

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 38ª sesión celebrada el jueves 15 de noviembre de 2007, de 11:05 a 13:02 horas.

SUMARIO:

Se recibió al señor Pablo Rodríguez, Secretario Regional Ministerial de Transportes de la Región Metropolitana.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Hacer llegar a la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes de esa región, señora Ximena Rincón y señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto las excusas de la Comisión por la suspensión de la sesión en que se recibiría su testimonio.

Asimismo, se acordó invitarlos el día lunes 19 de noviembre, a las 10:30 horas.

2.- Invitar a los Gerentes Generales de los Bancos privados que participan en el AFT a una sesión extraordinaria a realizarse el día lunes 19 de noviembre, a las 16:00 horas.

3.- Se acordó fijar como plazo el día lunes 19 del mes en curso para enviar un oficio a los Bancos antes mencionados a fin de formularle consultas relativas a su participación en el Administrador Financiero del Transantiago, en el evento que decidan no asistir a la sesión del lunes próximo.

En este sentido, el Diputado señor Montes propuso formular las siguientes preguntas:

a) Cómo se decidió entrar al negocio,
b) Qué esperaban obtener de éste;
c) Cómo evalúan lo ocurrido y que ha representado para cada Banco lo acaecido;

4.- Solicitar a la Oficina de Redacción de esta Corporación que elabore la versión taquigráfica de la reunión efectuada en Comité el pasado martes 13 de noviembre.

5.- Solicitar al Director del canal de Televisión de la Cámara de Diputados se sirva exhibir la reunión mencionada en el punto 3, como si se tratara de una sesión oficial de esta Comisión.

6.- Solicitar al Administrador Financiero del Transantiago se sirva remitir antecedentes relativos al número y frecuencia de los buses que circularon por las calles el día 10 de febrero del presente año.

7.- Remitir al Ministro de Transportes una copia de la versión taquigráfica de la reunión efectuada en Comité el martes 13 de noviembre del presente año.

8.- Solicitar al Ministerio de Transportes copia de los estudios que se realizaron sobre las condiciones de seguridad de los buses del Transantiago.

9.- Enviar un oficio al Banco del Estado solicitando se sirva informar si es efectivo que dicha institución convocó a los Bancos privados a participar en el Administrador Financiero del Transantiago.

10.- Remitir al Ministro de Transportes la versión taquigráfica de la sesión 36ª efectuada el día lunes 12 de noviembre, en la que participó el señor Andrés Navarro, Presidente de SONDA S.A..

11.- Enviar un oficio al Superintendente de Bancos e Instituciones Financieras a fin de requerir su opinión sobre la manera en que se adoptó la decisión de ingresar a este negocio; qué ha representado para el sistema bancario su incursión en este ámbito y el impacto que ha ocasionado en el sector.

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;
Fariás, don Ramón;
Melero, don Patricio;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia y
Uriarte, don Gonzalo.

En reemplazo de la Diputada señora Rubilar asiste el Diputado señor Chahuán. También concurren los Diputados señores Alinco y Latorre y el Secretario Regional Ministerial de Transportes de la Región Metropolitana, señor Pablo Rodríguez.

III. CUENTA:

1.- Comunicación del ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos, por la cual remite las respuestas al cuestionario que la Comisión le enviara el pasado 8 de noviembre.

2.- Oficios de las Municipalidades de Cerro Navia y Las Condes, mediante el cual informa de las falencias que aún se pueden detectar en esa comuna, respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

3.- Comunicaciones de los Directores del Banco Chile, Banco Santander y Banco de Crédito e Inversiones, mediante las cuales excusan su participación en la sesión del día lunes 19 del presente.

4.- Correo electrónico del Presidente del Directorio de la empresa TIMM, señor Roberto Sone, por el que manifiesta su molestia por los dichos del señor Andrés Navarro en sesión de esta Comisión, y remite los siguientes documentos:

a) Oficio dirigido a la Comisión mediante el cual hace diversas aclaraciones respecto a las declaraciones formuladas por el señor Navarro.

b) Contrato celebrado entre el Administrador Financiero del Transantiago y SONDA.

c) Acta donde constan los principales aspectos de documentos adicionales presentados por el oferente Banco Estado en la licitación pública del contrato de prestación de los servicios complementarios de administración financiera del sistema de transporte público de pasajeros de Santiago.

d) Documento del Transantiago donde se contienen, entre otras materias, la forma en que SONDA presentó a la empresa TIMM y su experiencia.

5.- Correo electrónico del señor Rodrigo Pontillo, a través del cual plantea la situación que afecta, desde hace varios meses, a algunos vecinos de la comuna de Maipú, y que dice relación con buses del Transantiago que bloquean la entrada de sus casas, situación que hasta la fecha no ha tenido solución.

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 32ª, 33ª y 34ª, quedan a disposición de las señoras y señores Diputados.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Pablo Rodríguez, Secretario Regional Ministerial de Transportes de la Región Metropolitana.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:02 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 38ª, celebrada en jueves 15 de noviembre de 2007,
de 11.05 a 13.02 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende y Claudia Nogueira, y los diputados señores René Alinco, Francisco Chahuán, Ramón Farías, Juan Carlos Latorre, Patricio Melero, Carlos Montes y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Pablo Rodríguez, Seremi de Transportes de la Región Metropolitana.

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) da lectura a la Cuenta.

El señor HALES (Presidente).- Valoro especialmente la concurrencia a la Comisión de los diputados Patricio Melero, Gonzalo Uriarte y Francisco Chahuán, quienes pese a haber trabajado todo el día y la noche de ayer, hasta alrededor de las 6 de la mañana, no han dormido más que un par de horas y, sin embargo, están ahora en esta sesión. Eso refleja el grado de cumplimiento de la tarea que estamos realizando.

Sobre la Cuenta, tiene la palabra el señor Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, debido a que ayer fue imposible recibir a los intendentes y ex intendentes, me gustaría proponer -en atención a que los bancos han manifestado su excusa, cuestión que habrá que ver posteriormente- recibirlos el próximo lunes.

El señor HALES (Presidente).- Comparto su observación en cuanto a que la negativa de los bancos a venir, naturalmente, merece comentarios posteriores. Entre otras cosas, me lo había pedido así el señor Somerville, sin embargo, le hice ver que esto no era fácil de resolver.

En términos prácticos, efectivamente lo que usted dice, es posible. Entonces, lo entiendo como una proposición.

¿Les parece que enviemos a los intendentes y ex intendentes una carta excusa, explicando lo que ya le

habíamos informado verbalmente, en cuanto a que teníamos la discusión del presupuesto y que los invitamos para que asistan el lunes 19, a las 10.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, estamos en democracia, lo que pasó ayer fue legítimo y nadie puede discutirlo, pero quiero manifestar mi preocupación al respecto. Lo que dije en la Sala lo reitero en esta Comisión: somos miembros de esta Comisión investigadora del plan Transantiago, pero debemos hacernos cargo de que algún tipo de solución hay que darle a los ciudadanos. Me siento preocupada, tengo derecho a expresarlo y no niego el derecho que tiene la Oposición de actuar como lo hizo ayer, pero esta Comisión debe hacerse cargo de la crisis que esta provocando el Transantiago.

No sé si todo esto preocupa a los colegas de la Alianza. Personalmente, me preocupa mucho el tema y creo que tenemos una responsabilidad al respecto.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en estricto rigor, no correspondería abrir debate sobre la votación de ayer del presupuesto para el Transantiago.

Entiendo la inquietud de la diputada Isabel Allende, razón por la cual le solicito que me otorgue igual derecho de hacer un breve comentario al respecto.

Por otro lado, me gustaría pedir que se dé cuenta de la segunda carta respuesta del ex Presidente Lagos a un cuestionario que le hiciera esta Comisión, porque no sé si ello ha ocurrido.

El señor HALES (Presidente).- Con relación a la Cuenta, hubo una omisión que luego será rectificada por el señor secretario.

Diputado Melero, le ofrezco la palabra para que se refiera a lo mencionado por la diputada señora Allende.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero hacer una precisión a los dichos de la diputada Isabel Allende. La partida presupuestaria de un subsidio al Transantiago fue rechazada tanto por parlamentarios de la Alianza como de la Concertación. Cinco de ellos votaron en contra, más uno del partido en formación Chile Primero.

Por lo tanto, no sólo votó en contra la Alianza, sino también integrantes de la Concertación, quienes tienen sensibilidad respecto a lo inconveniente de entregar recursos a un proyecto que no demuestra tener, a juicio nuestro, elementos que aseguren su viabilidad y que ese dinero servirá al fin último, cual es otorgar un buen servicio de transporte.

Lo que ocurrió anoche, más que una dificultad para el gobierno -como se ha planteado-, es una oportunidad, porque lo que ha dicho el Parlamento, recogiendo la sensibilidad de tantas personas que nos toca representar, es la expresión de un deseo, una voluntad y una decisión de que el sistema de transporte público de Santiago sea bueno y eficiente, como algún día se vislumbró y se prometió.

Tal como dijimos ayer, y lo reitero hoy, estamos dispuestos, bajo las formas que se estimen convenientes, a buscar un acuerdo para otorgar al Transantiago los elementos de modernidad y de eficiencia que hoy no posee. Sin embargo, como oficialmente lo planteó ayer Joaquín Lavín, creemos que debe cambiarse el foco y que se produzca un acuerdo que de verdad solucione el tema. Tenemos la convicción de que si no se cambia el foco y se sigue invirtiendo sobre un proyecto intrínsecamente dañado desde su origen y diseño, entonces no habrá una solución integral y adecuada a los problemas que esta Comisión ha conocido y que, como bien sabemos, no sólo responden a un diseño, sino también a factores de implementación. Es seguir destinando recursos a una iniciativa que va a terminar siendo parchada. No quiero una solución "a la chilena", como muchas veces se plantea, en que las cosas se parchan, se hacen mal o en forma mediocre. Quiero un sistema bueno.

No quiero prolongar mi intervención, porque esto ya lo dije anoche. Me parece legítimo lo que la diputada Allende ha planteado, pero creemos que anoche, más que un desastre para el Transantiago, se generó una oportunidad para hacer un buen Transantiago para los chilenos. En eso vamos a poner nuestro esfuerzo. Desde ya, a ese objetivo están orientados nuestra intención, nuestro trabajo y nuestra visión de lo que esto debe ser.

He dicho.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sólo quiero complementar lo dicho por el diputado Melero. Como la diputada planteó el tema, también tengo derecho a hacerme cargo de...

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece muy bien, pues abrí este debate y estoy conciente de que no era precisamente un punto de Reglamento.

Tal como lo señalé, me pareció que no podíamos escapar de una situación real que se nos presentó. Por supuesto, con mucho gusto voy a escuchar a los diputados de la Alianza, pero lo único que le pido es que después me dé la posibilidad para sugerir algo muy puntual.

El señor HALES (Presidente).- Entonces pida la palabra en su momento, señora diputada.

Sucede que íbamos a hacer pasar a nuestro invitado, el Seremi de Transportes de la Región Metropolitana. Sin embargo, usted abrió este debate.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, sólo le pido que me dé la palabra cuando terminen de hablar los colegas para decir algo muy puntual.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien, señora diputada.

Recupera la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, dado que el diputado Melero fue muy claro en los argumentos de fondo, quiero agregar argumentos de forma.

No nos parece que la ley de Presupuestos sea el instrumento para discutir una reforma al transporte público. ¡No nos parece! Pensemos que la Constitución, dentro del título "Formación de la ley", destina parte importante a la tramitación del proyecto de ley de Presupuestos y se entiende que esta ley debe ser tramitada bajo normas muy precisas, donde el Parlamento, en general, tiene muy pocas atribuciones: los plazos son muy breves y las indicaciones que se presentan sólo pueden rebajar gastos. Es decir, no hay ninguna posibilidad de abrir el debate, de discutir los temas de fondo. Por esa razón, no nos parece que un tema tan sensible y tan grueso, como es la reforma al transporte público, que además supone un subsidio, lo tengamos que discutir entre gallos y medianoche y que se termine de discutir cerca de las 6.00 horas. Sinceramente, no nos parece adecuado.

Sí nos parece conveniente abrir un gran debate, una gran discusión, y estamos muy dispuestos a hacerlo, pero en su oportunidad y en su mérito, con un proyecto de ley arriba de la mesa, y daremos todas las facilidades para hacer un trabajo serio y que llegue a buen destino. En eso hemos estado siempre. No hay razón para pensar que eso no va a ser así o que va a cambiar. Por el contrario, tenemos la mejor disposición para que eso ocurra.

He dicho.

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

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, si bien no soy miembro permanente de esta Comisión, tengo una opinión fundada respecto del problema que significa para muchos millones de chilenos el Transantiago.

En ese sentido, quiero manifestar la disposición de los diputados de Renovación Nacional en términos de avanzar. Coincido con el diputado Uriarte en que no era la oportunidad ni la forma de hacerlo a través de un proyecto de ley de Presupuestos, donde no había oportunidad para un debate amplio.

Creemos adecuado que también se generen las necesarias compensaciones para los habitantes de otras

regiones del país. Cuando se habla de un subsidio del transporte público para los habitantes del gran Santiago, también se debe evaluar cómo está funcionando el transporte público en las regiones, particularmente en la comuna que represento, Viña del Mar, y en Valparaíso.

En ese sentido, el contexto y la forma deben ser otros, así como la disposición del Ejecutivo tiene que ser distinta, para enfrentar un tema que afecta a millones de chilenos, por los cuales Renovación Nacional está preocupado. Hay que buscar una solución, pero no de la forma que el Ejecutivo quiso imponer el día de ayer.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no es mi ánimo repetir la discusión de anoche, porque no se trata de eso, pero no puedo dejar de manifestar que no comparto los términos que se expresan, en el sentido de que esto se discutiría entre gallos y medianoche.

El ministro de Transportes -incluso lo dijo el ministro José Antonio Viera-Gallo-, todos los meses, fue invitado para informar regularmente, y cumplió íntegramente, como fue su compromiso, a la Comisión Mixta de Presupuestos. Por lo tanto, esta discusión no se desarrolló entre gallos y medianoche, por lo cual no quiero que en la ciudadanía quede tal impresión.

En este caso había un compromiso, que fue cumplido por el ministro, en cada oportunidad que se le requirió, para comunicar a la Comisión Mixta de Presupuestos lo que se estaba haciendo.

En segundo lugar, me alegro de que, a partir de la sesión de anoche, tanto en la UDI como en Renovación Nacional, el ánimo sea el de buscar una solución. Por lo menos el mío no es repetir la situación de anoche, pues no podemos soslayar, como Comisión investigadora, el hecho de que estamos llegando a un punto extremadamente crítico.

Sé que al final está citado al ministro Cortázar, pero sugiero estar atentos a la sesión del Senado, por cuanto, si se repite una situación como la de ayer de rechazar el presupuesto, soy de la idea de adelantar la citación al ministro para conocer cuáles son los siguientes pasos, por cuanto no podemos ignorar que tenemos que responder a la ciudadanía, para lo cual se requiere de recursos. De otra manera, o se aumenta el valor del pasaje o los operadores dejan de funcionar.

El señor HALES (Presidente).- Quiero manifestar que cuando dije que valoro la presencia de la diputada Isabel Allende y de los diputados señores Chaguán, Uriarte y Melero, no estoy desmereciendo el cumplimiento que han tenido los demás diputados que hoy no se encuentran presentes. Quienes estamos aquí tenemos la mejor disposición para trabajar, pero a la vez

comprendemos la situación de quienes están ausentes, por cuanto la sesión de ayer terminó a las 5.15 horas de la madrugada y, por lo tanto, algunos viajaron a Santiago a las 7.00 y, para estar presentes en esta sesión, deberían haber devuelto a Valparaíso de inmediato. Por lo tanto, también comprendo su ausencia.

El diputado señor Melero ha pedido agregar a la Cuenta de hoy la carta del ex Presidente Ricardo Lagos, sin necesidad de leerla.

Tiene la palabra el señor Recetario.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, se agregará a la Cuenta de la sesión de hoy una carta del ex Presidente Ricardo Lagos Escobar, en virtud de la cual responde al cuestionario que esta Comisión le envió el pasado 8 de noviembre.

El señor HALES (Presidente).- Corresponde recibir al secretario regional ministerial de Transportes de la Región Metropolitana, señor Pablo Rodríguez.

-El señor Pablo Rodríguez ingresa a la sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señor Pablo Rodríguez, en nombre de la Comisión, le doy la bienvenida y agradezco su presencia.

Conforme el artículo 300 del Reglamento, que se refiere al funcionamiento de las Comisiones, se le permite estar acompañado de sus asesores, quienes pueden conversar con usted, pero no pueden hacer uso de la palabra.

Usted ha sido citado por esta Comisión en el ejercicio del mandato que tiene, cual es investigar los errores del Transantiago y las responsabilidades correspondientes.

Antes de entrar en materia, ¿podría informar a la Comisión qué otros cargos ha tenido, tanto de gobierno como también relativos a temas de transporte, y las fechas en que los ocupó?

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, quizás lo más interesante es mi desempeño en el Ministerio de Transportes.

En 2000, ingresé a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana como asesor, principalmente en temas de gestión. Luego, entre 2003 y 2005, asumí como jefe de gabinete del subsecretario de Transportes. Posteriormente, fui nombrado secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

El señor MELERO.- ¿Con don Guillermo Díaz?

El señor RODRÍGUEZ.- Así es.

Si me permite, quiero hacer una pequeña exposición para ilustrar un poco a los diputados acerca

de la participación de la Secretaría Regional Ministerial en el ámbito del Transantiago. Posterior a ella, con todo gusto responderé sus preguntas.

-El señor Pablo Rodríguez complementa su intervención con una exposición en power point.

El señor RODRÍGUEZ.- En primer lugar, como Secretaría Regional Ministerial trabajamos principalmente en dos grandes ámbitos. El primero es el área de gestión y desarrollo. Ahí nos dedicamos esencialmente a lo relativo a estudios de impacto vial, declaraciones de impacto ambiental, administración de la red vial básica de la región y también muchas medidas de gestión de tránsito.

En segundo ámbito está vinculado a la operación del transporte en general. La Secretaría Regional Ministerial tiene a su cargo la administración de las modalidades no licitadas, como los buses rurales, los periféricos, los interurbanos y los taxis colectivos y los taxis rurales. Del mismo modo, tenemos la explotación de los contratos de los servicios licitados de taxis colectivos, básicos, de turismo y ejecutivos.

Por último, tenemos la regulación de los servicios de transporte privado, especialmente de transporte escolar, de buses de transporte privado, entre otros.

Sólo a modo de ejemplo y para visualizar un poco el ámbito en que trabajamos en la Región Metropolitana, fuera de los buses licitados de Transantiago y los buses urbanos, regulamos alrededor de 55 mil vehículos.

En lo relativo a la vinculación de la Seremía con el Transantiago, me referiré a cuatro aspectos vinculados: primero, al registro de buses; segundo, al plan de gestión de vías; tercero, a la coordinación con los municipios, y cuarto, a las tareas que quedan a diciembre de 2007.

Respecto del primero, como ustedes saben, todo vehículo que participa del transporte público en la región debe estar debidamente inscrito en el Registro Nacional de Servicios de Transporte y todo vehículo de transporte público que circule por las vías debe llevar su certificado en régimen.

El siguiente cuadro representa cuál ha sido la evolución de la inscripción de los buses durante este período. El 10 de febrero teníamos inscritas 4.654 y hay una evolución hasta día para llegar a más de 6 mil. Nuestro objetivo -como lo anunció el ministro- es llegar a los 6.400 buses, de aquí al 31 de diciembre.

Los requisitos para que los buses puedan ser inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público son los siguientes: deben contar con la revisión técnica vigente, el certificado de anotaciones vigentes del Servicio de Registro Civil. Además, tienen que demostrar el vínculo legal entre el

propietario del bus y el concesionario, cuando así corresponda -por ejemplo, cuando la máquina es arrendada-, y en caso de que algún bus que se encuentre inscrito deba ser traspasado a otro servicio, debe existir la cancelación del servicio anterior, de manera de que pueda ser trasladado al nuevo servicio.

En cuanto a los requisitos especiales de bases de Transantiago, existe una antigüedad máxima de doce años. Si es nuevo, debe ser de estándar Transantiago, lo cual es certificado por las empresas carroceras, y, a la vez, si es de dicho estándar, debe ser de propiedad del concesionario.

También es importante señalar que para el reemplazo de los buses se deben cumplir condiciones especiales de renovación. Eso quiere decir que cuando se va a cambiar un bus, éste debe ser de un año superior o de mejor tecnología.

Por último, la cantidad de buses por servicios está determinada por los contratos, especialmente por los planes de operación.

Respecto de las plantas de revisión técnica de buses, hoy existen tres de ellas en la Región Metropolitana, específicamente una en Renca, otra en San Bernardo y la última en Puente Alto, y operan exclusivamente para buses urbanos, rurales, interurbanos y de transporte privado.

Los aspectos que se revisan en dichas plantas tienen que ver con dos ámbitos: primero, el visual, referido a la documentación propia de los vehículos, y segundo, el que tiene que ver con los aspectos físicos. Es decir, en esta parte se revisa la carrocería, los parachoques, los neumáticos, los asientos y, en general, todo lo que diga relación con los aspectos físicos generales del bus. Finalmente, se hacen mediciones de frenos, de luces y, principalmente, de emisiones.

Un segundo aspecto que quiero relevar y que me ha tocado ver desde que asumí como secretario regional ministerial, en abril de 2006, es un mandato del ministro Sergio Espejo en orden a hacer una gestión para mejorar las velocidades comerciales de los servicios que iban a operar en Transantiago.

Así, en octubre de 2006 se nos encargó adoptar medidas de gestión de vías para mejorar la operación de los servicios. Para ello hicimos un análisis exhaustivo con los distintos representantes de organismos de transportes y con académicos, con quienes trabajamos en un proyecto que se tradujo en las actuales medidas de gestión vigentes y que se refieren a las vías exclusivas, a la demarcación de pistas sólo para buses y a otras medidas como la prohibición de estacionar en algunas troncales y de virar a la derecha, además de la sintonía fina de semáforos. Ese trabajo se hizo en dos encuentros, uno de los cuales se desarrolló el 7 de

diciembre en la Escuela de Diseño de la Universidad Católica, que contó con la presencia de académicos de las Universidades de Chile, Católica, Los Andes, entre otras, los cuales aparecen en este listado, a saber los señores Pablo Allard, Juan Enrique Coeymans, Joaquín De Cea, Rodrigo Fernández, etcétera. Dicho trabajo me fue encomendado personalmente por el ministro, con el fin de hacer una gestión para mejorar las velocidades comerciales, lo cual se realizó. En la imagen que ustedes observan están las medidas abordadas y las vías intervenidas.

Un tercer aspecto, que es el más relevante en relación con la labor que ha realizado la Secretaría Regional Ministerial de Transportes, tuvo que ver con el trabajo encomendado por el ministro en el ámbito de la coordinación con los municipios, que divido en dos partes.

La primera se refiere a mayo de 2006, en que el ministro nos encomendó, al intendente de ese momento y quien habla que tomáramos contacto con los municipios para agilizar y generar reuniones y encuentros entre los técnicos de las direcciones de tránsito de los municipios y los profesionales o técnicos de la Coordinación de Transantiago.

En la segunda ocasión, el ministro me solicitó personalmente que, en conjunto con el coordinador de Transantiago, hiciéramos una visita a todos los municipios para realizar una presentación acerca de lo que se trataba Transantiago, la cual se hizo en octubre de 2006. Concurrí personalmente a los concejos municipales de once comunas a exponer acerca de lo que se trataba el Transantiago en general. En particular, me hice acompañar por técnicos del Transantiago, quienes hicieron una exposición más específica referida principalmente a la malla de recorridos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, solicito oficiar a los once municipios para pedirles que nos envíen las actas de esas sesiones.

El señor HALES (Presidente).- Ya las tenemos y están a disposición de los miembros de la Comisión.

Continúa con la palabra el señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- En cuanto a la situación que se produce a partir del 10 de febrero, que es de público conocimiento, quiero decir que desde ese momento me puse a trabajar con el ministro Espejo en terreno para conocer la realidad. Luego de una semana, el ministro me pidió que tomara contacto con todos los municipios de la Región Metropolitana afectados por el Transantiago para conocer sus necesidades y problemas, para avanzar lo más rápido posible en las soluciones. Ése fue el mandato que recibí del ministro Espejo en la primera semana de inicio del Transantiago.

Concurrí a todos los municipios de la Región Metropolitana, conversé con la mayoría de los alcaldes y, cuando no estaba el titular, lo hacía con el subrogante. Además, se realizó un trabajo técnico con los equipos técnicos de las direcciones de tránsito municipales, a fin de conocer cuáles eran sus principales problemas. El objetivo era realizar ajustes en la malla, atendiendo a las solicitudes de la población, a fin de priorizar las demandas más urgentes, y, a través de esto, generar la conectividad con centros de interés y dar cobertura a las zonas más desprovistas de servicios en ese momento.

A partir de eso, iniciamos una metodología de reuniones con alcaldes y mesas de trabajo con operadores, directores de tránsito, priorizando las demandas consideradas más urgentes en ese momento. Asimismo, tomamos contacto con organizaciones sociales, asistimos a asambleas, audiencias públicas, mesas de trabajo conjuntas con vecinos y municipios, y en todo esto nos coordinamos con la Intendencia.

Quiero destacar la labor de muchos parlamentarios con los que trabajé y conversé en esa época para conocer las situaciones más urgentes y en algunas, cuando fue posible, se pudo establecer una solución.

Lo anterior significó, en mayo de 2007, que cerca de mil solicitudes catastradas las tradujéramos en 430 posibles soluciones ¿Por qué? Porque a veces dos o tres solicitudes se resolvían con una medida; por ejemplo, un recorrido solucionaba más de un problema. De esos 430 problemas presentados, implementamos 223 soluciones en mayo de 2007.

Luego, se inició un proceso de conversación y renegociación con los operadores de manera de resolver las limitaciones que establecían los contratos en distintos aspectos, principalmente, en lo referido a la necesidad y posibilidad de tener más buses en las calles y de mejorar la frecuencia. A partir de ese momento, hay un retrotraimiento del trabajo específico en relación a estas soluciones de manera de poder contar con los buses, alinear los incentivos. Se produce un período de cambios menores, que también están en el listado, que vamos a entregar, pero quería destacar la situación que se produce entre febrero y mayo de este año.

En octubre, ya resueltos los contratos, se inicia una nueva fase, destinada a dar solución a un área que teníamos desprovista de servicios alimentadores, porque, como ustedes saben, no se licitó la zona A, que corresponde específicamente a Santiago centro, por lo que hasta ese momento no contaba con tales servicios.

Para solucionar el problema creamos más de doce soluciones con servicios alimentadores que vienen

de la zona B, de la zona H y de la zona J, principalmente, que limitan con la zona A.

Aquí vemos el ejemplo de un servicio que era muy solicitado por los usuarios, especialmente por los vecinos del barrio Franklin. Es el servicio D-05, que va desde Peñalolén, esto es, desde la zona que se encuentra al oriente de avenida Departamental, hasta dicho barrio. Lo muestro sólo como un ejemplo, para que constaten lo que se hizo durante este mes en que se atendieron principalmente los problemas de la zona A.

En la imagen proyectada pueden ver los servicios específicos que se crearon durante ese período.

Otro aspecto del que nos hemos ocupado durante el presente año es el trabajo con los municipios, principalmente en lo que dice relación con los paraderos y las zonas pagas. Esa labor la comenzamos en abril y nuestra función como secretaría regional ministerial consistió en lo siguiente:

En la coordinación del Transantiago existía una georeferenciación acerca de dónde debían estar ubicados los refugios peatonales de las paradas. A partir de esa información, trabajamos directamente con los municipios para saber si esa georeferenciación era efectiva, de manera de establecer en terreno si era posible o no ubicar los refugios peatonales en los lugares preestablecidos. Ustedes recordarán que durante un período, sobre todo al comienzo, se produjeron varios equívocos en la ubicación de refugios peatonales, porque había paraderos instalados en lugares que no correspondía.

Lo que hicimos fue corregir esa situación, lo cual significó trabajar directamente con los municipios y con Transantiago en la ubicación final de 5.200 refugios peatonales. Lo mismo hemos hecho con las zonas pagas. A la fecha ya hay 76 ubicadas y esperamos tener 100 operativas al 31 de diciembre.

Por último, me referiré a las tareas más urgentes que nos convocan de aquí a diciembre. Simplemente voy a mencionarlas, porque entiendo que el señor ministro se referirá con más detalle a ellas.

Nuestra principal preocupación está centrada en el aumento de la flota a 6.400 buses de aquí al 31 de diciembre y en terminar con la modificación de recorridos, tarea inconclusa que, de una u otra manera, se truncó a partir de mayo. Hemos hecho un análisis técnico con las direcciones de tránsito de los municipios para realizar ajustes a los planteamientos que nos hicieron llegar hasta mayo. Hoy contamos con un conjunto de modificaciones que en los próximos días dará a conocer el ministro, las cuales atienden, principalmente, a las situaciones que no se pudieron arreglar en su momento y que hoy ya están ajustadas, de

acuerdo con lo que se ha visto en el funcionamiento del transporte de pasajeros desde esa fecha hasta hoy.

Por último, les quiero dar a conocer que, además de la gestión de vías, que se generó a partir de octubre de 2006 y en la que, como les comenté, trabajamos con un grupo de académicos, estábamos preocupados por la situación de las velocidades comerciales que se experimentan en varios ejes del sistema. En consecuencia, el señor ministro me solicitó hacer un nuevo Plan de Gestión de Vías, el cual considera aumentar en tres pistas más, de las que actualmente son "Sólo buses": Los Leones, Bilbao y Departamental; en aumentar en una pista más las vías exclusiva y en aumentar en la hora punta de la mañana y en la hora punta de la tarde, para que los buses puedan aumentar su velocidad de desplazamiento. El plan también incluye un plan piloto destinado a aumentar la fiscalización en tres ejes principales: Gran Avenida, Providencia y San Martín.

Doy por finalizada mi exposición.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la asistencia de don Pablo Rodríguez, no sólo por su condición de Seremi, sino también de ex jefe de gabinete del ex subsecretario señor Guillermo Díaz.

Por lo que nos cuenta, ha tenido una vasta participación en materias de gestión y de desarrollo, en el registro de buses, en la gestión de vías, en la vinculación con los municipios y en la puesta en marcha del Transantiago.

El martes recién pasado, estuvieron presentes en esta Comisión representantes del sindicato de conductores de Alsacia Express, quienes hicieron una denuncia muy grave. Dijeron que en una de las plantas de revisión técnica de Renca se vendían revisiones técnicas.

Al respecto, quiero saber ¿qué han hecho ustedes? ¿Es efectiva la denuncia? ¿Cuántas fiscalizaciones han realizado? ¿Es algo que conocían o es enteramente desconocido que no se ajusta a la realidad? Nos interesa que aclare el punto.

En segundo término, en relación con la vinculación con los municipios, el lunes contamos con la asistencia del alcalde de Maipú, don Alberto Undurraga, y cada vez que le preguntábamos con quién se entendían los alcaldes, con quiénes se juntaban en estas reuniones técnicas, nos decía que era con el equipo técnico del Transantiago. Y cuando le preguntábamos si había alguna posibilidad de que ellos participaran con propuestas, haciendo algún tipo de exposición sobre los problemas que veían que se iban a provocar o que ya se estaban provocando, nos decía que era muy difícil hacerlo.

Quiero que nos aclare en qué consistían esas famosas reuniones de trabajo: ¿eran protocolares, por cumplir o de verdad eran reuniones de trabajo donde se podía recibir la inquietud, la propuesta o las peticiones de los alcaldes?

Además, quiero saber si se hacía un acta de esas reuniones, si quedó algo por escrito, o se todo lo que se conversaba quedaba en el aire.

Después, respecto de la cantidad de vehículos, nuestro invitado se ha explayado sobre la cantidad de buses que debían estar operando y que van a llegar. Por lo tanto, quiero saber algo que, hasta ahora, nadie nos ha podido contestar satisfactoriamente: ¿cómo fiscalizaron la existencia física de buses? ¿Los contaron, se subieron arriba de ellos, los dieron por contados, fue al "ojímetro"? En resumen, ¿cómo lo hicieron? Me interesa que nos cuente en qué consistió esa fiscalización, porque, de otro modo, no se explica que después don Danilo Núñez haya dicho que se sintieron engañados porque no había la cantidad de buses que esperaban el 10 de febrero.

Por último, don Pablo Rodríguez es una de las personas que tiene una doble condición: estuvo en la etapa del diseño y en la de implementación del Transantiago. Es decir, estuvo antes y después del famoso y fatídico 10F.

Quiero que nuestros invitados sepan que después del 10F famoso, el que era ministro de Transportes, se fue; el que era coordinador del Transantiago, se fue; el que era presidente en el AFT, se fue, y el que era presidente del Metro, también se fue, voluntariamente.

¿Qué responsabilidad asume el Seremi en todos los hechos ocurridos? ¿Asume algún tipo de responsabilidad? ¿Se hace algún tipo de autocrítica o no?

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, voy a contestar las consultas del diputado Uriarte en la medida de lo posible.

Sobre las plantas de revisión técnica, como recién lo explique en mi exposición, existen tres plantas específicas para buses en la Región Metropolitana, que son fiscalizadas regularmente por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes. Acompaño copia de esas fiscalizaciones a cada una de esas plantas, desde el año pasado hasta la fecha.

Luego de realizada la fiscalización, se entrega al Ministerio, específicamente a la Seremi, para llevar a cabo los procesos sancionatorios correspondientes, que también acompañamos en este momento.

Lo que ocurre normalmente, y en general, es que las sanciones sean de índole administrativa: faltas al manual específico -que también vamos a entregar a la Comisión-, respecto de la forma como se deben revisar los vehículos que pasan por la planta de revisión técnica. En muchos casos, hay alguna falla que no se vio y, por lo tanto, se pide que ese bus vuelva a la línea, se revise nuevamente, y si no coinciden ambos resultados, esa falta se informa y se lleva a cabo un proceso administrativo y sancionatorio final.

Distinto es -también lo establece la ley de Tránsito en su artículo 196- que existan delitos como, por ejemplo, otorgar el certificado de revisión técnica sin que el vehículo concorra. Conocidos esos delitos, denunciemos al Ministerio Público -es decir, juzgados del crimen- esas faltas o delitos que hemos conocido. Por lo tanto, siguen su trámite en el tribunal.

De hecho, quiero entregar los detalles de una denuncia que ayer presentamos a la fiscalía centro norte del Ministerio Público, a propósito de lo que señaló el diputado Uriarte, debido a una denuncia que conocimos públicamente de uno de los conductores que asistió a esta Comisión. Hago entrega de una copia de tal denuncia. Entiendo que esa denuncia ya se encuentra en curso.

En relación con el trabajo de vinculación de los municipios y si los equipos técnicos podían dar su opinión o tener algún tipo de participación, quiero recordar que, a través de la decisión presidencial que determinó que un comité de ministros llevara a cabo la coordinación de plan, se generó una coordinación del Transantiago. Dentro de esa coordinación existe un área de vías que trabaja y ha trabajado específicamente en el diseño de la malla de Transantiago.

Nuestra labor en 2006 -ya expliqué la de 2007-, previa a Transantiago, consistió en generar algunas reuniones de manera que los equipos técnicos de Transantiago se reunieran con los equipos técnicos de las municipalidades.

Tenemos actas de esas reuniones -las vamos a hacer llegar en el transcurso del día o mañana-, en que efectivamente se conversaba acerca de la malla. Debo reconocer que no se discutía acerca del diseño general y principal de lo que iba a ser Transantiago, que se refería a una estructura tronco alimentadora.

Cuando concurrí a algunas de esas reuniones, observé que hacían un trabajo muy técnico entre el área de vías de Transantiago y los departamentos técnicos de los municipios. Se conocían algunas dificultades de los recorridos para ver si podían trasladar un servicio de una calle a otra.

En mi particular visión, si bien se efectuaron esas reuniones y se hizo algún tipo de trabajo, también

es verdad que no eran los municipios los llamados a determinar el diseño final del plan.

En tercer lugar, me referiré a la cantidad de buses y la fiscalización desarrollada.

El 31 de diciembre de 2006, existían alrededor de 7.420 buses; para el 9 de febrero bajamos a cerca de 6.250, por la salida de máquinas del año 1994, por tecnología y exigencia. Es decir, al 9 de febrero contábamos con más 6.250 buses inscritos, con sus correspondientes certificados y con sus papeles al día en la Secretaría Regional Ministerial.

A partir del 10 de febrero se reinscriben los buses y llegan a 4.655. Lo que quiero decir es que los buses existían y tenía sus papeles. Pero lo que ocurrió en su momento es que no estaba inscrita la totalidad de ellos.

Pero para efectos de lo que significaba y lo que se necesitaba en la calle, debo decir que las bases establecen que en el período estival no debe circular más del 70 por ciento del total de la flota inscrita. Ese porcentaje no arroja más de 3.900 buses. Por lo tanto, la cantidad que se necesitaba realmente estaba dentro de los que ya se encontraban inscritos.

Distinta es la situación que vimos en la realidad, que todos conocemos: los buses no salieron en la cantidad que se necesitaba. He visto las sesiones de la Comisión y entiendo que están haciendo una investigación al respecto.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me gustaría saber, concretamente, cuántos buses salieron a la calle el 10 de febrero.

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, ésa es una pregunta compleja de contestar en forma exacta. Como es de público conocimiento, no se contaba en esa fecha con la tecnología para saber esa información exactamente. Sólo hay reportes del departamento de fiscalización que no tengo en este momento. Pero la cantidad no era ni siquiera la mitad de lo que se necesitaba en ese momento, que era poco más de 3.900 buses.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, solicito que esto último se consigne en el cuaderno separado.

El señor HALES (Presidente).- Así se hará, señor diputado.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, quiero aclarar que lo que dije fue que debían salir a la calle 3.900 buses. Pero lo que quise decir es que como no contábamos con los elementos tecnológicos, tenemos sólo reportes del departamento de fiscalización y de Carabineros. Y en esa información -que no tengo a la mano en este momento- no se consigna ni la mitad de los buses que se requerían en ese momento.

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, le solicito que registre desde el comienzo de la respuesta del invitado, cuando dice que era complejo determinar las cifras exactas.

Continúe, señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, por último, me gustaría contestar lo que se expresó respecto de mi doble condición, mi historia en el ministerio y mi conocimiento del diseño.

Me voy a permitir señalar cuál fue, esencialmente, mi trabajo como jefe de gabinete del subsecretario, desde 2003 hasta 2005.

Mi trabajo se centró específicamente en llevar adelante y sacar exitosamente la licitación de los taxis colectivos, básicos, de turismo y ejecutivos de la Región Metropolitana.

Del mismo modo, me tocó llevar las negociaciones y conversaciones sobre el transporte internacional de carga, además de las materias administrativas propias de la Subsecretaría.

En lo que se refiere a Transantiago, mi trabajo se originó concretamente de un mandato recibido por parte del subsecretario, conocido por el señor ministro, para llevar a cabo una tarea con el Ministerio del Trabajo, en orden a presentar algún proyecto que diera solución o mitigara los efectos negativos en los trabajadores del sistema de buses amarillos que iban a quedar sin trabajo con el nuevo sistema.

A partir de eso, generamos una mesa de trabajo con esas instituciones, en que también se incluyó a Sercotec. Hasta donde sé, se estableció una oficina sociolaboral dependiente del Ministerio de Transportes que trabaja en la mitigación de los efectos negativos sobre los trabajadores del antiguo sistema que se han visto afectados por la entrada en vigencia de este plan.

Ése ha sido fundamentalmente mi trabajo y no ha estado vinculado, en caso alguno, a lo que ha sido el diseño de Transantiago durante los años anteriores. Tampoco lo fue como Seremi de Transportes, porque -reitero- otras son mis funciones desde que asumí en 2006 hasta el presente.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia de nuestro invitado.

El señor Rodríguez ha manifestado que no tuvo responsabilidad en el diseño. En todo caso, ese comentario lo hizo el señor Navarro, quien manifestó que era sorprendente que no hubiera continuidad en el proyecto, en el sentido de que la gente que estuvo en el diseño no siguió en la etapa de implementación.

Incluso señaló al presidente de nuestra Comisión, que es arquitecto, le señaló que era

impensable que eso ocurriera. No sé si en realidad es tan impensable, porque creo que cuando un diseño se ha realizado en forma óptima, no es imprescindible la presencia del arquitecto. Yo no soy arquitecto, pero me pareció extrañísimo el comentario. Sin embargo, tengo la convicción que cuando un diseño está bien hecho, no es tan imprescindible que la misma gente tenga que estar en la etapa de ejecución. En ese punto difiero del señor Navarro; por lo demás, no es la única discrepancia que tengo con él.

Al señor Andrés Navarro le parecía inexplicable, un gran error o una debilidad muy grande, desde el punto de vista del país, que los mismos que diseñaron no se quedaran para la implementación. Y usted ha señalado que prácticamente no estuvo presente en la parte del diseño.

Por mi parte, creo que un elemento central, que no fue suficiente y mostró serias debilidades, fue la encuesta origen-destino de la Sectra, porque los datos no estaban actualizados ni correspondían a la realidad de Santiago, y considero que ése fue uno de elementos fundamentales de la falla en el diseño.

Después, tal como el señor Rodríguez ha señalado, esas reuniones con los municipios tuvieron un cierto grado de intercambio técnico en que las diversas direcciones de tránsito eran informadas de cómo iba a darse la situación en sus respectivas comunas, pero sin que tuvieran participación directa en el diseño. Aquí existe responsabilidad del Ministerio de Transportes, pero también de parte de los municipios.

Una cosa es que se reúnan con las direcciones de tránsito y otra distinta que los alcaldes, concientes del cambio radical que se venía por delante -porque así se les explicó-, no hicieron reuniones amplias e informativas con la población, aunque tienen las mejores condiciones para hacerlo, con la ayuda y apoyo del Ministerio de Transportes y de su personal técnico.

Antes del 10 de febrero concurrí a Puente Alto a una reunión a la que asistió, entre otros, el actual Seremi Pablo Rodríguez y Silvio Albarrán. En esa ocasión participaron más de un centenar de personas, entre dirigentes y autoridades vecinales, quienes recibieron explicaciones del proyecto. La verdad es que la gente estaba en absoluto desconocimiento. Se les entregó una explicación global, pero no se pudo entrar en detalle. Señalo lo anterior como ejemplo de que aquí también hubo una falla, de la cual poco se ha hablado: que los municipios no tuvieron la capacidad de prever la importancia que tendría que la población fuera informada de una manera más exhaustiva. Siento que los municipios no valoraron adecuadamente esta situación, aunque, en general, ni el mundo público ni el privado valoraron el tremendo cambio cultural, humano y tecnológico que significaba el Transantiago.

Hechas estas consideraciones sobre la encuesta origen-destino, sobre la insuficiencia de información y sobre la incapacidad de los municipios de valorar adecuadamente la situación, me interesa conocer la evaluación del señor Rodríguez. ¿Cuánto tiempo se necesita para que la gente sienta que de verdad se están haciendo las correcciones necesarias? Aquí existe un enorme desafío, por lo que me gustaría saber en cuanto tiempo más se podrán solucionar los problemas, porque diciembre ya está muy cercano y cumplir el objetivo de normalizar no es fácil. En resumen, quiero conocer su opinión del cronograma.

En segundo lugar, me parece interesante lo mencionado respecto de la gestión de vías, que tiene que ver con mejorar la velocidad en la medida en que se vaya despejando el tema de las vías exclusivas.

Pero nuestro invitado no ha hablado mucho sobre la gestión de flota y tengo la sospecha de que seguimos atrasados. Quizás Sonda logró habilitar el pago no directo, la tarifa integrada y que se pueda repartir los dineros, pero no hay gestión de flota.

Por último, ¿cuál es su opinión respecto del subsidio al transporte? ¿Cómo se puede sustentar? ¿Es necesario tener subsidio?

He dicho.

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, me voy a permitir dar una opinión en relación a lo que mencionó la diputada Isabel Allende sobre la encuesta origen-destino.

Me parece que con la mirada que uno tiene después de que se implementó el plan, hay que reconocer que faltó una mayor profundidad en el análisis inicial.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, pido que lo que acaba de decir el señor Pablo Rodríguez quede registrado en cuaderno aparte, porque lo considero importante.

El señor HALES (Presidente).- Así se hará, diputada.

Continúa con el uso de la palabra el señor Pablo Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- En ese sentido, de acuerdo con lo que hemos visto en terreno, hay situaciones que requirieron una mayor profundidad en su conocimiento. Me refiero específicamente a sectores en que la malla de recorridos propuesta por Transantiago no daba real solución a las necesidades de la población en esos sectores. Por ejemplo, en el sector de Bahía Catalina, en el sur de la comuna de La Florida, en Pudahuel sur y en algunos sectores de la comuna de Puente Alto, entre otros, hay dificultades que no tienen

que ver con el trayecto origen-destino, sino con problemas de cobertura.

En cuanto al tiempo que se necesita para solucionar los problemas, el ministro ha señalado que estamos dedicados a la tarea de normalizar el sistema al 31 de diciembre. Eso significa llegar a 6.400 buses, modificar los recorridos -en los próximos días, el ministro dará a conocer esas modificaciones-, que responden a las necesidades históricas y a los ajustes de este último tiempo; mejorar la frecuencia de los servicios e implementar la gestión de flota.

Al respecto, ocurre que en ocasiones se produce un verdadero "trencito" de buses debido a la falta del *software* de gestión de flota. En algunos paraderos se pueden juntar hasta tres buses al mismo tiempo y luego pasan 40 minutos en que no pasa ninguno. Actualmente se está trabajando la posibilidad de que, con la información que se tiene a la vista, se pueda contar con un sistema dentro de las empresas con el objeto de tener una solución inmediata.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, creo que esto es muy importante, porque es uno de los nudos actuales.

Ahora bien, desconozco si el señor Pablo Rodríguez vio la exposición en la Comisión del presidente de Sonda, señor Andrés Navarro, que tiene una mirada muy autocomplaciente, de la cual discrepo, pues parece que lo han hecho todo muy bien. A mi parecer, no ha sido así, y uno de los nudos es la gestión de flota. Me gustaría que profundice en cómo corregir o mejorar lo que hoy parece no estar bien.

Incluso, el señor Navarro señaló que son los operadores los responsables, dado que no les gustó el *software* que pretendían implantar y no se pusieron de acuerdo respecto de lo que quieren específicamente para la gestión de flota, que contiene varios elementos.

El señor RODRÍGUEZ.- Voy a entregar un antecedente. Para que pueda operar el *software* de gestión de flota es necesario ver los buses y para eso se requiere que todos tengan incorporados los GPS. Hoy, los buses cuentan con ese sistema, por lo que es posible verlos en pantalla circulando. Lo que falta es que se genere la gestión de flota de ese sistema.

Se está trabajando un cuadro, una imagen sinóptica, en que se vean estos buses y cada uno de los operadores, como no vamos a tener el *software* de gestión de flota en los próximos meses, se implementará automáticamente por medio de una información remota que el chofer pueda tener. Eso depende del *software* específico, que indicará si los desplazamientos son a mayor o menor velocidad, si se acerca un bus a otro o si se retrasa. En definitiva, debe existir algún sistema de

información entre el operador y los conductores, de manera de que se puedan ajustar los recorridos. En esto estamos trabajando y se está viendo cómo se puede resolver; para ello, hay equipos técnicos que están participando.

En cuanto a si los operadores estaban o no de acuerdo con ese software de sonda o de gestión de flota, no tengo mayor información.

En relación al subsidio al transporte, ¿cuál es el sentido de su pregunta?

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Me gustaría que, dada su experiencia, nos dijera si está de acuerdo con que este plan tenga subsidio, porque probablemente lo requiera. ¿O esto se va a terminar ajustando con una tarifa mucho más elevada de la que hoy existe?

El señor RODRÍGUEZ.- Estamos en el período de normalización de un sistema complejo y difícil, que no ha partido bien y que, por lo tanto, en estos momentos requiere -ustedes han tenido discusiones al respecto- la inyección de recursos durante un tiempo.

No estoy en condiciones de responder su pregunta en profundidad, en el sentido de si a futuro necesitará un subsidio permanente. Por el momento, se requiere la inyección de recursos.

El señor HALES (Presidente).- Usted estuvo a cargo de la conversación con los municipios sobre, entre otras cosas, los recorridos. Por otro lado, los municipios recurrían a usted para pedirle correcciones de recorridos y sus fallas. El ministro Espejo dijo que había que entenderse con usted y comunicarle a usted las carencias o dónde no llegaban las micros.

Usted también explicó que estuvo preocupado, antes y después, de los recorridos. Por lo tanto, usted es una persona directamente vinculada al tema de por dónde tienen que pasar las micros, cuántas micros deben pasar por ese lugar, comparado con las que antes existía. Se entiende que no es usted el único responsable, pero, naturalmente, es una de las personas vinculadas al tema de recorridos.

Muchos alcaldes lo mencionaban a usted como a la persona que recibía los antecedentes para pedir que, como se había dejado sin cobertura determinado lugar, pudiera recibir la información para resolver el problema y se cubriera esa zona que antes cubrían las micros amarillas.

Entonces, como usted cumplía esa función, quiero saber qué opinión le merecen las expresiones del alcalde Undurraga, quien después de todo lo que sucedió con los recorridos, afirmó que los recorridos se han ido resolviendo, porque tenía un problema en Maipú y habló con la Presidenta de la

República, quien le dio una orden al ministro y, finalmente, pusieron el recorrido.

¿Cuál es su comentario al respecto?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, quiero aclarar un punto que tiene que ver con mi vinculación con los recorridos.

Tuve una participación muy directa y activa, una vez iniciado el plan, a partir del 10 de febrero, en cuanto a corregir la implementación que se estaba llevando a cabo en ese momento. Antes de esa fecha, mi vinculación en el tema de recorridos se circunscribió al conocimiento que obtuve de parte de los técnicos que trabajaron en el diseño y en la malla de recorridos.

Por mi parte, el trabajo específico y concreto se ha referido...

El señor HALES (Presidente).- ¿Quiénes eran esos técnicos?

El señor RODRÍGUEZ.- Los técnicos que han trabajado en Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quiénes son?

El señor RODRÍGUEZ.- Ustedes los conocen.

El señor HALES (Presidente).- Pero usted los conoce más.

El señor RODRÍGUEZ.- Sí. Son personas que trabajaron en el área de explotación de vías, por ejemplo en Santiago y que, posteriormente, han ido cambiando.

El señor HALES (Presidente).- Usted trabaja desde 2000 en transportes. ¿Cómo no va a recordar a alguien?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, ¿quiere que le mencione las personas con las que he trabajado?

El señor HALES (Presidente).- Algunas y sólo para tener una idea de con quién hay que conversar.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, existen profesionales, como el actual jefe del área de vías es el señor Pablo Beltrán; también participó el señor Mario Zúñiga, entre otros. Han pasado muchos jefes.

Como decía, fuimos a los municipios y trabajamos con ellos en forma exhaustiva, conocimos los problemas y, en la medida de lo posible, tratamos de darles algún tipo de solución.

Con respecto a lo manifestado por el alcalde Undurraga, tuve la oportunidad de escucharlo y sé que dijo exactamente lo que señaló el Presidente. Con él, así como con otros alcaldes, hemos logrado realizar una serie de modificaciones de los recorridos. En algunos casos, hemos tenido mucho éxito; en otros, un éxito relativo, y en algunos hemos tenido dificultades. Es verdad que en algunos lugares, por tratar de resolver en ese momento un tema de urgencia de cobertura, no se pudo

hacer mucho, ya que no se contaba con los buses suficientes. Entonces, pasamos a resolver, en parte, un tema de cobertura, pero, a la vez, se produjo un problema de frecuencias que, con el aumento de los buses, se ha ido solucionando.

En el caso particular del municipio de Maipú, se han hecho muchas modificaciones.

El señor HALES (Presidente).- Señor Rodríguez, no me preocupa sólo Maipú, sino que todas las comunas. Mi pregunta es qué le parece el método. Usted está relacionado con los recorridos y un alcalde dice que habló con la Presidenta de la República, quien le dio la orden al ministro.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, no ha sido así, por lo que voy a aclarar la situación.

Voy a utilizar un ejemplo que grafica muy bien la situación. Efectivamente, hay un servicio que se comprometió a fines de abril para dar solución a la villa Los Héroes: el famoso troncal 419 saldría de Villa Los Héroes hasta Plaza Italia. En ese momento, se hicieron 48 anuncios, y ocho de ellos -entre ellos, el anuncio al que me refiero- no se pudo dar a conocer y quedó pendiente, entre otros.

Específicamente, las dificultades se centraron en los problemas de restricciones contractuales de parte de los operadores, en el sentido de que cuando existe superposición de alguno de los recorridos o invasión de zonas, pueden oponerse a este tipo de situaciones. A partir de ese momento, se vio el tema de los contratos, pero ese recorrido específico ya tenía solución; pero se produjo a propósito de la solicitud de la señora Presidenta de la República.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Rodríguez en la Comisión.

Cuando dice que el 10 de febrero no se pudieron contabilizar adecuadamente los buses porque "no se contaba con los elementos tecnológicos", ¿acaso no eran esos elementos tecnológicos parte de las obligaciones del sistema? ¿Sabían de antemano que no se contaría con esas herramientas el 10 de febrero? Esa carencia ya era una razón importante para postergar la entrada en funcionamiento del Transantiago, ya que se trataba de una herramienta importante. Es obvio que la situación que vendría era completamente predecible.

En segundo lugar, quiero su opinión con respecto al 10 de febrero. ¿Estaba al tanto de los diversos informes, que ahora se han hecho públicos? Les recuerdo los de las dos empresas asesoras del ministerio donde usted trabaja, Aditiva y Fundación Chile, sobre las graves dificultades que encontraban en la operación del Transantiago. ¿Fue parte del análisis de su secretaría regional ministerial? ¿Se conocieron esos

informes o no? ¿Cuál era la relación que tenía con el subsecretario Núñez?

En esta misma Comisión, él señor Núñez dijo que, en la etapa crítica de la puesta en marcha del Transantiago, se creó esta comisión que estuvo a cargo de los planes de contingencia, pero que él no participó en las decisiones de aquel día. O sea, el subsecretario no participó, según lo que afirmó él. ¿Es efectivo aquello? ¿El Transantiago se analizó sólo en las más altas esferas, es decir, a nivel de ministros y de Presidente, pero que desde subsecretario hacia abajo nadie sabía nada, aunque ustedes tenían la información? Quiero que nos relate cómo se generó toda esa situación y si la información no fluía de abajo hacia arriba o de arriba hacia abajo. Quiero que nos explique la relación del ministro con el subsecretario, con la Seremía, con la Intendencia y con la coordinación del Transantiago, donde todos estos informes circularon, pero, al parecer, nadie los transmitió o no se evaluaron en toda su dimensión.

Por último, don Héctor Moya, de la empresa Subus, en una sesión anterior, nos explicó la frecuencia de los buses y un diputado preguntó respecto de lo que sucedía con los buses durante los fines de semana: "Estoy totalmente de acuerdo con lo que señaló el diputado Farías, en el sentido de que es notorio para cualquier persona que transita por la Alameda, por Santa Rosa, por la Gran Avenida, por Independencia o por Recoleta que el sábado -en mi opinión, desde las 16.00 horas en adelante- y el domingo completo había más gente que buses. Eso no depende de los operadores, sino únicamente y exclusivamente de una decisión del Ministerio de Transportes. No podemos sacar más buses, porque nos multan. Así de claro.

"Como anécdota, les comento que para el 18 de septiembre hubo cinco días feriados y el Ministerio llamó a todos los operadores y nos dijo que sacáramos los buses a la calle. ¿Cuál fue nuestra respuesta? Todos los buses estuvieron en la calle. ¿Hubo algún reclamo en esos días? Sobraron buses."

¿Existía esa instrucción de no sacar buses el fin de semana? Lo relató un operador. ¿Por qué existía esa instrucción? ¿Por qué se generó ese tipo de excepción para el 18 de septiembre y no respecto de los otros días?

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, voy a tratar, con un relato general acerca de la información que teníamos, contestar las primeras dos preguntas.

Ya expuse cuáles fueron mis responsabilidades previo al inicio del Transantiago. Sin embargo, es verdad que en algunas ocasiones se me invitó, por parte

del ministro señor Espejo, a algunas reuniones informativas respecto de la marcha del Plan Transantiago en un determinado momento. De hecho, también participé en una o dos reuniones del Comité de Ministros del Transantiago que se hicieron durante el 2006. En la información que recibimos en ese momento, no vislumbré ni reconocí, lo que podría constituir -fue lo que preguntó el diputado Uriarte- una responsabilidad respecto de este punto, las consecuencias que pudiera tener la puesta en marcha del Plan Transantiago en su momento. A la luz de lo que hoy sucede, objetivamente, uno puede ver muchos más elementos y, sin lugar a dudas, desde mi particular visión, no hubiese comenzado en esa época con los elementos que hoy tenemos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, lo que está diciendo el señor Rodríguez debería quedar registrado en el cuaderno aparte.

El señor HALES (Presidente).- Le solicito a la Secretaría registrar la observación.

Continúe, señor Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- En esa información que obtuve en algunas reuniones que sostuve con el señor ministro, a la que asistía también el señor subsecretario y otras autoridades, no vimos la dificultad profunda que se producía con iniciar el plan el 10 de febrero. En muchas de esas reuniones se comentó, analizó y discutió que la falta de algunos aspectos vinculados a la infraestructura, como el impacto que este proyecto tendría en las personas, sería de tal magnitud que habría dificultades. En ningún caso, pensamos que sería de la magnitud que todos conocimos.

Desde esa perspectiva, también se incorporan elementos de orden tecnológico como los que se han señalado.

La información que tuvimos en su momento señalaba que, en noviembre, se estaba entregando, de parte del administrador financiero, el equipamiento a bordo. Sin embargo, en alguna información que recibimos en enero, lo que teníamos a la vista, que a mí me fue informado en ese momento, era que se contaba con los validadores, pero no con todo el sistema de equipamiento a bordo y que eso era suficiente para poder funcionar.

Teniendo esto en cuenta, dada mi vinculación más directa con el subsecretario -y en eso tiene razón-, a él se le encargó y me pidió colaboración y ayuda para que a finales de enero se estableciera un plan de contingencia, al cual llamé 10F, que significaba determinar cuáles eran los puntos críticos posibles que podrían surgir el día de inicio -10 de febrero-, para lo cual concurrimos con funcionarios públicos y distintas personas vinculadas al ámbito público, para que estuvieran en la calle, durante esos días, midiendo frecuencias y viendo las dificultades. Ésa fue mi participación con el subsecretario.

El 10 de febrero, en el relato de los hechos, mi función estaba centrada específicamente en conocer, en los distintos puntos, qué estaba ocurriendo. Y cuando se estaban produciendo los hechos, de la magnitud que se conoce, el ministro me pidió que concurriera personalmente a distintos lugares, lo cual hice durante toda la semana: a estaciones de trasbordo, a paraderos, a la calle directamente a ver qué estaba sucediendo en ese momento. Personalmente, tomé contacto directo con muchos operadores para ver qué estaba ocurriendo, en ese momento, para ver cómo mejorar la situación que se estaba produciendo.

A partir de ahí, el ministro nos pidió una presencia permanente en todas las actividades que se desarrollaban en ese momento. Así fue como coordinamos con el subsecretario la información que íbamos pasando hasta que, luego de una semana, el ministro me solicitó el trabajo que ya he relatado en relación con los municipios.

Sobre el tema de la frecuencia de los buses, que es deficiente los fines de semana...

El señor MELERO.- Es una instrucción del ministerio, según el señor Moya.

El señor RODRÍGUEZ.- Sobre lo que señaló el señor Moya, en cuanto a que sacar los buses no depende de los operadores, por cuanto los multan...

El señor MELERO.- El señor Moya afirmó: "...y exclusivamente de una decisión del Ministerio de Transportes. No podemos sacar más buses, porque nos multan."

El señor Moya dice que hay una instrucción del Ministerio de Transportes que les prohíbe sacar los buses los fines de semana, y que si los sacan los multan. ¿Eso es verdad? Si la respuesta fuera afirmativa, ¿por qué?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, no tengo conocimiento de que eso sea así. Le puedo decir que existe un plan de operaciones por cada uno de los servicios, que tiene distintas frecuencias establecidas por el contrato de este plan de operaciones, que tiene horas punta, horas valle en fines de semana y ellos tienen que dar cumplimiento a ese plan de operaciones. No existe, hasta donde conozco,...

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor Rodríguez.

El diputado señor Montes ha solicitado una interrupción.

El señor MONTES.- Los operadores dicen eso frecuentemente. Ellos tienen un techo. Por lo tanto, no sólo tienen que ajustarse a un compromiso, sino que no pueden sacar más buses a la calle que los establecidos en el contrato. Eso lo dicen permanentemente.

El señor RODRÍGUEZ.- Efectivamente, ellos tienen que ajustarse a lo que establece el plan de operaciones y eso tiene un límite. Ése es el plan de operaciones que tiene cada uno de los operadores, al que tienen que darle cumplimiento. El problema está...

El señor MONTES.- Pero no es lo mismo que sea un mínimo a que sea un techo.

El señor HALES (Presidente).- Tiene un límite superior.

Efectivamente, los fines de semana se percibe una disminución de la cantidad de buses. ¿Está establecido que los fines de semana hay disminución de buses en la misma área?

El señor RODRÍGUEZ.- Eso es lo que estaba diciendo, señor Presidente.

El señor MONTES.- Señor Presidente, no es lo mismo que tengan un mínimo o piso, a que tengan un techo, por cuanto éste depende de la demanda. Por eso formulo mi consulta.

El señor HALES (Presidente).- De hecho, tienen techo durante los fines de semana.

El señor MONTES.- O sea, no pueden sacar más que eso.

El señor RODRÍGUEZ.- Así es, señor Presidente. Tienen un rango, un piso y un techo, que está establecido por el plan operaciones. Lo mismo ocurre para cada una de las etapas durante la semana, es decir, la punta de la mañana, las horas valle, la punta de la tarde; todo está establecido en lo que se conoce como plan de operaciones.

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

El señor MELERO.- Entonces, en virtud de esa información, me gustaría que el señor Rodríguez nos precisara si efectivamente se realizó esa reunión especial con los operadores convocada por el Ministerio, a objeto de romper esta política del piso y del techo para el 18 de septiembre y asegurar una cierta flota de buses.

En segundo lugar, el señor Rodríguez se refirió a la información que le dieron en enero de 2007, previo al 10 de febrero. Llama la atención la informalidad, la falta de acuciosidad, la falta de un análisis exhaustivo de la información. Todo parece como una conversación del domingo después de almuerzo, por la forma como se manejaban antecedentes de tanta gravedad. "Yo tuve conocimiento". "Me dijeron", etcétera.

Por lo tanto, le pediría a don Pablo que, respecto de ese punto, fuera más preciso, más taxativo. ¿Quién le informó? ¿Cuándo se le informó? ¿Se hizo por escrito? ¿Se analizaron los documentos? ¿Se vieron los informes?

Creo que usted conoce la dimensión de la gigantesca responsabilidad que le cabe en este nefasto

Transantiago. Usted es uno de los responsables mayoritarios, señor Rodríguez, y no puede eludir su responsabilidad; y, a mi juicio, la está eludiendo.

Entonces, le pido que sea muy exhaustivo en estos términos, porque una de las misiones de esta Comisión será consignar las responsabilidades, y a usted se la vamos a consignar. De manera que mientras más preciso sea, más facilitará el trabajo de esta Comisión.

Por último, en cuanto a la modificación de los recorridos, quiero que me explique lo siguiente:

Sabemos que van a sacar 6.400 buses y a modificar los recorridos, pero, por otro lado, tenemos la información de que la modificación de recorridos es muy difícil, a la luz de los contratos, pues tienen que estar dentro del área de operación.

El ministro explicó anoche que ése es uno de los temas que habrá que enfrentar. De alguna manera, se deberá compensar el patrimonio afectado cuando se invade la zona de otro. Siento que están bastante amarrados de manos para modificar recorridos. Me llama la atención que partieron con 70 por ciento de traslape de la malla nueva con la antigua y hoy están en 90 por ciento. Entonces, no se entiende para qué modificaron recorridos si se va volver a lo mismo.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sólo quiero saber si el 9 de febrero el Seremi de Transportes sabía o no que el sistema de gestión no iba a funcionar.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Pablo Rodríguez.

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, primero voy a aclarar lo expresado por el señor Moya sobre lo que ocurrió el 18 de septiembre.

Efectivamente, los contratos establecen una condición especial que se llama "servicios especiales", y esto puede ser ocupado para, como su nombre lo dice, algunos servicios especiales. Cuando la autoridad considera que ocurren situaciones -como el nombre lo dice- especiales, como, por ejemplo, un gran evento deportivo, una gran situación pública como puede ser la celebración del mismo 18 de septiembre, es posible recurrir a los operadores y establecer un plan de operaciones especial para esa fecha en concreto. Y eso fue lo que ocurrió específicamente el 18 de septiembre. Pero se trata de situaciones especiales, como su nombre lo indica. Eso está incluido en los contratos firmados.

En cuanto al segundo punto consultado, sobre el análisis más exhaustivo, trataré de ser lo más claro posible.

Hay una situación específica y una condición general, que acepto, que tiene que ver con el conocimiento general de lo que estaba ocurriendo en ese momento.

Lo primero es lo específico -y es lo que he tratado de establecer- y se relaciona con que hoy la Secretaría Regional Ministerial tiene y es contraparte en la explotación de los contratos de una serie de servicios licitados, como los taxis -lo mencioné latamente- y también la regulación de algunos servicios, como los transportes de buses rurales, etcétera.

La explotación de los contratos de Transantiago no está en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes; por lo tanto, desde esa perspectiva, ya expliqué cuál ha sido mi responsabilidad en lo relativo al registro de buses, a la gestión de vías y a lo mandatado en su momento por ministros Espejo y Cortázar en orden a tener una solución a los problemas de la gente generados por la malla de recorridos.

En ese contexto, asistí a algunas reuniones en las que, en conjunto con las autoridades que ustedes conocen, se nos informaba lo que estaba ocurriendo con algunos aspectos técnicos en la marcha del plan. Contestando a la pregunta del diputado Uriarte, no recuerdo haber estado en una reunión específica en que se nos haya dicho concretamente que no estaría listo el software específico de gestión de flota. Personalmente, no asistí a esa reunión. En esto quiero ser muy claro.

Por último, en relación con la malla de recorridos, desde el punto de vista contractual, efectivamente existe una limitación por parte de los contratos, en el sentido de que un operador podría oponerse a la invasión en uno de sus ejes o en una de sus áreas.

En este momento estamos trabajando con los operadores para que las mayores urgencias -que el ministro dará a conocer en los próximos días- se solucionen rápidamente, como se estaba haciendo con anterioridad a esa fecha. Esos recorridos ya están definidos con los operadores y serán dados a conocer por el señor ministro. Asimismo, paralelamente, se está trabajando con los operadores para que justamente lo que se señala se solucione a futuro y no sea una cosa paliativa en este momento; es decir, si me siento afectado por algún aspecto, que exista algún tipo de compensación que solucione el mismo sistema.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, respecto de la resolución que adoptamos hace algunos minutos de invitar a la señora intendenta y a los ex intendentes para el lunes, quiero informarles que la secretaria de esta Comisión, señora María Teresa Garrido, ya tiene confirmada la asistencia de la señora Adriana Delpiano y de los señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto; sólo falta ubicar a la señora Ximena Rincón. Estamos hablando de personas que llegaron a la Comisión, pero que tuvieron que devolverse.

¿Habría acuerdo de la Comisión para que la Redacción de Sesiones elabore la versión taquigráfica de la sesión realizada el martes 13 recién pasado, puesto que esa reunión no tenía carácter oficial, como se lo explicamos a los trabajadores de Transantiago y al empresario Demetrio Marinakis?

Acordado.

Además, ¿habría acuerdo para que la grabación de dicha sesión pueda ser difundida por el canal de televisión de la Cámara de Diputados de manera de que sea pública, como se ha hecho con el resto de las sesiones de la Comisión?

Acordado.

Finalmente, ¿habría acuerdo para enviar los oficios solicitados por la diputada señora Cristi y los diputados señores Burgos y Olivares, que a continuación se detallan:

En primer lugar, solicitar al AFT los antecedentes acerca del número y de la frecuencia de los buses que salieron a circulación el 10 de febrero.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

En segundo término, consultar al subsecretario de Transportes y al alcalde de Renca acerca de la denuncia formulada en torno a la compra de certificados de revisiones técnicas.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, eso estuvo presente en las preguntas y en la respuesta que entregó el Seremi, en que señaló que ellos han realizado una denuncia al respecto.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, no es necesario enviar este oficio.

En tercer lugar, la diputada Cristi pide enviar un oficio para remitir copia de la versión taquigráfica al ministro de Transportes con la intervención de los trabajadores del Transantiago.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Finalmente, ¿habría acuerdo en oficiar al ministro de Transportes para solicitarle una copia de los estudios realizados acerca de las condiciones de seguridad de los buses y los estándares de seguridad del Transantiago?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, quiero agregar algo más a los oficios solicitados.

Me parece muy grave que los bancos no asistan a la Comisión, lo que probablemente tiene que ver con la redacción del oficio en el que nos referíamos a los representantes en el directorio más que a los bancos mismos.

Por eso, pido que se invite a los gerentes generales de los cuatro bancos y se les

formulen ciertas preguntas, como las siguientes: ¿Cómo se decidió entrar a este negocio? ¿Qué esperaban obtener de él? ¿Cómo evalúan lo ocurrido y qué ha representado ello para los bancos? Esas serían las consultas que les haría a los gerentes de los bancos. Además, pediría una opinión sobre esa materia a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras. Creo que eso nos permitiría contar con la opinión de un importante actor.

No se trata de un problema de los miembros del directorio -he leído las cartas-, puesto que hay por lo menos dos o tres de ellos que ya no son miembros del directorio, porque fueron cambiados, y sería muy interesante saber por qué se produjeron esos cambios.

Por lo tanto, solicito que se envíe un oficio en los términos señalados.

El señor HALES (Presidente).- Sobre el oficio solicitado por el diputado Montes, tiene la palabra el señor Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, me sumo al lamento por la decisión de los bancos de no asistir a la Comisión. Me parece que, como parte importante de la administración financiera y tecnológica del Transantiago, era necesario que vinieran, sin perjuicio de que ya asistieron representantes del BancoEstado, que, por lo demás, están obligados a hacerlo. Por lo menos, está confirmada la asistencia del señor Hernán Somerville, presidente de la Asociación de Bancos, quien puede colaborar en esa materia.

Según entiendo, el diputado Montes no está pidiendo que se insista en la invitación a los miembros del directorio que estuvieron en el AFT en representación de los bancos, sino que ahora pide que se invite a los gerentes generales de esos bancos.

El señor MONTES.- Señor diputado, ése fue el argumento que ellos nos dieron.

El señor MELERO.- ¿Qué argumento dieron?

El señor MONTES.- Que ya vino el presidente y el gerente del AFT y que no corresponde que ellos vengan.

El señor MELERO.- No tengo problemas en que se realice esa invitación, pero si vamos a hacer preguntas, me gustaría que abriéramos un plazo para formularlas. Pido que fijemos el lunes como plazo para que quienes deseen formular preguntas a los bancos las puedan hacer llegar hasta esa fecha.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sin perjuicio de hacer más preguntas el lunes, me gustaría desde ya incorporar una pregunta: ¿Es efectivo que el BancoEstado invitó o convocó a los demás bancos a integrarse al AFT?

El señor HALES (Presidente).- Se trata de dos materias.

Los bancos han desistido de comparecer ante la invitación que le cursamos.

El señor MONTES.- Perdón, señor Presidente; son los delegados en el directorio.

El señor HALES (Presidente).- La Comisión invitó a los representantes de los bancos en el AFT.

Cuando el martes conversé con el señor Somerville, le dije que la Comisión tenía interés en conversar con los bancos dado que eran los socios que sostenían el AFT y, por lo tanto, estaba abierto a consultarles a los miembros de la Comisión si les parecía adecuado que ellos decidieran quienes venían: si los representantes de cada banco ante el AFT que habían tomado las decisiones, aunque ya no siguieran ejerciendo el cargo, o quienes lo ejercen ahora y deben hacerse cargo de las tareas del administrador financiero.

Me insistió en la necesidad de que no vinieran y de que revisáramos esa invitación, porque él iba a venir a la Comisión y ya había venido el administrador financiero del Transantiago.

Yo le dije que el mandato que me había dado la Comisión indicaba que debían venir, porque para nosotros era importante que concurrieran.

Comparto la observación del diputado Montes y separo las cosas, porque una cosa son las preguntas -le encuentro razón al diputado Melero cuando señala que en otro momento, por ejemplo el próximo lunes, podemos juntar todas las preguntas que queramos hacer y enviarlas por oficio en un cuestionario, para que las respondan por escrito- y otra la comparecencia de ellos.

Ellos se han negado a venir. No obstante, estoy de acuerdo en insistir, pero esta vez para que asistan los representantes de los bancos ante el AFT. Para eso habría una posibilidad el lunes en la tarde, si los diputados así lo aceptan, puesto que la mañana la vamos a ocupar con los intendentes, que ya aceptaron venir.

Entonces, ¿habría acuerdo para insistir en la invitación a los bancos, proponiéndoles que asistan el lunes en la tarde?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, sólo quiero recordarle que también he solicitado la opinión del superintendente de Bancos e Instituciones Financieras.

El señor HALES (Presidente).- Ése sería un oficio aparte. Creo que eso lo podríamos acordar.

El señor MELERO.- Señor Presidente, antes de que recabe el acuerdo, quiero que me expliquen cuál es la razón de solicitar la opinión de esa superintendencia.

El señor MONTES.- La Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras es una entidad bien especial, pues tiene una relación tal con el negocio bancario que le permite hacer un seguimiento continuo de él. Aquí hubo una manera de decidir y me interesa saber si, en opinión de la Superintendencia, fue adecuada o no. Eso en primer lugar.

En segundo término, quiero saber qué ha representado esto para el sistema bancario, si ha habido utilidades, si han sido bien resguardados los derechos de los socios minoritarios. En general, quiero saber cuál es la situación al respecto. Eso es propio de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras y, por lo tanto, debemos pedir su opinión.

El señor MELERO.- Desde el punto de vista financiero.

El señor MONTES.- Desde el punto de vista de cómo se deciden las cosas en los bancos y el impacto que esto tiene en sus resultados.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo sobre el particular?

Acordado.

El diputado Uriarte había hecho una consulta específica respecto del BancoEstado, que no es una pregunta, sobre todos los comportamientos internos del AFT. Podríamos enviarle un oficio a ese banco.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, pido que la versión taquigráfica de la sesión a la que asistió don Andrés Navarro se le envíe al ministro Cortázar, de manera que tenga muy presente sus dichos cuando comparezca ante esta Comisión. Hay muchas declaraciones que formuló Andrés Navarro referidas a materias que vamos a tener que tratar con el ministro Cortázar en las que no hay coincidencia entre ambos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, le recuerdo que en la sesión pasada acordamos pedir un estudio comparativo entre la información que había entregado el señor Andrés Silva, la de los semáforos, y lo que había informado Andrés Navarro.

El señor HALES (Presidente).- Eso se le pidió a la Biblioteca del Congreso Nacional.

El señor MELERO.- Es que eso es relevante, porque, al final, lo que a esta Comisión le interesa saber exactamente es quién dice la verdad y quién no, o quién dice las cosas a medias. En último caso, debemos establecer si hay un problema de interpretación acerca de qué es lo que se entiende que está listo y qué no.

Pero a la luz de lo que estamos acordando ahora, no sé si se hace necesario que insistamos en ello.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Es cierto que pedimos ese trabajo y esperemos que la Biblioteca lo haga, pues es importante para nosotros. Sin embargo, coincido con el diputado Montes en que es importante que el ministro de Transportes conozca exactamente las afirmaciones y aseveraciones del señor Navarro.

Creo que el ministro Cortázar necesita tener aquello en detalle, ya que uno de los objetivos de nuestras preguntas será establecer el grado de disparidad o coincidencia entre ambos.

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

El señor URIARTE.- A mayor abundamiento, señor Presidente, pido que al ministro Cortázar se le envíe el análisis comparado.

El señor HALES (Presidente).- Los funcionarios de de la Biblioteca hablaron conmigo ayer y me explicaron que era una tarea complicada, porque había que hacer un comparado que no era sencillo. Me dieron la explicación anoche. Esperan terminarlo mañana.

Por lo tanto, cumplimos con enviar un oficio al ministro del Transportes, conforme se ha solicitado. Además, sugiero agregar el video.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor ministro de Transportes va a venir el miércoles 21, a las 11.00 horas.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, agradezco la presencia de don Pablo Rodríguez, como también lo que ha hecho sobre este tema. Él ha debido trabajar desde un ángulo bien especial, porque ha habido muchas preguntas que no necesariamente tienen que ver con el ángulo en el cual ha estado inserto en el tema del Transantiago.

Quiero formular preguntas pensando más bien en el futuro, para que nos ayude a pensar. Todavía estoy procesando el exocet de anoche al transporte público. Obviamente, vamos a tener que redefinir el financiamiento y su funcionamiento. Seguramente, va a haber cambios más radicales en el tema.

Pero, suponiendo que eso no ocurra tan luego, mi primera consulta versa sobre el tema de la institucionalidad. Nuestro invitado ha visto el tema desde distintos ángulos. Hoy tenemos a un ministro a cargo de una operación de transportes para la ciudad de Santiago. Claramente, hay un déficit de institucionalidad y de facultades públicas. ¿Cómo ve esa situación?

Recién acaba de mencionar que hay cosas de las altas esferas; que hay información que va por el lado;

la explotación de ciertos contratos no los tiene. Es decir, hay un tema de autoridad, de institucionalidad y de facultades nuevas. Porque aquí se requiere más sector público para el sector transportes de la Región Metropolitana y es necesario enfrentar el problema.

En segundo término, quiero consultar respecto de un aspecto vinculado más bien al diseño, que hemos conversado otras veces.

Tenemos diez áreas alimentadoras alimentadores y cinco troncales. Esto fue concebido en un movimiento de la ciudad bastante lineal, fundamentalmente, oriente poniente, norte sur. ¿Cree que hay correspondencia entre los flujos reales de las personas y esta forma de diseñar el trazado de los movimientos? ¿O la ciudad ya tiene un conjunto de subcentros que permite que, además de esa forma de concebirlo, haya que pensar en, al menos, una forma de alimentadores no lineales, no solamente en este tipo de cuadrantes?

En tercer lugar, nuestro invitado conoce muy bien la lógica de los operadores y su mentalidad por años. Aquí hubo contratos y se dijo: "No cumplieron los contratos porque no tenían suficientes incentivos." De repente, son insaciables para los incentivos. Pero los contratos debieran cumplirse.

¿Es posible un transporte público en Santiago con monopolios por áreas de alimentadores? ¿Qué alternativas podría haber, a la luz de la experiencia en la operación misma? ¿Competencia? ¿Contar con recorridos públicos? ¿Pasar a una etapa de recorridos de propiedad pública o a un sistema mixto?

Usted ha reflexionado sobre esto y lo ha vivido. ¿Es posible, con este tipo de mentalidad de operadores, seguir pensando que van a cumplir los contratos? Parece que, respecto de los incentivos, son insaciables, porque siempre se van a requerir más.

Lo que está ocurriendo los fines de semana, por las tardes, en las horas valle, se debe fundamentalmente a que los incentivos son menores. Eso está claro. En esos períodos simplemente se gana menos.

No entiendo que se ponga un techo. Sí entiendo el piso respecto de la cantidad de máquinas, pero no respecto de poner un techo.

Esas serían mis preguntas fundamentales.

En todo caso, con el señor Rodríguez estuve muchas veces en terreno. Además, con el señor Silvio Albarrán hemos sostenido 34 reuniones en distintos lugares. También hemos estado en la mesa técnica posterior al 10 de febrero. Hemos trabajado con el alcalde Zalaquet, con los diputados del sector, y hemos visto tema por tema, lo que ha ayudado a resolver distintas situaciones.

Tengo la impresión de que esto mejora, pero no al ritmo que se espera, por lo que me gustaría que

nuestro invitado hiciera una reflexión sobre el ritmo necesario para ir superando los problemas.

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

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, entiendo la pregunta del diputado Carlos Montes, especialmente por el trabajo que ha realizado en terreno y la preocupación que ha tenido sobre las comunas involucradas.

Hemos tenido una mesa de trabajo en terreno bien particular, con dos alcaldes y con los parlamentarios. En otras comunas también se ha replicado la experiencia, pero en otras no ha sido posible.

Hacia esa introducción para decir que la pregunta es muy interesante por la perspectiva de una visión de futuro, de lo que debería ocurrir.

En el Congreso Nacional se presentó una iniciativa que me parece de suma importancia, y tiene que ver con la autoridad metropolitana de transporte.

Concurren en esta situación que estamos viviendo una serie de dificultades, desde el punto de vista institucional, que requieren ser solucionadas urgentemente para que a futuro se consolide de manera ordenada un plan de transporte para la ciudad.

En ese sentido, se puede encontrar una serie de dificultades. Por ejemplo, el ámbito del transporte no está ajeno al desarrollo de la población, al desplazamiento de las personas, a la forma en que se ubican dentro de la región. Eso no lo soluciona un sólo ministerio, sino que deben concurrir distintos actores de manera coordinada.

Hay un proyecto de ley presentado y esa materia es muy importante para el futuro del transporte público en la ciudad.

En tal sentido, hay que hacerse algunas preguntas, tal como lo hizo el diputado Carlos Montes, en el sentido de preguntarse cómo vamos a dar solución a las realidades que él presenta: los recorridos en un sentido oriente poniente, norte sur, donde hay dificultades en la transversalidad. En ese aspecto, a mi juicio, se debe ver la integralidad del problema.

Por ejemplo, uno de los aspectos que podría colaborar a futuro es la integración de otros modos de transportes. Actualmente, estamos trabajando en, por ejemplo, el sistema de taxis colectivos, que está licitado, que ha sido de beneficio para muchos sectores, pero que requiere ordenarlos e integrarlos al sistema. Si lo hacemos de manera desordenada, no va a significar una solución.

Adelanto que estamos trabajando en un proyecto que apunta justamente a los problemas que se han presentado respecto de la malla, y los taxis colectivos pueden ser de real importancia para integrarlos al sistema.

Respecto de la malla de buses y si es posible mantener los monopolios para que esto pueda funcionar a futuro, creo que haciendo las correcciones en el sentido y en la orientación que ha manifestado el ministro, privada y públicamente, respecto de los incentivos para sacar los buses a la calle, la tecnología para tener el control real de lo que está sucediendo, deberíamos avanzar hacia una solución más integral del problema.

Sin embargo, eso requiere plantearnos alternativas dentro del mismo problema. Es decir, no porque exista una condición monopólica no pueden existir situaciones intermedias, por ejemplo, en la transitoriedad entre una y otra comuna, de manera de resolver esto, lo que también se puede hacer a través de los contratos. Me parece que es un ámbito al que se debería apuntar para dar una solución más integral.

Estamos abocados a buscar una solución, que parte en los próximos días, con nuevos recorridos -el ministro lo va a dar a conocer- y esto apunta a tener una solución mayor.

Este ritmo -también lo ha señalado el ministro- debería tener una normalización al 31 de diciembre. Se trata -en eso comprometo el trabajo que hemos estado realizando con los municipios- de seguir avanzando para dar una solución de fondo a los problemas planteados por el señor diputado.

El señor HALES (Presidente).- Señor Rodríguez, ¿reconoce usted alguna responsabilidad?

El señor RODRÍGUEZ.- Señor Presidente, como lo señalé con anterioridad, honestamente, quiero decir que las tareas que se me encomendaron, desde el punto de vista de la responsabilidad administrativa y legal, las hice de buena manera.

Sin embargo, a la luz de lo ocurrido y con los hechos a la vista, podría reconocer que, efectivamente, pude haber hecho un análisis -como señaló el diputado Melero- mucho más exhaustivo, una preocupación más profunda y haber señalado con mayor concreción a mis autoridades la posibilidad de retrasar el plan.

En ese contexto asumo mi responsabilidad, y así lo entiendo.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien.

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

-Se levantó la sesión a las 13.02 horas.

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