

Dossier. 3 artículos

Postergan fase final del Transantiago
Declaración pública del Ministerio de Transportes
2 de mayo de 2006

El Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, Sergio Espejo. Plantea:

1. Desde mi nombramiento como Ministro, hace 50 días, junto al Subsecretario Danilo Nuñez y el equipo del Ministerio de Transporte, me he concentrado en la tarea de estudiar el estado del transporte en Chile – no sólo en ciudades y en el mundo rural, sino también marítimo y aéreo - y proyectar desafíos y tareas. He escuchado con atención a representantes de todos los sectores, trabajadores, expertos y empresarios, y estudiado sus planteamientos.

2. El resultado de este trabajo lo he entregado a la Presidenta para que constituya las bases de la política de transportes de Chile que ella presentará al país durante su discurso del 21 de Mayo próximo.

3. En el caso particular de Transantiago, el proyecto de reforma al transporte público de mayor magnitud en el mundo, hemos dado pasos importantes que nos garantizan estar avanzando en la dirección correcta:

a. La extensión de la red de metro;

b. la incorporación de 1.800 vehículos de última generación; y

c. los proyectos de infraestructura terminados y en desarrollo, son parte de este esfuerzo.

4. Transantiago es una obra querida y valiosa, que ha tomado mucho esfuerzo, pero que también presenta dificultades que urge solucionar:

a. Existen importantes procesos de responsabilidad de las empresas privadas a cargo de la integración tarifaria y la gestión del sistema que se encuentran atrasados y que impiden contar a tiempo con estos recursos para su implementación ordenada en Octubre.

b. Es evidente que el público no cuenta a la fecha con la información necesaria para participar de una reforma de esta magnitud. Y en esto quiero ser enfático, el transporte está al servicio de las personas y no al revés:

Transantiago necesita que las personas tengan información adecuada sobre la forma en que éste va a operar, que conozcan a cabalidad sus derechos y que puedan ejercer sus reclamos.

Transantiago también debe tener una respuesta para los trabajadores que estén en riesgo de perder su empleo como consecuencia de una reforma que va en directo beneficio de los habitantes de Santiago.

c. La actual institucionalidad pública es insuficiente para administrar un proyecto de esta complejidad y que es necesario adecuar la operación de Transantiago a zonas de la ciudad que han crecido desde el origen del plan;

5. Para hacer frente de raíz a estos desafíos, hemos resuelto:

a. Iniciar la implementación efectiva de Transantiago con una marcha blanca el 10 de febrero de 2007 que permita tanto disminuir las molestias que en esta etapa se pudieran provocar a la población – esta es la época de menor uso del transporte público – como garantizar el cumplimiento de las obligaciones de integración tarifaria y gestión que corresponde a las empresas privadas a cargo de esta tarea.

b. Crear en un plazo de 30 días la figura del Defensor del Usuario del Sistema Público de Transportes. Recibir consultas, recibir reclamos y mediar entre el usuario y las empresas de transportes.

c. Establecer mecanismos de reinserción laboral para los trabajadores que pierdan su fuente de empleo como resultado de la implementación de Transantiago. Para estos efectos hemos decidido constituir una Unidad de Apoyo a la Reinserción Laboral, la que deberá estar funcionando en un plazo no superior a los 15 días, ocasión en la que informaremos detalladamente además las modalidades específicas de compensación que se llevarán a cabo.

d. Llevaremos a cabo un programa reforzado de información a los usuarios a través del Sistema de Información a Pasajeros actualmente en licitación, el que nos permitirá poner a disposición del público con la antelación debida, toda la información necesaria sobre los cambios que se llevan a cabo.

e. Constituiremos este jueves en la Intendencia Metropolitana una mesa de trabajo que permitirá trabajar en conjunto con los Municipios los trazados óptimos de los recorridos de buses locales.

f. Finalmente, para contar además con una institucionalidad eficiente en la administración del transporte público metropolitano, enviaremos a tramitación al Congreso durante el segundo semestre de este año un proyecto de ley que crea Autoridad Metropolitana de Transportes para toda ciudad que esté desarrollando o cuente con un sistema integrado de Transportes. En los próximos cuatro años esa será la situación de Santiago, y esperamos también el Gran Valparaíso y el Gran Concepción.

PLENO FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA FUE APLAZADO PARA EL 10 DE FEBRERO DE 2007

Postergan fase final del Transantiago

No hay caso. El emblemático proyecto de transporte urbano de la capital no consigue marchar sobre ruedas. La etapa de régimen debía comenzar el próximo 22 de octubre, pero los múltiples atrasos impusieron otra cosa.

A. V. / I. D. / A. M. La Nación. 3 de mayo de 2006



Un nuevo traspie sufrió el Plan Transantiago. El ministro de Transportes, Sergio Espejo, anunció ayer la postergación del inicio de la etapa de régimen del sistema - fase en que el proyecto debía estar en pleno y total funcionamiento-, para el 10 de febrero de 2007, esto es, casi cuatro meses después de su fecha original, agendada para el 22 de octubre de este año.

Existen -según el ministro-, además de la necesaria infraestructura vial, importantes procesos de responsabilidad de las empresas privadas a cargo de la integración tarifaria y la gestión del sistema que se encuentran atrasados y que impiden contar a tiempo con estos recursos para su implementación ordenada en octubre.

“Nosotros hemos establecido y constatado que hay importantes obligaciones de las empresas privadas operadoras del sistema que a la fecha no están operativas, en particular la obligación de contar con un medio de pago para habilitar TranSantiago y un sistema de gestión, y adicionalmente la obligación de contar con terminales, con un número importante de choferes capacitados y ya contratados”, argumentó anoche el ministro tras reunirse con los integrantes de la comisión de Transportes de la Cámara de Diputados.

A eso se suma algo evidente. “El público no cuenta a la fecha con la información necesaria para participar de una reforma de esta magnitud. Y en esto quiero ser enfático, el transporte está al servicio de las personas y no al revés”, sostuvo Espejo.

No es todo. “Transantiago también debe tener una respuesta para los trabajadores que estén en riesgo de perder su empleo como consecuencia de una reforma que va en directo beneficio de los habitantes de Santiago”, añadió.

El ministerio asume que la actual institucionalidad pública es insuficiente para administrar un proyecto de esta complejidad y que es necesario adecuar la operación de Transantiago a zonas de la ciudad que han crecido desde el origen del plan.

En consecuencia, la implementación efectiva del Transantiago fue pospuesta para enero de 2007 (como marcha blanca), y su vigencia definitiva está contemplada para unos tres meses después de esa fecha.

“Nosotros esperamos durante el mes de febrero corregir todos los déficits y problemas porque ese es el momento adecuado. La implementación definitiva no debiera traducirse en un plazo superior de 90 días a partir de eso”, acotó el secretario de Estado.

No hay indemnizaciones

Además, se fijó un plazo de 30 días la figura del ‘Defensor del Usuario del Sistema Público de Transportes’ y establecer mecanismos de reinserción laboral para los trabajadores que pierdan su fuente de empleo como resultado de la implementación de Transantiago. “Para estos efectos hemos decidido constituir una Unidad de Apoyo a la Reinserción Laboral, la que deberá estar funcionando en un plazo no superior a los 15 días”, precisa el comunicado ministerial.

Consultado Espejo si las empresas operadoras pueden pedir un resarcimiento por esta nueva postergación, el ministro fue enfático: “Que nadie se entusiasme. Aquí hay obligaciones que tienen que ser cumplidas y nuestra principal obligación como gobierno es garantizar un servicio de transporte público que efectivamente resuelva los problemas de la gente. Que nadie se entusiasme con eventuales indemnizaciones u otras peticiones económicas”, planteó.

La primera postergación

Ya en junio de 2005 el ambicioso plan de transporte urbano metropolitano sufrió uno de sus primeros reveses. El entonces ministro de Transportes, Jaime Estévez, anunciaba la postergación de la primera etapa del proyecto. -denominada “empresarización” o de “transición”-, del 27 de agosto al 28 de octubre de 2005.

En la ocasión, la autoridad ministerial argumentó que la información a la ciudadanía sobre cómo operará el nuevo sistema había sido escasa. Es más, meses antes de dicho anuncio, la propia cartera de transportes declaró desierta la licitación del sistema de información al usuario.

¿Fracaso?

Al ser consultado si este aplazamiento constituye un fracaso, Espejo evitó el término: “De ninguna manera. Estas medidas son posibles porque hemos avanzado mucho, hemos ampliado la línea del metro, tenemos la totalidad de los buses con tecnología nueva ya instalados y hay enormes inversiones en infraestructura desarrollada y en camino, pero tenemos que hacer estos cambios porque éste es el momento”, indicó.

Parlamentarios indignados por postergación del Transantiago

La Nación 2 de mayo de 2006

Con molestia reaccionaron los parlamentarios tras enterarse de este nuevo aplazamiento de la entrada en operaciones del Transantiago.

El presidente de la comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, Juan Carlos Latorre (DC) sostuvo que el anuncio de la postergación “es una pésima sorpresa, a pesar de que nosotros hace meses habíamos anticipado que veíamos que algunos aspectos del Transantiago no estaban funcionando debidamente”.

Recalcó que es “lamentable que Transantiago tenga una nueva postergación y básicamente provocada por problemas respecto a los cuales sobre los que se advirtió ya hace bastantes meses atrás que había que resolverlos oportunamente”.

Latorre apuntó que el problema se debe a su juicio a que “en los últimos años no ha habido ministro de Transportes, lo que ha habido es una persona que en parte de su tiempo se dedica a un área que es vital para el desarrollo del transporte en el país, y en este caso el ministro Espejo -que ha quedado citado una vez más para la próxima sesión de nuestra comisión- tiene que enfrentar una situación muy difícil”.

En tanto, el diputado PPD Patricio Hales recordó que en el año 2001 se anunció que en el 2003 se iba a contar con un nuevo transporte en la Región Metropolitana.

“No se ha querido escuchar respecto de los problemas que han tenido los paraderos, la gente no sabe que les van a cortar los recorridos, que se los van a dividir en pedazos, no saben cuáles son los recorridos cortos. No existen los paraderos, no están los terminales, los choferes no tienen ni siquiera baños y no se ha resuelto el plan de reinserción laboral que se había prometido y se había dicho que iban a tener trabajo pero van a terminar como los peluqueros que crearon en Lota que al final no sabían en qué trabajar”, enfatizó.

El parlamentario PPD recalcó que “esto significa que aquí ha habido improvisación, falta de prolijidad, se ofreció un sistema completo y al final hay solamente unos buses que están llenos de dificultades y problemas”.

Añadió que la información que hoy se entrega implica que “no se ha dicho toda la verdad de lo que tenía que haberse informado”, apuntando que “cuando se le hicieron las observaciones a las autoridades del momento nos dijeron que estos temas estaban resueltos”.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”, CEME: <http://www.archivochile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)

Envía a: archivochileceme@yahoo.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores.