

Acta de la Sesión N° 4 del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes
2013.04.11 / 15:30-17:50 / Amunátegui 139 - 7° piso

La sesión se inicia con las disculpas del presidente por no estar disponible el acta de la tercera sesión. Luego éste planteó la necesidad de definir el ámbito, dirección y alcances de la acción de nuestro COSOC y puso este asunto como primer punto de la tabla. Planteó preguntas con respecto a cuáles serían las actividades a las que el COSOC dedicaría los tiempos que sus miembros le aportarían: ¿difundir y hacer de caja de resonancia de las reivindicaciones de nuestros pares de cualquier nivel, favoreciéndolas con ello e incluso apoyándolas oficialmente? ¿Pulir y expresar las propias e intentar obtener respuestas y resultados para estos asuntos propios? ¿Definir banderas precisas y acotadas para hacer mejor uso de dichos tiempos, que por el momento han sido escasos y dispersos? ¿Todas las anteriores?

En torno a este problema se escucharon planteamientos de los consejeros, los cuales no fueron siempre atingentes a él.

- Miguel Cárdenas plantea los graves problemas de conectividad de su región y los vicios del sistema de transporte tanto terrestre como marítimo que los afectan, tales como el impuesto específico, que sólo grava a los camioneros y ningún otro medio de transporte; subvenciones que no cumplen su objetivo; barreras de entrada no reguladas al negocio, lo que facilita que cualquiera no calificado se transforme en camionero y ponga en riesgo a personas, y existencia de usureros mal denominados "operadores logísticos", quienes ejercen un monopolio y explotan indebidamente a los camioneros, ya que manejan las principales redes de la demanda de este transporte y asignan arbitrariamente y al más bajo costo este servicio. A continuación expuso su preocupación acerca del impacto que ha producido en su sector la eventual promulgación de la Ley Hinzpeter e invita a la concurrencia a analizarla antes que sea tarde. Esta Ley, dice, es comunicada como "No a los Encapuchados". Recalca que este título genera adeptos per se, ya que todos estaríamos fácilmente de acuerdo en que no haya encapuchados, pero que, agregada a la Ley Cabo (?), representaría un grave atentado a la libertad de expresión y al derecho a ejercer movilizaciones cuando las demandas legítimas no sean escuchadas, y terminaría con los dirigentes encarcelados e inhabilitados. Este gremialista pone reiterado énfasis en la inexistencia de Políticas Públicas en el Ministerio de Transporte. Ejemplifica con varios otros países que si las tienen y se aplican: Brasil, Argentina, p.ej. Señaló que estos fueron temas centrales en su presentación al Senado el día anterior, donde logró que sólo 12 de los Honorables lo escucharan, mientras el resto se desplazaba permanentemente y realizaba actividades distractoras. Además, sugiere que más allá de los temas puntuales antes mencionados, se envíe una comunicación a la SUBTRANS planteando los grandes temas sin resolver, tales como el Transantiago.
- Jaime Valenzuela señala que le parecía que el rechazo colectivo y las críticas a Transantiago tenían mucho de fenómeno sociológico según el cual la gente conviene y concurre, por razones más emotivas e idiosincrásicas antes que racionales, en el rechazo a algo que funcionó mal y que por lo tanto generó un punto de encuentro en el que la

sociedad depone sus diferencias y se une... pero que la realidad actual ya permitía apreciar los enormes méritos de un proyecto que logró cambiar por completo la industria del transporte público de Santiago -la estructura de la propiedad, las regulaciones, el funcionamiento tarifario, etc.- y que no le cabían dudas de que el mérito de tales cambios y sus beneficios, en la medida que se fueran resolviendo los problemas y los errores de implementación, conducirán en el futuro a que Transantiago vaya a ser reconocido como el mejor sistema de transporte público de Latinoamérica.

- Respecto del reclamo sobre Transantiago y, considerando lo que dijo haber expuesto como necesidad de entender mejor la política de esta entidad ya en la primera reunión de nuestro CSC, Enrique Cisternas, Dirigente Vecinal de Las Condes, propuso que para una próxima reunión se citara bien al Director o bien a la Gerencia de Clientes de la Coordinación General de Transportes de Santiago.

El mismo Enrique Cisternas se pregunta qué hace la SUBTRANS haciendo consultas, algunas pertinentes y otras no tanto, frente a temas tan relevantes como la Expansión de Andina que afectará de cordillera a mar y provocará un alto impacto ambiental y déficit de agua a 6.000.000 de personas.

- Amarilis Horta, directora de Bicultura señala que aún no está claro el mecanismo y la forma en que se canalizarán los planteamientos o inquietudes del COSOC MTT hacia la Subsecretaria Gloria Hutt, ya que es allí donde deben llegar puesto que sabemos que son los Subsecretarios las que toman las decisiones, y no los estamentos intermedios. Respecto a la continuidad del COSOC, y a las inquietudes planteadas reiteradamente por sus miembros sobre si valdrá o no la pena invertir tiempo y trabajo en estas condiciones, sugiere probar, hacer propuestas, formalizar y transmitir las inquietudes de los representantes de organismos miembros y darse un tiempo de operación y observancia de la reacción de la SUBTRANS para después resolver con antecedentes concretos si amerita continuar participando o procede la auto disolución.

Luego informa que dando continuidad a la solicitud escrita presentada por el Centro Bicultura en sesión anterior al COSOC, asiste a esta reunión con miembros del colectivo de trabajo de Bicultura (periodista y Coordinadora legal y de PP.PP) y que ha invitado a la afectada de una situación de discriminación grosera por parte de la empresa de buses interurbanos Pullman. Esto último para que doña Graciela relate al COSOC la pesadilla que tuvo que atravesar, en tanto pasajera y consumidora consciente de sus derechos, cuando le fue negado el derecho a portar su bici plegable como equipaje, problema que afectó este verano a un gran número de ciclistas.

En esta materia la Sra. Horta solicita respuesta a carta enviada al COSOC pidiendo que solicite a la SUBTRANS que se pronuncie sobre la regulación de las bicicletas como equipaje; a su vez introduce el testimonio de la afectada, señora Graciela Robles, quien asistió a la sesión como invitada y narró su experiencia con Pullman Bus. Comenta también sobre el nulo efecto de denunciar o reclamar por OIRS, ya que las respuestas son neutras o

indescifrables, evitan emitir juicio u opinión, son robóticas, solo repiten artículos y no entregan solución.

Además, la representante de Bicicultura da paso a las otras materias pendientes de interés colectivo de los usuarios de bicicleta. Expone que por razones de equidad y justicia, por razones de ahorro, eficiencia energética, salud y medioambiente y ante el crecimiento imparable y sostenido del número de viajes y usuarios, se hace urgente la necesidad de modificar la actual normativa de tránsito para otorgar seguridad a la bicicleta en el espacio vial.

- Elena Olivares reclama porque se han repetido los temas sin avanzar, y sin abordar temas que estaban programados. Se refiere primero a que todos recibieron el documento sobre la propuesta de una Política Nacional de Transporte del MTT. Considera alarmante lo que se desprende del texto propuesto, que todo queda sujeto al libre mercado, dejando totalmente desprotegido al usuario de transporte; en particular hace hincapié al tema de la desregulación de la carga. Reitera que es necesario regirse por la Tabla y urge el asunto de la importancia de un Acta que contribuya al orden.

Y también recuerda que en la sesión anterior habían quedado temas pendientes que serían tratados en la reunión siguiente, y que estos temas eran o decían relación con: (i) el reglamento del Tránsito en lo relativo a la determinación de velocidades máximas; (ii) las bicicletas con motor mosquito, (iii) la carga de bicicletas plegadas como equipaje en buses, y (iv) el reglamento del COSOC.

- Jaime Valenzuela le hace a doña Elena un recuento de lo acontecido en la primera parte de la sesión, antes de que ella llegara, explicándole y reiterando las excusas por la ausencia del acta de la sesión anterior y que el primer punto -en curso- de la tabla era, también de acuerdo a una decisión tomada en la reunión anterior, la definición del ámbito, dirección y alcances de la acción de nuestro COSOC y de nuestra obligación y libertad de darnos un reglamento afín con el marco de propósitos definidos. Propone que asumamos, mientras no se defina el reglamento, la tarea de difundir y apoyar las reivindicaciones ya abordadas, pero que en la próxima sesión se volvería al tema del reglamento, para lo cual contó con la colaboración de Alfredo Vega, quien ofreció un ejemplo de ese documento, documento que tenía consigo desde el primer día, cuando se inhibió para ofrecerlo por consideración a la fortaleza con que el vicepresidente, Sr. Quijada, defendía la independencia del COSOC para definir sus propósitos y métodos.

Se decidió redactar tres solicitudes en relación a los temas (i), (ii) y (iii) pendientes, para ser ingresados por oficina de partes, formalmente, lo antes posible, buscando tener pronunciamiento para la próxima sesión.

Alejandra Donoso, Coordinadora del Área Legal y de Políticas Públicas de Bicicultura, se comprometió a redactar dichas solicitudes, que son:

- i. Solicitud de pronunciamiento de la Subsecretaría para saber exactamente a quién debemos dirigir nuestra petición de disminución de las velocidades máximas en

ciudad, en qué procedimiento debe hacerse dicha modificación y si contamos con el apoyo de la Institución para trabajar juntos –CSC y Subsecretaría- en pos de ese objetivo.

- ii. Solicitud a la Subsecretaría de iniciar un proceso para la urgente prohibición de la circulación, importación, fabricación y comercialización en todo el país de los vehículos con motor de doble combustión, considerando las graves consecuencias que su uso acarrea para el medio ambiente y la salud de las personas, en cumplimiento de la normativa vigente y dentro de las potestades de esta repartición.
 - iii. Solicitud de declaración sobre la situación legal de las bicicletas como equipaje en los buses interurbanos, en virtud de lo que establece la legislación vigente, y la consecuente fiscalización a las empresas que prestan este servicio, proponiendo a la Subsecretaría hacer una campaña de difusión conjunta con las organizaciones miembro del COSOC.
- Miguel Cárdenas solicita no gestionar aún los requerimientos Magallanes en estas solicitudes formales, ya que está a la espera del resultado de recientes gestiones de activación del tema, que se encontraba en aparente abandono.
 - Hace uso de la palabra Sergio Giacaman, miembro de los Furiosos Ciclistas y dice que la ley actual no es perfecta pero es buena, porque reconoce a la bicicleta como vehículo y le permite circular en la calle o calzada y no en la vereda o acera peatonal.
 - Amarilis Horta expone que la actual normativa no es buena, sino dramáticamente discriminatoria y anti- ciclista. Que el Reglamento de Tránsito, al declarar sin más que la bicicleta es un vehículo, sin establecer normas explícitas que protejan al ciclista, ignorando que se trata de un vehículo distinto, vulnerable y frágil, de 2 ruedas, que no puede ocupar el mismo espacio que uno de 4, que no tiene la misma capacidad de imponerse y causar daño que un vehículo pesado a motor, esa normativa es responsable directa de los permanentes atropellos, vejaciones y riesgos que afectan a los ciclistas en el tránsito, condena a los conductores de bicicleta a ponerse permanentemente fuera de la ley, al mismo tiempo que obliga a los menos experimentados o a quienes no quieren asumir riesgos a invadir los espacios peatonales. La Sra. Horta entrega varios ejemplos de situaciones en que el ciclista se ve obligado a contravenir la actual normativa si quiere sobrevivir sin obstaculizar el flujo normal de los otros vehículos y de situaciones que deben ser normadas en forma explícita, para evitar vacíos legales y la constante falta de certeza jurídica que hace que ningún ciclista pueda hoy ganar un juicio ni recibir indemnización por daños, cuando es víctima de un siniestro de tránsito, y que para colmo sea el único conductor de vehículo sin la protección de un seguro, para sí y para terceros.
 - Sergio Giacaman, representante invitado de Ciclistas Furiosos, llama a aferrarse a la instancia que el COSOC representa para canalizar las inquietudes ciudadanas y considera que el hecho que la Ley catalogue a la bicicleta como cualquier otro vehículo con

carrocería, representa para él una ventaja porque le da derecho a la libre circulación. No le preocupa el tema Transantiago, porque no le afecta directamente al no ser usuario, pero hace presente que las verdaderas víctimas de las deficiencias del Transantiago son los trabajadores que se tienen que levantar a las 5 AM para llegar a las 8 AM al trabajo y, de igual modo, llegan de vuelta a su casa a las 21 AM para retomar la misma rutina de dormir un par de horas y volver a iniciar el nuevo día de madrugada. Excusa a Paulina Escalante que debía traer un planteamiento sobre la reducción de velocidad máxima urbana y creación de Zonas 30 km/h porque acaba de ser mamá.

Dentro de la asamblea, también se comenta la escasa potestad de este Ministerio, sin competencias sobre construcción de infraestructura vial, supeditado al accionar de otros tales como Obras Públicas, que si bien puede emitir informes técnicos, tiene muy baja influencia y peso en el concierto de ministerios.

- Alfredo Vega recomienda la formalidad -ingreso de consultas y peticiones escritas por oficina de partes del MTT- que facilita el seguimiento interno y es más garante de debida atención.

Sugiere formalizar los temas tratados a través de solicitudes o consultas independientes, separadas por tema, que eventualmente puedan generar oficios resolutivos: bicicletas motorizadas (motor mosquito), difusión de normativas equipaje, disminución de velocidades máximas urbanas, Ley de Tránsito, etc.

Reitera que debiera generarse el Reglamento de este COSOC MTT. Existe un modelo para su adaptación al caso.

Antes de cerrar la sesión, el Presidente leyó la presentación hecha por el Directorio del *Comité de Defensa Intercomunal del Poblador "Manantial"*. Hay un enfoque positivo y algunos puntos coincidentes con los temas tratados. El representante de la SUBSTRANS digitalizará y enviará el documento a todos los miembros para facilitar la reflexión del tema.

Se solicita a la audiencia enviar su aporte en notas al Presidente para conformar el Acta de esta sesión.

Se cierra la sesión a las 17:50.

Preparada por Jaime Valenzuela, Presidente del CSC SUBTRANS, a partir de notas tomadas y redactadas por Amarilis Horta, representante de Bicicultura, y con aportes de Enrique Cisternas, representante de la Junta Vecinal Plaza Valenzuela Llanos de Las Condes.