcalde que ha visto el sufrimiento de la gente?

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

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, la primera pregunta se refería a las reuniones con la intendenta.

El señor URIARTE.- ¿Quiero saber qué significaban esas reuniones de trabajo? ¿Quiénes asistían?

El señor UNDURRAGA.- Las que están relatadas en este listado en general, por lo menos las que tienen que ver con mi periodo alcaldicio, es a nivel técnico, no a nivel político ni de diseño -como ya lo sabía la diputada Karla Rubilar-; eran a las direcciones de tránsito. Eso en general. Puede que algunas no participaran, pero en lo general así ocurrió.

Las reuniones políticas y de diseño se realizaron al final del proceso de preimplementación, en los meses de diciembre o enero, con distintos alcaldes de la Región Metropolitana, para preparar el sistema que se suponía traía un conjunto de características que los técnicos habían señalado, que el ministerio había estudiado y que se iban a implementar.

Ello no fue así y los resultados son conocidos. Lo señalé anteriormente y si quieren profundizo en cada una de ellas.

El señor URIARTE.- Me queda claro que por las municipalidades participaban las direcciones de tránsito, pero lo que me interesa saber es quiénes participaban por el lado del ministerio. ¿El seremi, subsecretario, el coordinador, el ministro, un asesor o un consultor?

El señor UNDURRAGA.- El señor Aguayo me informa que participaban los técnicos de Transantiago.

Respecto de nuevos recorridos y el 1 de noviembre, no sólo ese día ha habido protestas y manifestaciones en Maipú; también las hubo el 2 de noviembre en la villa El Abrazo y varias otras que no han sido recogidas por la prensa.

Esto responde a que las mejoras que puede haber tenido Transantiago, no son percibidas en aquellos lugares donde no hay recorridos. En la villa El Abrazo, Ciudad Satélite, en el cuadrante que va entre Portales, Rinconada, Tres Poniente y El Conquistador, donde viven más de cien mil personas, la verdad es que no ha habido mejoras significativas de recorridos.

En la villa Lo Errázuriz, donde se produjo la protesta el 1 de noviembre, también hay problemas, aunque más de frecuencia que de recorridos.

En todo Maipú hay problemas respecto de los hospitales, porque no se puede acceder a ellos desde todos los sectores.

El jueves pasado, nos reunimos con el ministro en la asociación de municipios de la Región Metropolitana, y estaban el alcalde de Pudahuel, la alcaldesa de Huechuraba, el alcalde de Conchalí y el concejal RN Rodrigo Barrientos, de San Miguel, y el compromiso fue que habrá nuevos recorridos de aquí a finales de año.

Si el Ministerio de Transportes está o no trabajando, creo que hay que preguntárselo al ministerio. Nosotros tuvimos una reunión con el ministro donde ha tomado ciertos compromisos y lo vamos a evaluar por el resultado de esos compromisos.

He venido a defender a mis vecinos, no al ministro de Transportes ni al ministerio. Mis vecinos son los que hoy tienen los problemas.

Nuestro tono en las discusiones con el ministro de Transportes, aun cuando sabemos que no tiene responsabilidad en los problemas que se han generado, es de exigencia para la solución de esos problemas.

Por ejemplo, se nos ha planteado que el problema de los recorridos es legal, por cuanto no se puede invadir el recorrido del otro. Eso tendrá que resolverlo el gobierno; no me den explicaciones, sino soluciones. Ha pasado demasiado tiempo.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, hace un mes o menos el ministro Cortázar dijo que eso ya se había arreglado, que ya habían negociado lo de las interferencias de zonas.

Entiendo que quiera defender los intereses de sus vecinos que, por lo demás, es lo que queremos hacer todos: defender los intereses de los miles de chilenos perjudicados por el Transantiago.

Mi preocupación es esa esperanza de que los problemas se arreglen, que se están arreglando actualmente y que se me diga que las necesidades de los recorridos de Maipú, y de los que tiene conocimiento, se están discutiendo y efectivamente los cambios se van a dar dentro de un mes, que es el plazo que se dio el ministro Cortázar.

El señor UNDURRAGA.- ¿Qué quiere que le diga, señora diputada? No entendí la pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Señor Undurraga, conteste las preguntas hasta donde las entienda.

El señor UNDURRAGA.- Se ha explicado a la opinión pública que el sistema de transporte tenía varias dificultades. Primero, los contratos, en cuanto a que era mejor negocio tener los buses escondidos que en la calle. Segundo, con el número de buses, toda vez que subestimamos la demanda y las necesidades reales de los pasajeros. Tercero, el tema tecnológico, que no permitía hacer el seguimiento. Cuarto, el asunto de la tarifa, que requería una inyección de recursos, lo que fue ampliamente debatido en el Congreso Nacional - ustedes lo conocen mejor que yo-. Y quinto, los recorridos, sobre el que todavía no hay solución. Sobre los cuatro anteriores puede haber un conjunto de soluciones, pero que no son percibidas desde el momento en que no hay cambios de recorridos. Las soluciones o mejoras que pueda haber sólo son percibidas en aquellos lugares en que hay recorridos. Pero claramente no son percibidas donde no los hay, porque no hay forma de hacerlo, porque, justamente, no existen los recorridos. Ése es el centro del problema.

Se nos ha planteado que se requiere una nueva modificación contractual, que tiene que ver con

fórmulas de compensación para el caso de que algún operador invada la zona de otro. Me parece razonable que si en la ciudad se instala un hospital o un estadio, haya que modificar recorridos.

Sin embargo, no me parece que a los operadores -en parte responsables de la tragedia de los primeros meses, por no cumplir sus contratos, frecuencias, ni con el número de buses en calle- se les trate de manera tan amigable respecto de algo que ha demostrado que sí puede funcionar cuando se levanta la voz y se exige encambio de recorridos.

Como ejemplo de lo anterior quiero mencionar que la semana antepasada le planteé públicamente a la Presidenta de la República que le exigiera al ministro de Transportes un cambio de recorrido relacionado con el troncal 419, quien dio la instrucción correspondiente y hoy ese troncal, que va desde Villa Los Héroes hasta Plaza Italia, está funcionando. Ese ejemplo demuestra que es posible solucionar los problemas.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, solicito que la petición hecha por nuestro invitado a la Presidenta de la República en relación con ese cambio de recorrido se consigne en el cuaderno aparte. Me parece una discriminación o facilidad para cambiar recorridos que no se compadece con lo que ha señalado el ministro.

El señor HALES (Presidente).- O confirma la dificultad para conseguir cambios de recorridos, mirado desde otro prisma.

Que se consigne la declaración del señor Undurraga en el cuaderno aparte.

Tiene la palabra el señor Undurraga.

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, con respecto a lo de enero y febrero, agradezco el comentario, porque voy a tener una especial preocupación al respecto.

No recuerdo la pregunta acerca de los usuarios.

La señora RUBILAR (doña Karla).- La pregunta se relacionaba con la demanda que presentó el Consejo de Defensa del Estado, en que se dijo que la culpa era de los usuarios.

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, desconozco la demanda y los argumentos legales de las partes, aunque entiendo que se trata de un juicio colectivo. Lo que está claro es que los usuarios no tienen la culpa de lo que está pasando con el Transantiago.

El señor URIARTE.- Entonces, ¿quién tiene la culpa? Antes pregunté qué falló y no ha contestado aún.

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

El señor UNDURRAGA.- Señor Presidente, he venido como alcalde de Maipú, de representante de los vecinos, de su molestia e insatisfacción, que afecta su dignidad, por los problemas generados por el Transantiago.

No soy experto en sistemas de transporte ni he venido en esa calidad. Sin embargo, puedo decir claramente que hubo problemas de diseño e implementación que han generado esta gran dificultad en el sistema de transporte público.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- El señor Undurraga representa a Maipú, comuna que ha tenido problemas de transporte y cuya población se vio altamente afectada al igual como otras comunas de Santiago.

Esta mañana, el señor Blas Tomic dijo en la Comisión que gracias al Transantiago se había terminado con el asalto a los microbuseros. Puede que esto efectivamente sea una realidad, porque los choferes ya no portan dineros. Sin embargo, tengo antecedentes de que una gran cantidad de personas son asaltadas en el camino a sus casas, debido a que, por las mallas de recorridos, los buses no llegan cerca del domicilio de las personas, por lo que deben caminar cuadras y cuadras, incluso a altas horas de la madrugada o al salir de sus casas. ¿Se repite esta situación en su comuna?

Por ejemplo, los conserjes del edificio en el cual habito, tienen problemas al salir de sus casas a las 5 de la madrugada, especialmente los sábados y domingos, días en que muchos individuos vienen de vuelta de fiestas y tienden a agredir, molestar y, en muchas ocasiones, a asaltar a otras personas.

Frecuentemente estoy escuchando casos de personas que han sufrido agresiones. Un trabajador del propio Congreso Nacional debe caminar cuarenta cuadras de ida y vuelta, todos los días, para llegar a su casa, porque no tiene locomoción. ¿Diría usted que esta situación se ha generalizado o es circunstancial?

En otro orden de cosas, en el barrio en que vivo, es frecuente observar una gran cantidad de buses acumulados. Mientras que en sectores como el Metro Escuela Militar, cientos de personas esperan locomoción, podemos encontrar a dos o tres cuadras esta enorme cantidad de buses estacionados. ¿Tiene usted buses estacionados en forma similar en su área? Pregunto esto porque todavía no puedo entender, a pesar de que se lo pregunté al propio Ministro, por qué estos buses están estacionados y no utilizados. Además, me imagino que se les está pagando.

El señor UNDURRAGA.- ¿A qué se refiere con los buses estacionados?

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Me refiero a buses que están estacionados en calles paralelas. Por ejemplo, cerca de la Escuela Militar, un día están en Candelaria Goyenechea, otro día están en Américo Vespucio, o en cualquier calle paralela de Ñuñoa. Hablo de muchos buses, 15 ó 20 buses, mientras en las esquinas hay filas de más de 500 personas.

El señor UNDURRAGA.- Respecto de los temas de seguridad, efectivamente hay una percepción de mayor inseguridad, producto de las mayores esperas y caminatas. No tengo información estadística suficiente para ser concluyente respecto de la victimización o de las denuncias. Sin embargo, respecto de la percepción de seguridad, esto es algo que ocurre en forma reiterada, por las caminatas y por la mayor espera.

Otro antecedente es la mala calidad de los servicios nocturnos. Al principio fue pésima y hoy es menos mala.

Respecto de los buses estacionados, hemos detectado cinco lugares en la comuna en los cuales se estacionan los buses en vez de estar en los paraderos. Este problema se repite en las puntas de la ciudad y no corresponde que así sea. Se ha dicho que es una situación momentánea hasta que se construyan los paraderos.

Esto genera una molestia más y una tremenda dificultad de gestión para el municipio, pues eliminar esa situación conlleva que los vecinos circundantes exijan lo que en legítimo derecho les corresponde: que no se estacione ningún bus en la puerta de su casa y que lo transformen en un paradero de hecho. Sin embargo, la amenaza tácita o explícita que se percibe es que todo el sector se queda sin servicio.

Hemos solucionado algunos casos facilitando sitios eriazos para que se estacionen los buses, pero en otros no hemos encontrado una solución. Como ya señalé, esta situación se repite en cinco lugares de la comuna.

El señor HALES (Presidente).- Señor Alberto Undurraga, en nombre de todos los integrantes de la Comisión quiero agradecer su comparecencia, su disposición a responder todas las consultas que se le han formulado y por contribuir a la investigación de esta Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 17.30 horas.

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