

## Intervención del Presidente de la República en Nombramiento de Coordinador General de Transporte

Improvisación

### INTERVENCIÓN DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RICARDO LAGOS, EN CEREMONIA DE NOMBRAMIENTO DEL COORDINADOR GENERAL DE TRANSPORTE DE SANTIAGO

SANTIAGO, 1 de marzo de 2002

Amigas y amigos:

Chile es un país que en este último tiempo ha sido capaz de crecer y desarrollarse con fuerza. Hay distintos indicadores para ello. Tal vez el que nos compete hoy sería decir que en la última década, se ha duplicado el número de vehículos que circulan por nuestras calles y carreteras y dado el nivel de desarrollo del país y el nivel de ingreso de sus habitantes, podemos suponer que de aquí a 10 años nuevamente a lo menos volverá a duplicarse.

Hemos emprendido, por una parte, un conjunto de obras de infraestructura, que ustedes conocen, que están a lo largo y a lo ancho del país. En cierto modo, la doble calzada entre La Serena y Puerto Montt es un símbolo de lo que estoy diciendo.

Esto nos plantea, creo, un desafío adicional para nuestras ciudades, que además se amplían geográficamente, el desafío de lograr un ambiente libre de congestión vehicular y de contaminación.

El transporte público es uno de los elementos que afecta en forma importante la calidad de vida de todos los habitantes, no sólo en los términos materiales del traslado físico, sino también en aspectos psicológicos, ambientales y de salud.

Dos tercios de los habitantes de Santiago son usuarios del transporte colectivo, con casi 5 millones de viajes al día, y distintas encuestas revelan que este servicio no está precisamente entre los mejores evaluados por la gente, no obstante los esfuerzos que se han venido haciendo en el último tiempo. En la medida que la ciudad crece en habitantes y extensión, la vida en Santiago se ha ido haciendo cada vez más difícil y menos agradable para sus habitantes.

Esto es especialmente cierto para aquellos millones de compatriotas que pasan varias horas de su tiempo cada día a bordo de un bus o de otro medio de transporte público. Y varios estudios que se han realizado indican que buena parte de nuestros conciudadanos se le amarga el día sólo al pensar temprano en la mañana que tienen que hacer uso de un medio de transporte que no satisface todas sus necesidades. Hemos tenido avances notables, pero todavía tenemos la sensación que tenemos que apurar el tranco.

A todos ellos, a los usuarios del transporte y a los santiaguinos, yo les quisiera decir que mi Gobierno estará resuelto a lograr que Santiago sea una ciudad donde vale la pena

vivir. La gente tiene derecho a tener un transporte público seguro, eficiente, menos contaminante. Esto es lo que nos proponemos lograr, y esto es lo que queremos hacer con un esfuerzo colectivo de todos los sectores involucrados para poder dotar de un plan de transporte urbano a Santiago, acorde con las características que queremos para esta ciudad.

La defensa y la realización plena de este verdadero derecho ciudadano, es el espíritu que anima este plan de transporte, y que se ha comenzado a poner en ejecución prácticamente con algunas medidas desde el año pasado.

Ustedes han sido testigos de la aplicación de algunas medidas iniciales, que al comienzo, como todas medidas, encontraron dificultades en su aplicación. El ser humano está acostumbrado a repetir cada día las mismas actividades. Introducir elementos de diferenciación o de cambio es difícil. Recuerdo la discusión sobre vías exclusivas y la segregación de pistas para el transporte público, que tiene por objeto introducir rapidez al transporte público; las vías reversibles para el transporte privado; la producción de un diesel más limpio, elementos que me parece que han sido importantes en lo que hemos logrado realizar hasta ahora.

Se ha puesto en marcha el uso de componentes fundamentales del plan, que requieren de un tremendo esfuerzo, como la extensión de algunas de las líneas del Metro y la construcción de una nueva línea que unirá Puente Alto con Santiago.

Quiero repetir que el número de kilómetros que se construirán en estos 6 años es equivalente al número de kilómetros que hemos construido en el Metro de Santiago en los últimos 30. Cuando asumimos en marzo del 2000, había aproximadamente 41 kilómetros de Metro, cuando concluyamos en marzo del 2006 habrá más de 80 kilómetros de Metro. Esa es la magnitud del esfuerzo que se está haciendo.

De esta manera, el Metro se establece como una red metropolitana que sirve como soporte a todo el sistema de transporte de la ciudad. Sin embargo, queremos mucho más. Queremos poner en práctica la totalidad del plan de transporte de Santiago, y para eso tenemos que tomar medidas a partir de este año y que entren en aplicación buena parte de ellas el año próximo.

Es cierto, el esfuerzo que estamos haciendo apunta a Santiago, pero yo quisiera decir que tenemos que abordar, a partir de la experiencia que aquí tenemos, la realidad de otras grandes ciudades del país. Valparaíso, con la puesta en ejecución de la cuarta etapa, Concepción, con el esfuerzo que estamos haciendo de introducir el Metrotren, que debe ir de Hualqui, Chiguayante, Concepción, Talcahuano, en un eje, y en el otro eje, Tomé, Penco, Coronel, Lota, aprovechando lo que son las líneas de transporte ferroviario que hoy existen en Concepción. Probablemente tenemos que avanzar en otras ciudades de envergadura en el país.

Sin embargo, mejorar y modernizar el transporte colectivo de Santiago es bueno para la Región Metropolitana, qué duda cabe, pero quisiera decir aquí también, es bueno para todo el país. No nos engañemos, la severa ineficiencia económica del actual sistema obliga a realizar cuantiosas inversiones en áreas como medioambiente, salud, seguridad, y estas cuantiosas inversiones, este mayor gasto producto de un sistema ineficiente, termina afectando, por cierto, a todo el país. Lo que hay que gastar en Santiago con

cargo a recursos públicos por una situación inadecuada, se ahorra si tenemos un plan de transporte adecuado.

En este sentido, la licitación que se llevará a efecto del sistema de buses a partir del año 2003, es un hito fundamental de este proceso.

Pero Santiago no solamente necesita nuevas obras de infraestructura, como las que ahora se están realizando, Costanera Norte, el nuevo eje Norte-Sur, el nuevo anillo de Circunvalación Vespucio recientemente concesionado, y que son obras que en lo fundamental van a beneficiar al transporte privado, y que se van a pagar con el esfuerzo que hace el transporte privado, el automovilista. No se trata de incentivar, como algunos dicen, el uso del automóvil. Se trata simplemente de reconocer que si no hacemos algo, también el uso del automóvil hará de ésta una ciudad muy ineficiente.

En horas de punta, la velocidad promedio de transporte en automóvil ha bajado de 35 kilómetros por hora a 17 kilómetros por hora. Es cierto, puede servir de consuelo que hay otras capitales de América Latina donde la velocidad es de 5 kilómetros por hora en horas punta, pero no queremos llegar a eso. Por eso, tener hitos como Costanera Norte o el mejoramiento de la Norte-Sur, implica un mejoramiento para el transporte privado, que se pagará a través de los peajes del programa de concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

Lo que estamos aquí buscando es que el transporte público se transforme de una manera efectiva en una alternativa al transporte privado, al automóvil. No queremos incentivar el transporte público castigando al automovilista, lo que queremos es mejorar sustancialmente el transporte público, de manera que el automovilista voluntariamente deje el auto en su casa. Y esto lo queremos hacer logrando que la competencia en el transporte público se haga en la licitación y no en las calles, corriendo un bus detrás del otro por los pasajeros.

En pocas palabras, deseamos que la licitación del 2003 busque que el sistema de transporte público cumpla a lo menos 6 elementos fundamentales:

Primer elemento, queremos buscar una licitación que implique menos recorridos y más cortos; segundo, queremos alcanzar un sistema donde a la larga tengamos tarifas integradas entre los distintos medios de transporte y diferenciadas según el tramo de recorrido; tercero, queremos buscar las condiciones para poder tener buses de mejor calidad. Estamos conscientes que esto implica un costo mayor, pero queremos hacer el esfuerzo de ponernos de acuerdo con los distintos gremios para, en esta nueva licitación, continuar mejorando los buses y que éstos tengan mejor calidad.

Como cuarto elemento, queremos mejores condiciones laborales para los trabajadores del transporte; cinco, muy importante, estaciones de transferencia, para pasar con comodidad por parte del usuario, del Metro al bus y viceversa, o de un recorrido urbano a un recorrido interurbano; y, finalmente, sexto, el uso masivo de tecnologías limpias.

Cada uno de estos elementos obliga a desarrollar, dentro de la concepción global, lo que consiste este plan, y cada uno de estos elementos obliga, cuando hablamos de menos recorridos y más cortos, por ejemplo, a pensar en hacer confluir los recorridos con el sistema de transporte público, a través de Metro o Metro ligero.

Tenemos que lograr que los recorridos de buses, más que reproducir lo que es el Metro por abajo y el bus por arriba, entregue pasajeros al Metro, lo que implica, en consecuencia, la necesidad o la posibilidad de tener tarifas integradas entre distintos medios de transporte, introduciendo incluso algún tipo de economías de escala.

Algo fundamental de este plan tiene que ver con que aquí estamos también buscando crear incentivos importantes para inversión privada, sea ésta nacional o extranjera, que tendrá múltiples oportunidades de negocios inmobiliarios, financieros, comerciales y de servicios.

Las estaciones de transferencia, por ejemplo, son elementos que generan negocios de carácter inmobiliario, de servicios y comerciales de mucha importancia, por lo que debemos ser capaces de movilizar capital privado hacia estos proyectos, con el objeto de que este plan no implique sólo recursos públicos.

Hay recursos públicos, y muy importantes, que ya están comprometidos, como es la extensión del Metro, como es la IV etapa en Valparaíso, etc., pero junto con ello tenemos que ser capaces de generar espacios para incorporar la inversión en el ámbito privado.

Esta es una compleja y ardua tarea, que va requerir un gran esfuerzo de coordinación entre diversos actores públicos y privados. Requerirá, asimismo, una amplia variedad de iniciativas vinculadas al transporte y al desarrollo urbano, y ¿por qué no decirlo?, nos demandará también crear las condiciones para que puedan surgir oportunidades de inversión en el sector privado.

Unir todos estos elementos requiere, en consecuencia, de un grupo de trabajo destinado exclusivamente a implementar los distintos elementos del ámbito público y un diálogo fluido, permanente, cotidiano, con el sector privado, que actualmente participa en las actividades del transporte y aquellos nuevos elementos que quieran participar en la construcción de la infraestructura necesaria para llevar a cabo este plan.

Es con este propósito que hemos decidido crear una comisión asesora, dependiente del Presidente de la República, que constituya un verdadero directorio del transporte de Santiago, dedicada a la puesta en marcha de la licitación del año 2003 y, más importante, al mejoramiento sustancial del transporte urbano de la capital. Deberá determinar el tipo de recorridos, el tipo de líneas, la forma de complementar el transporte público subterráneo de superficie con el transporte de buses, etc., vincularlo al transporte interurbano y generar las condiciones para incorporar el Metrotren dentro del contexto global de lo que estamos hablando.

Este directorio va a tener un brazo ejecutor de sus propuestas, que es el Coordinador General de Transporte de Santiago, y para este cargo de Coordinador General de Transporte de Santiago he decidido nombrar a Germán Correa, una persona que, como todos ustedes saben, ha dominado el tema, ha trabajado el tema y ha demostrado las capacidades y fuerzas que son indispensables para llevar a cabo esta tarea. Germán, como ministro de Transportes y Telecomunicaciones, estableció elementos fundamentales de lo que va a constituir en cierto modo este nuevo plan, que es un seguimiento de lo anterior, y que en su momento parecieron elementos difíciles de implementar.

Efectivamente, allí se planteó por primera vez la posibilidad de una licitación de recorridos de una manera moderna, se planteó el tema de paraderos diferidos, se planteó el tema de modernización de los vehículos que prestan el servicio, que comenzó prácticamente el 91-92 y que ha continuado ininterrumpidamente en estos 10 años, se estableció el sistema del Metrotren a Rancagua, se introdujeron los convertidores catalíticos, y muchos otros.

Lo que ahora tenemos que hacer requiere de la misma fuerza y constancia, si queremos tener de aquí a unos años una ciudad con un sistema de transporte moderno, distinto, limpio y competitivo.

Y por ello, entonces, porque es una tarea compleja y difícil, es que al designar a Germán Correa estamos nombrando a alguien que tiene experiencia y ha demostrado una muy alta voluntad de servicio público. Esto le va a implicar culminar con un desafío enorme: la capacidad de dotar a Santiago de un sistema público de transporte a la altura de los niveles de desarrollo y modernización que ha alcanzado el país.

Vengo llegando de un viaje de 7 días al extranjero y a uno le dicen, "mire usted el plan, mire el transporte". Se nos olvida que estamos comparando un país con un ingreso de 5 mil dólares por habitante, con uno de 25 ó de 30 mil. Pequeña diferencia, lo cual no significa que no nos pongamos como meta, tener un transporte no como país de 20, pero sí como país de 10 ó de 15, porque hacia allá avanzamos.

Lo que comencemos a hacer ahora va a rendir sus frutos en varios años más, cuando tengamos un mayor ingreso por habitante, un mayor número de vehículos privados. El gran dilema del futuro es cómo mejoramos el transporte público para que no exista un desarrollo acelerado del transporte privado, porque el transporte público no ha estado a la altura de lo que los santiaguinos esperan.

Y, en consecuencia, creo que estamos en condiciones de plantearnos con altura de miras este nuevo desafío, a partir de lo que se ha hecho, un poco, yo diría, con el esfuerzo que ha significado implementar lo hecho.

Recuerdo el largo debate que hubo hace un año y medio, cuando se plantearon las vías segregadas, el esfuerzo que hubo que realizar, pero fue el éxito de las mismas, el que permitió demostrar que a través de las vías segregadas, el transporte público aminoraba los tiempos de viaje, y que era la forma de decir "sí, privilegiemos el transporte público sobre el privado, porque es la única forma también de tener una ciudad más limpia y menos contaminada, y en donde podemos todos tener un mejor nivel de vida".

Por eso creo que este gran desafío que queremos iniciar con vistas a este nuevo salto en materia de transportes, lo podemos enfrentar exitosamente si tenemos la fuerza y la decisión política necesaria, y la participación y el acuerdo de la gente y de todos los sectores involucrados.

Por eso me parece auspicioso ver a quienes están acá, representantes del ámbito público y privado, del Ejecutivo y Legislativo, de las fuerzas de orden y seguridad, representantes del gremio, que han sido los elementos por los cuales se ha ido construyendo lo que hasta ahora tenemos tenido. Al dar este nuevo paso, estoy seguro

de que vamos a seguir contando con todos ustedes para estar en condiciones de diseñar la ciudad del futuro entre todos, aquella que queremos al servicio de todos sus habitantes. Lo que aquí aprendemos, qué duda cabe, lo podremos replicar en otras ciudades de Chile, que esperan también un plan a la altura del que espero que seamos entre todos capaces de hacer, y respecto del cual esta Comisión y su brazo ejecutor darán cuenta próximamente.