

**COMISIÓN INVESTIGADORA ENCARGADA DE ANALIZAR LOS
ERRORES COMETIDOS EN EL PROCESO DE DISEÑO E
IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN TRANSANTIAGO**

PERÍODO LEGISLATIVO 2006 – 2010

**Acta de la 1° sesión celebrada el miércoles 3 de julio de 2007, de
11:33 a 14:14 horas.**

SUMARIO:

Se recibió al señor Jaime Gibson, consultor y asesor en temas de transporte, quien entregó un diagnóstico acerca del sistema de transporte público existente antes del funcionamiento del Plan Transantiago. Asimismo, se debatió acerca de la nómina de invitados para futuras sesiones de la Comisión.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Encomendar a la Secretaría que elabore una nómina con las personas que soliciten ser escuchadas por esta Comisión.

2.- Invitar nuevamente al señor Jaime Gibson para que se refiera directamente al proceso de diseño e implementación del Plan Transantiago.

3.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones a fin de solicitarle que proporcione el nombre de las personas responsables de la redacción de cada una de las bases de licitación elaboradas para la puesta en marcha del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago; de la adjudicación de tales licitaciones y de los contratos celebrados entre el Ministerio de Transportes y los operadores de dicho sistema, y en general, de todos los instrumentos jurídicos celebrados para la implementación del mismo.

4.- Invitar a la sesión del día lunes 9 de julio a las siguientes personas:

a) Henry Malbrán, Secretario Ejecutivo de SECTRA (Secretaría Interministerial de Planificación de Transporte).

b) Juan Enrique Coeymans, académico de Facultad de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y

c) Juan Esteban Doña, consultor privado.

5.- Invitar para la sesión del día martes 10 de julio al señor Germán Correa, ex coordinador general de transportes.

6.- Otorgar al Presidente de la Comisión la facultad de modificar o ajustar el cronograma fijado por ésta para recibir a sus invitados.

7.- Para efectos de las citaciones o invitaciones que la Comisión realice, se acordó delimitar el tema por el cual los expositores han sido convocados.

8.- Solicitar a los invitados que envíen una minuta con el contenido de sus intervenciones.

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;
Burgos, don Jorge;
Cristi, doña María Angélica;
Farías, don Ramón;
Hales, don Patricio;
Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro, y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurre el señor Jaime Gibson, consultor y asesor en temas de transporte y los Diputados señores Accorsi, Alinco, Girardi, Insunza, Jiménez, Latorre, Nuñez y Recondo.

III. CUENTA:

El señor **GALLEGUILLOS** (Secretario de la Comisión) informa que se han recibido los siguientes documentos:

1.- Un oficio del Secretario General de la Corporación, mediante el cual informa que la Cámara acordó autorizar a esta Comisión para sesionar simultáneamente con la Sala los días martes, de 11.30 a 13.30 horas.

2.- Nómina de documentos referidos al Plan Transantiago, remitida por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

3. Un oficio del Jefe de la Oficina de Informaciones, por el que informa que ha sido designada para colaborar con el trabajo de esta Comisión la señora Alicia Gariazzo.

4. Un oficio del señor Pedro Javier Eraña Fano, quien, en representación del Colegio de Conductores Profesionales de Chile A.G., solicita se les invite a participar en alguna sesión de esta Comisión.

5. Una carta del señor Teodoro Veloso G., quien, en calidad de consultor en urbanismo, ex funcionario y ex asesor de gerencia del Metro de Santiago, ofrece su comparecencia a una sesión, a fin de entregar un conjunto de antecedentes históricos que podrían ayudar a explicar las causas técnicas del fracaso del Transantiago.

IV) ACTAS

El acta de la sesión constitutiva se pone a disposición de las señoras y señores Diputados.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió al señor Jaime Gibson, consultor y asesor en temas de transporte, quien entregó un diagnóstico acerca del sistema de transporte público existente antes del funcionamiento del Plan Transantiago. Asimismo, se debatió acerca de la nómina de invitados para futuras sesiones de la Comisión.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:14 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 1ª, celebrada en martes 3 de julio de 2007,
de 11.35 a 14.17 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule, Gonzalo Uriarte, Enrique Accorsi, Maximiano Errázuriz, Guido Girardi Briere, Jorge Insunza, Tucapel Jiménez, Juan Carlos Latorre y Marco Núñez.

Concurre como invitado el señor Jaime Gibson, consultor y asesor en temas de transporte.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión constitutiva queda a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

-El señor GALLEGUILLOS (Secretario) da lectura a la Cuenta.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, propongo solicitar a la Secretaría que elabore una planilla Excel con el detalle de las personas que solicitan ser invitadas a la Comisión para exponer en relación con la materia en análisis, que se vaya actualizando con las diferentes propuestas de invitados.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

A continuación, corresponde recibir al profesor e ingeniero Jaime Gibson, para que nos entregue un diagnóstico sobre la situación previa

al Plan Transantiago. Posteriormente, los señores diputados podrán intervenir o formular consultas.

Tiene la palabra el señor Gibson, por aproximadamente 40 minutos.

El señor GIBSON.- El Presidente de la Comisión me ha pedido darles a conocer una visión de la época en que se gesta el Plan Transantiago, es decir, de cuál era la situación en que se encontraba el transporte, como un marco para la labor de investigación que ustedes tienen que realizar. En todo caso, no me voy a referir al Transantiago.

Voy a situarme en el 2002 -hace aproximadamente cinco años- y los invito a que llevemos la mirada hacia esa época. Abordaré dos preguntas: ¿Por qué era necesario un cambio del sistema de transporte público de Santiago? ¿Qué clase de cambio se requería y qué desafíos planteaba?

Respecto de la primera, en esa época, el sistema de transporte público estaba sometido a numerosas críticas. En primer lugar, a las de la "opinión pública", la cual -reconozcámoslo- está conformada casi exclusivamente por automovilistas, no usuarios del transporte público, pero que, con todo derecho, opinan sobre el sistema. Al respecto, había una variedad de críticas: a la calidad de los vehículos, a la contribución a la contaminación del aire y acústica, a que no era accesible a discapacitados ni a personas con dificultades de movilidad, su contribución a la congestión en ciertos lugares, porque era un hecho que el 80 por ciento de los recorridos pasaban por seis ejes. No es cierto que la congestión de Santiago se debiera a los buses, pero sí es verdad que en algunos de los ejes principales había una contribución clara - y de ahí esta imagen de marea amarilla- en tal sentido, lo cual tenía que ver con la estructura del sistema y su concentración.

También se manifestaban críticas a la seguridad del sistema, debido a las carreras entre vehículos y los accidentes -es cierto que había una cantidad significativa de accidentes en los que participaban vehículos del transporte público-, asaltos a conductores y a pasajeros, etcétera.

Otra crítica era el maltrato de los conductores, particularmente hacia los estudiantes.

Además, una variedad de críticas recaía en la organización de la industria: la atomización

y la "cartelización", además de las conductas a que ello daba origen, tales como los paros, resistencia al cambio y un régimen laboral inadecuado.

Aunque había más críticas, he recogido las mencionadas, que eran valederas y se hacían en forma bastante corriente.

Con respecto a qué opinaban los usuarios del transporte público, no existen muchos elementos. Hay algunas encuestas realizadas en esa época. En una de ellas -más o menos del 2001-, se encuestó a los usuarios respecto de 22 servicios públicos y el peor evaluado entre esos 22 fue el transporte público. De modo que también había una percepción no positiva del servicio por parte de los usuarios. A veces las cosas se valoran de distinta manera según las circunstancias, pero en este caso, en el 2002, éstos eran los datos. Más allá de las opiniones, hay algo que es muy esencial: saber qué estaba pasando en la realidad, conocer las valoraciones de los ciudadanos de Santiago con respecto al sistema de transporte público y cómo se expresaba en su expresión más concreta, que es al usar el sistema.

En esta parte me voy a referir a la evolución de la demanda en el período 1991-2001, a la forma en que la gente usaba el transporte público y cómo cambió esa situación en ese momento, del que tenemos mejor referencia. El elemento principal que se usa para ese objetivo son las encuestas origen-destino, que se hacen cada 10 años. Hubo una en 1991 y otra en 2001.

También voy a usar datos de una encuesta de 1997, del Ministerio de Transportes, que se refería sólo a los viajes en bus. Las encuestas origen-destino toman todos los viajes que se realizan en la ciudad y todos los modos de transporte. La encuesta de 1997 sólo se refiere a los viajes en bus, pero es importante conocerla para el punto que quiero destacar. También voy a usar ciertas estadísticas -que son estupendas- del Metro, que se entregan anualmente.

Hay un análisis bastante en profundidad respecto de este tema y como no tengo tiempo de desarrollarlo aquí, voy a dejar un documento a disposición de los señores diputados, que preparé el 2002, que analizaba esta materia, por si quieren consultarlo con más detalle.

Ahora trataré de enfocarme en lo que considero más relevante. Mostraré tablas -que espero se logren visualizar razonablemente en la

pantalla- sobre la evolución de la demanda de viajes en un día laboral, que es el principal resultado de la encuesta origen-destino.

En el período 1991-2001, la población del área metropolitana creció alrededor de 15 por ciento y el número de autos aumentó en 130 por ciento, situación que de algún modo representa el trasfondo de ese período, en el que hubo un crecimiento económico importante.

En el cuadro que se tiene a la vista en estos momentos se observa una serie de modos de transporte, que se pueden agrupar en públicos, como Metro -solo o combinado-, buses y taxis colectivos, y privado, como auto, diferenciados entre conductor y acompañante, taxis y otros modos privados, como el transporte escolar, institucional, bicis, etcétera.

En 2001, en todos los modos de transporte había aumentado, en porcentajes significativos, el número total de viajes realizados, los que presentaban mayor demanda en términos absolutos. Por lo tanto, más allá del crecimiento experimentado por la población, en ciertas etapas de desarrollo económico crece la movilidad de la gente, puesto que aumenta el número de viajes.

Si observamos con más detalle, podemos percatarnos de que el total de viajes en bus aumentó en 20 por ciento, porcentaje parecido al aumento experimentado por la población, y el total de viajes en auto subió alrededor de 250 por ciento.

Globalmente considerado, en esa década, los viajes en transporte público aumentaron en 28 por ciento y los del transporte privado lo hicieron en 186 por ciento. El total general de viajes creció en 75 por ciento -cifra que parece espectacular-, pero en realidad se produjo de una forma muy distinta, pues hay una gran brecha entre el 28 por ciento del transporte público y el 186 por ciento del transporte privado. Ése era el comportamiento de los ciudadanos de Santiago.

No obstante, más allá de las distintas opiniones que pueda haber sobre el transporte público, hay un dato duro, referido a qué estaba pasando con el sistema de transporte público para que eso ocurriera.

Es cierto que el número absoluto de viajes aún crecía, pero si dicho aumento se mide en términos porcentuales -lo que se denomina participación

modal, que es la forma en que se distribuye el mercado total de viajes-, se puede observar que el conjunto del transporte público redujo su participación de mercado en 26,5 por ciento.

En 1991, los buses tenían casi el 60 por ciento de los viajes, pero en 2001 ese porcentaje se reduce a poco más de 40 por ciento, de manera que en diez años perdieron un tercio de su participación de mercado.

No cabe duda de que en esa época el Metro prestaba un buen servicio, lo cual quedaba de manifiesto por la muy buena opinión que tenía la ciudadanía sobre ese medio de transporte, pero su participación de mercado bajó en 16 por ciento, a pesar de las extensiones de líneas.

Los viajes en auto, como porcentaje de la torta, se duplicaron y alcanzaron un crecimiento de 99 por ciento, de modo que la situación que se enfrentaba, más allá de las críticas justificadas, era muy seria, con un considerable deterioro de la participación de mercado. Cualquier sector de la economía que en diez años hubiera perdido un tercio de su participación se habría declarado absolutamente en crisis.

El problema era muy serio, de modo que se debe analizar qué sucedió durante los diez años siguientes.

¿Cómo se explica esa pérdida de participación tan rápida? Cabe preguntarse: Entre 1991 y 2001, ¿empeoró el sistema de transporte público? La verdad es que no; había mejorado.

Si nos ubicamos en 1991, época en que se empezaron a hacer las licitaciones, observaremos que se reformó el sistema -los buses que funcionaban en 2001 eran mucho mejores que los de 1991- y se implementó una serie de esquemas de prioridad, como vías exclusivas, pistas exclusivas y algún corredor segregado. Es decir, se hicieron esquemas de gestión en paralelo. El sistema de transporte público de 2001 era mucho mejor, o significativamente mejor, que el de 1991.

La oferta del Metro se había duplicado, en parte porque se había extendido, sobre todo la línea 5, y se habían hecho extensiones hacia el centro. Además, se había aumentado la frecuencia, porque se había aumentado el número de trenes. Por lo tanto, la oferta del sistema se había duplicado. Era un mejor sistema de transporte público el del

2001. Por otro lado, en ese período casi no se habían hecho inversiones en infraestructura vial.

No se puede decir que se hubieran adoptado medidas que favorecían la circulación del automóvil. Pese a ello, el transporte público, como conjunto, estaba perdiendo más de 25 por ciento de participación; en cambio, el automóvil estaba duplicándolo.

¿Cómo explicar esta situación? En primer lugar, hay que considerar el aumento en más de 130 por ciento de la propiedad de automóviles. Por lo tanto, había mucha más gente que tenía acceso al auto, que antes eran usuarios cautivos del transporte público, pero que ahora podían elegir hacer un viaje en automóvil o en transporte público. Y esa gente, al elegir, estaba optando, sistemáticamente, en mayor proporción, por el automóvil, pese a todo este panorama. ¿Por qué? Me imagino que todos nosotros somos automovilistas.

El señor FARÍAS.- No todos.

El señor GIBSON.- No hace falta que me extienda sobre las ventajas del uso del automóvil. Aparte de esas ventajas, sobre todo en la calidad del servicio, hay una distorsión, ya que el automóvil produce una serie de externalidades: la congestión -la principal de ellas-, aunque también hay otras, que no son internalizadas en los usuarios.

Para competir con el automóvil, el transporte público está en una posición desmedrada. Y eso lo refleja la elección que hace la gente.

Los invito a hacer un ejercicio de números muy simple. Cuando uno tiene automóvil, a la hora de hacer un viaje, ¿cual es el costo que considera? El costo en gasolina, porque los demás ya están hechos. Hacer un viaje de siete u ocho kilómetros puede significar el gasto del orden de un litro de gasolina, esto es, algo más de 600 pesos. Si viajan dos personas en ese automóvil, comparado con un viaje en transporte público, el viaje es más barato. No sólo va a ser probablemente más rápido y más cómodo; también es más barato.

En el documento que les dejo van a poder ver apreciar los datos que muestran que en este período quienes más intensificaron el uso del automóvil son los sectores de más bajos ingresos, porque ahí los números se toman en cuenta y se sacan esas cuentas. Viajar tres en auto es más barato que si esas tres personas usaran el

transporte público. Ésa es la situación de fondo, más allá de los problemas que tenía el sistema de transporte público.

En cuanto a las tarifas del transporte público, uno podría pensar que es peor que el auto, pero más barato. No es fácil que sea más barato. ¿Y qué había ocurrido en el período entre 1991 y 2001? Las tarifas del bus y del Metro, en términos reales, crecieron del orden de un 45 por ciento; en cambio, el precio de la gasolina -el que aparece en la imagen no es el precio al público o el precio de Enap para hacer una comparación más objetiva- sólo había subido 15 por ciento. Es decir, el transporte público, en esa década, se encareció en relación con el automóvil, en términos de costos directos. Y ahora vemos las consecuencias.

El cambio brutal de un tercio de pérdida del mercado de los buses tenía que ver con el esquema competitivo en el que estamos insertos.

La situación es más delicada si se mira no sólo el período 1991-2001, sino tomando dos períodos -de 1991 a 1997 y de 1997 al 2001-, aprovechando la encuesta que hizo el Ministerio de Transportes sobre los viajes en buses. También nos permite tener una estimación de la demanda de buses en 1997, año intermedio. En el caso del Metro, están los datos, de modo que podemos analizar el transporte público en esos dos períodos, pero no el del automóvil.

La siguiente imagen muestra índices, tomando valores absolutos, en los que 100 corresponde al año 1991. En ella se puede apreciar la evolución de esos índices entre 1997 y 2001.

A grandes rasgos, podemos apreciar dos tendencias distintas. Entre 1991 y 1997 crece el número de viajes en buses y en Metro en porcentajes muy parecidos, alrededor del 27 ó 28 por ciento. Sin embargo, entre 1997 y 2001, decrecen en términos absolutos. El número de viajes en bus baja 6 por ciento. Los viajes en Metro aumentan en 1,4 por ciento, pero como hay un efecto de crecimiento de la línea, si se lleva a número de pasajeros por kilómetro de red de Metro, también se produce un descenso de 5 por ciento.

Es decir, al llegar a 2001 no sólo veníamos de un fenómeno de pérdida de participación de mercado del transporte público, sino que en los últimos años también se estaba dando un decrecimiento del número de viajeros, en términos absolutos.

Todo ello tiene que ver con lo que pasó con las tarifas en esos períodos. Entre 1991 y 1997, producto de las licitaciones, las tarifas de los buses bajaron del orden de 10 por ciento en términos reales. Y la licitación de 1998, prácticamente no fue tal, porque no había competidores, ya que para cada recorrido había sólo un proponente. En el período 1997-2001 la tarifa subió 60 por ciento en términos reales. Esta situación es muy compleja.

En la historia de ciudades de países que han tenido desarrollo económico antes que nosotros, vemos que primero la gente usa el transporte público y luego, con el progreso, se usa después el automóvil y ocurre lo mismo que observamos ahora, hasta que se llega a un punto donde se inicia lo que se llama la "espiral de deterioro".

Las cosas se pueden manejar razonablemente, aunque se pierda participación de mercado, mientras la demanda absoluta todavía está creciendo. El problema se presenta cuando se pierde participación de mercado y la demanda comienza a decaer. Entonces, cuando esto último ocurre, la frecuencia se empieza a deteriorar, la tarifa sube, para tratar de cubrir los mayores costos, lo que, a su vez, deteriora la posición competitiva. Justamente, se llama espiral porque se produce un fenómeno que se retroalimenta y que es muy grave.

Los indicios mostraban que estábamos en el umbral de la espiral de deterioro. Podemos decir que durante el período 1997-2001 ocurrió la crisis asiática y que, tal vez, no es el mejor momento a considerar, porque si después hay más crecimiento económico puede que las cosas mejoren. Pero, obviamente, el escenario era de espiral de deterioro. Si no se estaba produciendo en ese momento, estábamos al borde de que ello ocurriera.

Los operadores no enfrentaban pérdidas por la reducción del parque, gracias al alza de tarifas. Pero se veía venir.

En la participación modal, tenemos un deterioro, hasta cierto punto inevitable, por las ventajas del auto. Es decir, no es concebible una ciudad en la que los habitantes tengan un alto nivel de bienestar económico y un sesenta por ciento de viajes se realicen en el transporte público. Eso no ocurre. Tenemos que ser realistas y suponer que un porcentaje importante de viajes se realizará en automóvil. Este hecho no es malo. El problema se presenta cuando la cantidad de viajes

en automóvil va más allá de lo socialmente razonable, debido a que las externalidades no son reflejadas a los usuarios y toman decisiones erróneas desde el punto de vista de la colectividad, aunque sean aceptables individualmente.

Ese deterioro es, en cierto punto, inevitable, pero la espiral sí es evitable. Hay que buscar una combinación de políticas que permita una partición modal socialmente óptima, donde los intereses individuales y los efectos sobre el resto se fusionen razonablemente para generar una combinación apropiada entre viajes en auto y en transporte público.

Para evitar la espiral también es indispensable tener un sistema de transporte público apto para desenvolverse en un ambiente competitivo. Los datos muestran que el sistema anterior de transporte público, en la competencia, estaba perdiendo por paliza.

Ese sistema era vulnerable ante el patrón de desarrollo urbano y económico que se estaba produciendo. La estructura de recorridos punto a punto, que tiene sus virtudes, se hace cada vez más ineficiente en una ciudad en expansión. Esto genera que se multiplique la cantidad de combinaciones de puntos a cubrir con servicios directos. La situación se agrava si existe una demanda en contracción, porque se necesitaría una flota mayor para cada uno de esos servicios que, a su vez, tienen menor demanda. Peor aún si las vías se encuentran congestionadas por más viajes en auto, lo que dificulta el avanzar y exige flotas de mayor dimensión.

En ese panorama, el sistema que había era muy vulnerable y conducía a acelerar la espiral con facilidad. Esto empeoraba cuando aumentan las exigencias ciudadanas en los estándares de los servicios públicos. Esto implica costos crecientes que, en esta estructura diversificada de servicios, son muy difíciles de sostener.

Segundo, el sistema probó no ser capaz hacerse a sí mismo más competitivo. Cualquier industria que pierde participación de mercado a ese ritmo hubiese revisado los planes surgidos desde el interior del sistema de transporte público. Pero este tema ni siquiera fue de opinión pública.

¿Qué pasaba? Probablemente, este sistema tan atomizado, con un esquema de licitaciones y recorridos agotado, había perdido todas sus

virtudes -que las tenía- y no podía cambiarse a sí mismo. Era muy vulnerable frente al escenario que se venía, agravado porque en esa época -el 2002- estaban por entrar en operación las autopistas concesionadas, que significó un incentivo de la atractividad del uso del automóvil y, por lo tanto, hacía más fuerte al competidor.

Mi respuesta a la pregunta acerca de la necesidad de un cambio en el sistema de transporte público, bajo ese panorama, se fundamenta en que no era capaz de responder a las exigencias que se estaban planteando y que se venían hacia adelante. Eso lo hacía particularmente vulnerable y, por lo tanto, podía acelerar el fenómeno de la espiral de deterioro, no sólo por sus características. Insisto: mucho de esto está relacionado con la existencia de una competencia desbalanceada.

¿Qué clase de cambio se requería? En términos de objetivos, aparecen dos claramente.

Primero, recuperar competitividad del transporte público.

Segundo, reducir externalidades, es decir, recoger las demandas sociales por una ciudad más habitable y que el transporte público contribuyera positivamente a ello.

¿Qué problemas centrales planteaba este cambio? Mencionaré tres, de los cuales dos no son propiamente responsabilidad del transporte público.

En primer lugar, existen ciertas políticas que refuerzan la demanda unidireccional en horas punta. Para un sistema de transporte público, lo peor que existe es la saturación en horas punta, en especial si es en una sola dirección. Se deben dimensionar todos los recursos para poder satisfacer esa demanda de hora punta, sabiendo que muchos de esos recursos no se utilizan en el resto del día y que, además, se producen en una sola dirección y, por tanto, los buses vuelven casi vacías. Es lo peor que puede ocurrir para un sistema de transporte público.

Ciertas políticas han tendido a reforzar esta demanda, como, por ejemplo, políticas de vivienda, con localización de grandes masas de personas en sectores periféricos de la ciudad y sin mayor equipamiento, y de educación, que genera que muchos jóvenes vayan a estudiar lejos de su hogar, a la misma hora en que la demanda es mayor.

El segundo tema clave para mejorar el trasfondo en que se da esta situación es la

necesidad de corregir la distorsión que existe en la competencia entre el transporte público y el automóvil. En este sentido, la tarificación por congestión es una herramienta adecuada.

Esta Cámara aprobó hace diez años un proyecto en tal sentido, que después murió en el Senado, lo que encuentro muy lamentable.

Hoy existe suficiente experiencia en el mundo que demuestra que ésa es una herramienta adecuada y eficiente que, además, tiende a resolver el problema de la congestión.

El tercer gran problema es la reducción del costo generalizado del transporte público y darle capacidad de innovación. Es muy difícil imaginar que uno pueda cambiar el sistema que había por uno mejor y más rápido, manteniendo el nivel de servicio y los tiempos de viaje. El asunto es hacerlo a menor costo, para hacerlo más competitivo.

Frente a este panorama de una demanda, que evoluciona de manera muy dinámica, debemos tener capacidad de responder a eso. ¿Cómo podemos lograr reducir el costo generalizado del transporte público, especialmente vía reducción de costos? Recordemos que el sistema vigente estaba agotado en esta materia.

En los años ochenta, se produjo una liberalización absoluta que fracasó. No funcionó porque el sistema era muy caro y no dio buen resultado. Ese decir, hemos probado varias opciones.

¿En qué dirección debemos movernos ahora? El concepto clave parece ser la integración del sistema. Se debe cambiar este sistema, que es la suma de varias cosas que funcionan cada una a su manera. Incluso, los buses podrían asociarse por recorridos. Es necesario generar un sistema integrado, que tenga varios componentes. Esa integración tiene que ver con tarifas, modos de transporte y rutas, para dar más flexibilidad al sistema y no hacerlo tan rígido. Esto permitiría, en primer lugar, aprovechar mejor el Metro. En Metro había una inversión muy grande, pública y subutilizada en esa época.

Además, se podrían generar economías de escala en los servicios de buses al usar elementos de tamaño mayor, unidades de negocio mayor; responder mejor a las horas puntas con servicios especiales, servicios expresos o de refuerzos sólo

en los tramos en que la demanda es mayor. Es decir, no tengo para qué ir de punta a punta, como ocurría en el sistema que existía entonces.

Se deben atacar nuevos mercados. No me referí a los viajes a pie -sólo hablé de los viajes motorizados-, pero es importante destacar que hay una importante cantidad de viajes a pie mayores a cinco cuadras. ¿Qué pasaría si hubiera un servicio local que cobrara 150 ó 200 pesos por ese trayecto? Ese sistema no podía existir en el entramado existente entonces, pero sí en un sistema integrado.

En segundo lugar, manteniendo la idea de prestadores privados de los servicios, que las licitaciones fueran de verdad, con competencia. Obviamente, ya no servía seguir licitando recorrido a recorrido por tres años, porque ya se sabía quien se la ganaba. Tenía que haber licitaciones que permitieran nuevos actores, que tenían que haber unidades de negocio mayores y por plazos más prolongados.

Otro elemento clave es la flexibilidad para acomodarse a los cambios en la demanda. Cuando se hacen licitaciones, hay que tener cuidado, porque se fijan ciertas reglas del juego, y si son muy rígidas, se termina cambiando la rigidez de la estructura de recorrido punto a punto por una rigidez de contrato y se sigue estando en serios problemas para ser competitivo. Por lo tanto, caminar en la dirección de un sistema integrado presentaba desafíos muy importantes.

Entre esos desafíos, está el diseño e implementación del sistema, el uso de tecnología para la integración. El concepto de integración sin tecnología no funciona. Es esencial y lo sabemos bien.

En tercer lugar, se requiere un cambio -no es algo menor- en la organización de la industria del aparato regulador. Ésos son los desafíos en términos de cómo rediseñar el sistema.

Pero también existen requisitos adicionales, como la renovación de la flota. ¿Qué vehículos usar? ¿A qué ritmo renovar la flota? ¿Marcha forzada en forma natural en la medida en que fueran cumpliendo su vida útil?

Otro requisito es la infraestructura para transbordos y dar prioridad en vías para proteger a los buses de la congestión generada por los autos,

o realizar extensiones del Metro. Esa infraestructura es clave para un sistema integrado.

Además, se necesitan terminales de las empresas, tanto extremos como intermedios, para generar un servicio no punto a punto, sino más en función de que se necesita en los segmentos que hace falta. Pero para eso tiene que haber formas de operar terminales intermedios. ¿Qué estándares se pondría a todo esto? Ésta es una pregunta muy relevante, porque, a diferencia del concepto de integración, se tiende a reducir costos. Todo esto representa inversiones que tienden a aumentar el costo. Lo que uno gana por un lado, lo pierde por el otro, lo que no resulta un buen negocio. Por lo tanto, se plantea el problema de cuáles son los estándares y las magnitudes de las inversiones comprometidas. Segundo, ¿quién lo financia?

Responder al problema significa responder al conjunto, ya que no se debe ir por parte. Para responder a dicho conjunto, había un desafío. Aparte de programar ejecución oportuna -no hace falta hacer ningún comentario-, el tema esencial en el cambio del sistema de transporte público es cómo encontrar un punto de equilibrio entre los cambios orientados a reducir los costos y las inversiones necesarias, que tienden a aumentarlos.

Al respecto, es necesario mirar al competidor, dado que si se corrige la distorsión que hay en la competencia -y por lo tanto la vara sube-, hay más espacio para el sistema de transporte público, puesto que, de lo contrario, comienzan a aparecer los subsidios, porque para mejorar la competitividad hay que evitar que los costos de las inversiones y otros costos recaigan sobre el sistema.

Es mucho más racional un sistema donde se corrige la distorsión, dado que la tarificación por congestión permite mejorar la situación de la ciudad y la posición competitiva del transporte público. Incluso, genera, desde la misma ciudad, los recursos que permitirían hacer las inversiones. Si son necesarios los subsidios, el mismo sistema de transporte los generará.

En el juego de dónde se pone la vara, es clave determinar qué exigencias se hacen al sistema, en términos de costos, para avanzar bien en este desfiladero estrecho que muestran las cifras a las que me referí.

Por último, para que funcione bien el sistema es necesario un cambio cultural, no sólo en

la forma de hacer el transporte público, tanto de los que prestan el servicio como de los usuarios, sino también en la forma de mirar el problema. Si vemos el transporte público en el sentido de que los buses son una cosa y el Metro otra, se pierde la perspectiva y nos vemos en esta situación en que, quizás con años de retraso, nos damos cuenta de qué está pasando, lo que puede tener consecuencias importantes para el país.

Ésta es la visión de cómo se veía la situación del transporte público en 2002. Espero que estos antecedentes les sean de utilidad en la tarea de ver por qué el Transantiago no ha respondido a los desafíos planteados.

Muchas gracias.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, la presentación del señor Jaime Gibson me pareció muy sólida y necesaria para el trabajo que vamos a desarrollar.

Más allá de hacer consultas específicas, por su intermedio señor Presidente, le solicito al señor Gibson antecedentes que nos permitan estudiar más a fondo los distintos diagnósticos que existían del sistema en 2002.

Me imagino que la crisis -la espiral de deterioro- también la han vivido otros países. Es decir, hay un diagnóstico de la situación chilena y, por lo tanto, sería interesante conocer otros casos, para formarnos una opinión más cabal sobre la naturaleza de la crisis y sobre los riesgos futuros, lo que seguramente motivó hacer un cambio de fondo.

Respecto de las alternativas de superaciones, me imagino que hubo un debate académico en el país respecto de las distintas alternativas de superación de una crisis como la que se estaba insinuando y proyectando.

Junto con nuestro debate, me gustaría pedirle antecedentes al señor Gibson acerca de cómo se ha dado este debate en otras partes y las soluciones que se han planteado en esos otros escenarios.

Son solicitudes para informarnos mejor, dado lo sugerente y profunda de su intervención.

Gracias, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados ¿les parece que primero formulemos las preguntas?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Gracias, señor Presidente.

También deseo agradecer la presentación de don Jaime Gibson, que efectivamente apunta a lo que durante todos estos años estuvimos viendo respecto del tema de transportes.

En ese lapso también se hicieron modificaciones que apuntaban a algún punto para solucionar los problemas o para dar un mejor servicio, como reducir la cantidad de buses pequeños, traer buses grandes -que, desde mi punto de vista, ocasionaron más problemas en muchos casos-, obligarlos a adicionar a los buses un pagador automático, que tiene alto costo para los microbuseros y que no resultó a la larga. Incluso, hasta hace poco, los que no lo usaban igual tenían que tenerlo funcionando porque, de lo contrario, les pasaban un parte.

Es decir, los esfuerzos que se fueron haciendo fueron inútiles para lograr el objetivo buscado.

Si no es mucha impertinencia, señor Gibson, me gustaría preguntarle para que en forma oral o por escrito nos informe en qué consistió su asesoría, cómo y cuándo se dio. Imagino que ésta fue a la comisión de Transportes de Transantiago, pero no sé si como universidad, como empresa asesora, ya que en muchos casos se ha mencionado o cuestionado la cantidad de asesorías para el proyecto del Transantiago para que, posteriormente, no diera el resultado esperado.

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

El señor BURGOS.- Agradezco la interesante y rigurosa exposición respecto del tema que convoca a esta Comisión.

Respecto de la primera parte de su exposición, cuando se refería a la primera pregunta, respecto de la situación que vivíamos, y los datos que entrega, me hace fuerza su afirmación de que "difícilmente otra industria hubiera podido seguir trabajando compitiendo con la situación que

le tocó vivir a la industria del transporte público”.

Pregunto: ¿por qué pudo seguir actuando frente a un hecho tan relevante, desde el punto de vista de los ingresos y de su capacidad de hacer un negocio, porque esas personas no eran filántropos? ¿Existe alguna razón técnica? ¿Hay alguna razón que explique por qué se seguía haciendo la inversión, a veces grandiosa, de comprar buses frente a un mercado de esta naturaleza?

Además, quiero que se refiera al primer intento de mejorar la mala situación que había en los años 80, con el intento de liberalización del transporte público. No me acuerdo bien de ese proceso, por lo que le pido que entregue más detalles sobre él.

La segunda pregunta que usted se hace para fundamentar su exposición es: ¿qué clase de cambio se requería? A su juicio, en términos generales, ¿el diseño que se hizo responde en algo a lo que era necesario? Más allá de los problemas de implementación, ¿fue una buena respuesta frente a esa situación? Entiendo que mis preguntas se escapan un poco al tema central de su exposición, pero le agradecería que me pudiera contestar mis consultas.

He dicho.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, me gustaría aprovechar la exposición del señor Gibson para preguntar lo siguiente. Él nos ha dado a conocer las deficiencias del antiguo sistema y todos hemos conocido las del nuevo. Si de usted dependiera y si se encontrara en octubre de 2006 o en febrero de 2007, ¿habría dado curso a la implementación del Transantiago o no lo habría hecho?

En segundo lugar -sé que escapa un poco al sentido de esta invitación-, me interesa saber por dónde ve las soluciones al actual problema. No pretendo que se agote el tema aquí, pues, sin duda, es imposible hacerlo. Sin embargo, me interesa saber de qué manera usted esboza las soluciones.

Por último, a su juicio, ¿los 290 millones de dólares que acaba de aprobar el Congreso Nacional resuelven los problemas de fondo del Transantiago o, por el contrario, estos recursos sólo están destinados a tapar hoyos?

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, gran parte de mis inquietudes, de alguna u otra manera, ya las abordó el diputado señor Burgos. Por lo tanto, solamente quiero subrayar un tema.

El señor Gibson planteó que, en un momento dado -en el 2002-, el sistema estaba al borde de la quiebra. ¿Es posible que nos explique cómo una empresa que está al borde de la quiebra o quebrada sigue trabajando, puede continuar prestando el servicio -por lo demás, bastante deficiente, por todo lo que conocíamos-, y si ese sistema es replicable también ahora, en que las empresas pueden funcionar con esta especie de déficit que van sobrellevando o siempre será necesario un subsidio para que el transporte público pueda funcionar bien?

Por otro lado, ¿cuánto tiempo debería demorarse la implementación de un sistema nuevo hasta que esté plenamente vigente? ¿Un año? ¿Seis meses? ¿El cambio debe ser paulatino o brusco?

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer y felicitar la exposición que nos ha entregado el señor Gibson.

En segundo término, eché de menos los elementos que afectaron al sistema de transporte público. Quizás, podría mencionarnos, a su juicio, el impacto que pudo tener el plan de descontaminación de la Región Metropolitana y la restricción vehicular, que fue dando una señal o incentivo a la compra del segundo o del tercer auto y provocó un impacto muy fuerte en el parque automotor.

Actualmente, en nuestro país se venden más de 420 vehículos nuevos cada día y un porcentaje importante de ellos llega al parque automotor de Santiago. Creo que hay un vínculo entre el plan de descontaminación y los elementos que generaron un mayor incentivo a comprar y usar el automóvil. ¿Le parece que fue un factor o no? Hoy, estamos viendo cómo la Región Metropolitana vuelve a la situación de contaminación que tenía en el 2002.

Por otra parte, el señor Gibson explicó que el sistema no era capaz de responder a la demanda de un transporte público adecuado y que eso

fue provocando el deterioro progresivo del uso del transporte. ¿Cree que con el nuevo sistema que se está implementando se va a poder satisfacer esa demanda? Pareciera ser que, por el camino escogido, vamos en la dirección contraria y que, por tanto, se acentúa la incapacidad de responder a las demandas de los usuarios y, por consiguiente, el sistema de transporte público podría ser más caótico que antes, porque puede haber más incentivo al uso y compra de vehículos particulares, más aun cuando la señal pública que dio entonces la autoridad fue destinar fuertes recursos al Metro - no recuerdo bien las cifras, pero me parece que se destinaron más de 2 mil millones de dólares al Metro y 200 millones ó 3000 millones de dólares a la infraestructura vial de superficie.

Entonces, ahí también hay un elemento que genera congestión en la superficie, que hace difícil pensar que los elementos que hicieron que cayera el transporte público y que no satisficiera las capacidades de responder a la demanda de los usuarios ahora sí logren ese objetivo.

He dicho.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, en la exposición del señor Gibson, me llamó la atención el análisis neto de mercado, donde habló muchas veces de competitividad, pero no desde el punto de vista de un derecho ciudadano, cual es tener un transporte adecuado y con buenas tarifas.

Por ello, quería preguntar si durante los últimos 15 años siempre se ha hecho un análisis sólo desde el punto de vista de la competitividad y no de satisfacer un servicio, si es necesario, con subsidio del Estado, como ocurre en casi todos los países del mundo. Incluso, en países tan modernos como Taiwán, se subsidia dos tercios, un 70 por ciento, del costo del transporte.

Por otra parte, al referirse a la competitividad, ¿no es contradictorio referirse a otro tipo de transporte en el que actúan muchísimas menos empresas?

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, para mantener un orden en las intervenciones, voy a dar la palabra primero a los diputados que son miembros de la Comisión y después al resto de los diputados.

¿Habría acuerdo para adoptar esto como un criterio permanente?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, al escuchar el diagnóstico del señor Gibson respecto de la situación que existía, entendí que se dirigía a un punto de quiebre total. Es decir, la situación no era sostenible ni estaba equilibrada y, por lo tanto, era indispensable cambiar. Entonces, ¿la solución al problema era cambiar a un sistema integrado? ¿No había ninguna otra alternativa? Si la respuesta es afirmativa, ¿cuál es el tiempo razonable que toma el diseño de un sistema integrado? ¿Cómo se hace semejante cambio cultural en la población, al cambiar drásticamente un modelo conocido? Entre paréntesis, usted mencionó que el Estado, con algunas de sus políticas, incentivó, en las horas punta, el movimiento unidireccional. Eso lo hemos visto todos quienes representamos a sectores con viviendas sociales, y la ubicación de los colegios refuerza esa unidireccionalidad.

Entonces, me gustaría saber si había otra alternativa o si la única respuesta era el sistema integrado.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, agradezco la intervención del señor Gibson, quien ha hecho un diagnóstico desde el punto de vista del mercado. Sin embargo, algunas situaciones que él manifestó no me quedan muy claras.

Si bien el sistema de transporte público perdió alrededor del 30 ó 33 por ciento de sus clientes, no me queda claro cuál fue la participación de los actores en la pérdida de competitividad. Aquí están involucrados los usuarios, los operadores y el Estado. Entonces, no queda claro quién es el mayor responsable de esta situación. Sin duda, es un buen diagnóstico, pero no señala las responsabilidades.

A modo de ejemplo, menciono la construcción de las autopistas. Por una parte, considero un despropósito haber avanzado en esa línea si, por otra, el transporte público no tenía las facilidades para su desplazamiento y para entregar un mejor servicio. Me gustaría avanzar en

ese sentido, porque es muy importante delimitar las responsabilidades.

Por cierto, los usuarios quieren desplazarse bien. Si pueden adquirir un automóvil, lo van a hacer, sobre todo si se les están dando facilidades para desplazarse, con mejores autopistas. Entonces, desde el punto de vista del sistema, ¿qué responsabilidad tuvieron los antiguos operadores? ¿Ellos tenían que ver más con la recuperación o la mejoría del sistema o simplemente desarrollar el negocio al que estaban abocados? ¿Cuál fue la responsabilidad del Estado? ¿Por qué no se construyeron vías segregadas, exclusivas, en el momento adecuado? ¿Por qué se esperó a que hubiera una mayor contaminación y una gran congestión vehicular para avanzar con este proyecto?

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

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, agradezco la explicación del señor Jaime Gibson, ya que, por lo menos, hizo un rayado de cancha.

Sin embargo, deseo preguntarle si el diagnóstico que hizo afecta de igual manera a toda la Región Metropolitana o es un fenómeno que se agrava especialmente en las comunas del sur de Santiago, concretamente en Puente Alto y La Pintana, que representamos en la Cámara de Diputados con la diputada Isabel Allende. Uno aprecia que la gente vive en esas comunas, pero tiene que trasladarse a la zona norte de la ciudad para trabajar. Queda la impresión de que la situación afectó más a la gente de menores recursos.

Por otra parte, se dice que el Plan Transantiago se diseñó en base a un plano de Santiago de 2001, lo que sería la causa del retiro de buses de sectores que en ese año no estaban poblados, pero que hoy tiene villas y poblaciones. Por eso, con la puesta en marcha del Transantiago, de la noche a la mañana, mucha gente quedó sin movilización.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, agradezco la presencia y el aporte del señor Gibson a la Comisión. Invitarlo ha sido una excelente decisión, ya que conozco algunos aspectos de su trayectoria profesional. Sin embargo, no me parece

adecuado que tenga que rendir examen ante la Comisión de su experiencia, porque es uno de los profesionales más destacados de Chile.

Ahora bien, hay muchos casos similares en el mundo sobre integración tarifaria y de nuevas tecnologías. Por lo tanto, lo que se proponía para Santiago no era novedoso, porque ya se conocían experiencias similares en ciudades tanto o más complejas que Santiago.

Ahora, la insistencia permanente de impedir un subsidio del Estado, ¿afectó la solución que finalmente se planteó? Por ejemplo, me he reunido con la autoridad metropolitana de Barcelona y en esa ciudad el subsidio a la tarifa alcanza a 45 por ciento.

A su juicio, ¿fue un error haber tenido un solo ministro para Obras Públicas y Transportes, debilitando el sector del transporte?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristo.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, a propósito de lo que señalaron los diputados Burgos y Latorre, aclaro que sólo pedí saber a qué organismo pertenece el señor Gibson, porque no tengo el gusto de conocer su trayectoria. Sólo me interesa saber si trabaja en el sector privado, en la Universidad de Chile o en la Universidad Católica, etcétera. En ningún caso he querido faltarle el respeto, sino que -reitero-, simplemente, no tengo el gusto de conocerlo y nadie lo ha presentado.

Como ya dos diputados se han referido a ese hecho, me siento aludida por los comentarios realizados. Estimo que no he cometido ninguna impertinencia ni he dicho nada absurdo. Sólo me interesaba saber si asesoró o no a la Comisión del Plan Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, si hubiese cometido una impertinencia, le habría llamado la atención, porque mi intención será velar permanentemente por la integridad y honorabilidad de los invitados. En todo caso, no he considerado -creo que los demás diputados también lo estiman así- que haya cometido ninguna impertinencia.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, aclaro que nunca ocupé el término "impertinente" ni tampoco lo usó el diputado Latorre. Es más, ella misma calificó que podría ser considerado así.

El señor HALES (Presidente).- Posteriormente podemos debatir con más detalle el tema.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, junto con agradecer la exposición del señor Gibson, quiero preguntarle acerca de las cualidades del sistema antiguo y si considera que alguna de ellas debería mantenerse en el sistema actual.

Gracias, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado s Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, también quiero agradecer la exposición del señor Gibson y hacerle tres preguntas muy concretas.

La primera de ellas dice relación con algo que ya esbozó el diputado Latorre. Con la experiencia que tiene nuestro invitado, quiere consultarle si en algún lugar del mundo existe un sistema de transporte público que no reciba subsidio del Estado, esto es, que funcione solamente en base a la tarifa.

La segunda pregunta es si hay una relación porcentual entre el número de habitantes y la cantidad de buses, porque me parece que ése es uno de los temas centrales del Transantiago.

Finalmente, aunque no tengo claro si el señor Gibson se refirió al tema de las tarifas, quiero saber cuál sería, en nuestro contexto, una tarifa rentable y operativa para el sistema.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, con las preguntas del diputado Accorsi cerramos las intervenciones para los efectos de hacer consultas a nuestro invitado y les aclaro que no habrá posibilidad de contrapreguntar.

Sin embargo, quiero hacerles notar que de las intervenciones de algunos colegas, como las de los diputados Uriarte y Burgos -no voy a nombrarlos a todos-, observo un gran interés por conocer las opiniones de nuestro invitado acerca del funcionamiento del Transantiago, no obstante que

sólo asistía para referirse al diagnóstico inicial, al "capítulo cero", a la situación previa a dicho plan.

En razón de lo anterior, sugiero que le pidamos al señor Gibson que en esta ocasión se concentre en contestar, con toda libertad, las preguntas referidas a la materia para la cual fue convocado y, si a los señores diputados les parece, lo podemos invitar nuevamente para que en otra sesión se refiera a otros aspectos del Transantiago, como su diseño, sus errores y sus fallas, porque se nota que tiene opinión al respecto y se la ha guardado. Enhorabuena que los diputados que he mencionado hayan hecho consultas sobre esos otros temas. Sin embargo, responderlas ahora podría desnaturalizar el sentido y el orden de este debate.

Si les parece, procederíamos de esa forma.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

Entonces, pido a nuestro invitado que conteste aquellas preguntas que digan relación con la materia para la cual fue convocado.

Como quedan pocos minutos antes de que seamos llamados a votar a la Sala, le pido que, si puede, sintetice sus respuestas. Además, le informo que es probable que sea invitado nuevamente.

El señor GIBSON.- Señor Presidente, en primer lugar, permítame aclarar la duda planteada por la diputada María Angélica Cristi.

Trabajé como asesor del Transantiago en la época en que dicho plan estaba a cargo del señor Germán Correa, pero fue sólo por unos meses, ya que dejé de hacerlo a comienzos de 2003. Como consecuencia de lo anterior, sólo estuve durante las primeras discusiones del proyecto. Cuando se tomaron las decisiones ya no estaba ahí.

Espero que eso responda la inquietud de la señora diputada, que, por lo demás, me parece muy legítima.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Se lo agradezco.

El señor GIBSON.- Sobre los antecedentes, bibliografía, voy a hablar con algunos de mis colegas de la universidad para ver si podemos armarles algo que les sea de utilidad.

Entre las preguntas que se me hicieron hay una muy puntual que se refiere a la liberalización de los años 80. Había libertad de recorridos y de tarifas; todo era, teóricamente, libre, pero la verdad es que dirigentes empresariales armaron la cosa. Como resultado, en 1990 había aproximadamente 14 mil buses, de todos los pelajes, tamaños y antigüedades, con menos demanda que en 2001, en que había algo más de 7 mil buses, y la tarifa era muy alta, de modo que no funcionó en ninguno de los sentidos, por una buena razón: la competencia en la calle no funciona. Aquí tiene que existir competencia "por la calle". Si usted espera un bus y viene uno que es 40 pesos más caro que el que pasó antes, entonces ¿esperará a que vuelva a pasar el anterior? Por lo tanto, no hay manera de que la competencia funcione en la calle. Ésa es la razón de fondo.

Hay otras preguntas que quisiera precisar. Si dejé la sensación de que sostuve que el sistema estaba en quiebra, me equivoqué. El sistema no estaba en quiebra. Justamente, se estaban reduciendo la cantidad de buses, pero subía la tarifa. Para no estar en quiebra, se subía la tarifa. El problema era la dirección hacia donde eso se encaminaba. Mi preocupación se dirigía a entender esta situación a ocho o diez años. Y como la experiencia nos indica, cambios de magnitud en un sistema tan complejo como éste toman varios años. No se pueden hacer de la noche a la mañana y, por lo tanto, no se trata de responder al problema de hoy, sino al que esperamos que se produzca en varios años más, para tratar de anticiparse. Por lo tanto, reitero que el sistema no estaba en quiebra, no perdían plata, pero estábamos cerca de empezar a vivir esa situación.

Ahora, ¿es la única respuesta un sistema integrado? No me atrevería a ser terminante y afirmar que sí. De las que yo conozco, es la mejor; realmente, no conozco otro camino que podría servir para una ciudad como Santiago. Hay suficiente experiencia acumulada como para decir que es un camino que puede funcionar bien en una ciudad como Santiago.

Algunos diputados desatacaban que había mucho análisis de mercado. Así es. Lo que intentaba analizar es lo que estaba pasando con los ciudadanos que hacen una elección -llámenle mercado o como quieran-, pero son decisiones que los usuarios toman. ¿Y qué estaban decidiendo esos ciudadanos respecto del sistema que existía? Por

eso he querido poner el énfasis en ese punto. No nos olvidemos de que es una decisión competitiva. A uno le podrá gustar o no la competencia, pero esta decisión es competitiva, y me parece esencial no olvidarlo. Creo que es una de las cosas que se está olvidando.

Otros señores diputados consultan si a la hora de diseñar el sistema sólo hay preocupación por consideraciones de mercado o si interesan ciertos derechos ciudadanos, etcétera. Creo que eso es completamente legítimo. Por ejemplo, yo soy discapacitado, y no he podido ser usuario de los buses. Me he dedicado a estudiarlos, pero no los he podido usar. Cuando se introducen esas consideraciones, alguien tiene que pagar por ello. Lo que no es razonable es pedirle al sistema -que además tiene que competir- que se haga cargo de otras demandas absolutamente legítimas, pero que no son exigencias que se hacen a otros sistemas. Y eso tiene algo que ver con la pregunta que hacía el diputado en cuanto a quiénes son los responsables del deterioro que se fue produciendo. Honestamente, creo que la responsabilidad mayor es del Estado. Me encantaría decir que es de la ciudad, si hubiera una autoridad metropolitana responsable. Pero como no es así, tengo que decir que es el Estado.

Los operadores han jugado el juego que se les ha invitado a jugar. Si ha sido mejor o peor, ése es otro tema. Pero quién invita y pone las reglas -o deja de ponerlas voluntariamente- es el Estado. De modo que, a mi juicio, ahí está la responsabilidad principal.

Con respecto a qué efectos pudo tener el plan de descontaminación y la restricción vehicular, creo que no son muy significativos. Es cierto que, probablemente, eso tendió a aumentar artificialmente la tasa de adquisición, pero en términos de disponibilidad de autos, a la hora de hacer la elección del viaje, no cambia grandemente las cosas. Algunas de las mejoras, como el cambio de buses, etcétera, sirvieron de algo, pero no constituyen el meollo del problema. El meollo está en la distorsión que hay en términos de que las externalidades que generamos los automovilistas no son internalizadas.

Además, hubo varias preguntas que tienen que ver con el subsidio. Éste no es un problema de principios, sino de realidades y ese es el análisis que hacía al final.

¿Qué le pido al sistema? ¿En qué campo lo hago funcionar? Eso tiene que cuadrar, porque si no me voy a inventar una mentira. Las cosas no van a ser como se suponía que eran. O voy a tener que empezar a encontrar como resultado con que hay que "inflar el neumático" de alguna forma.

Primero, no hay nada de raro en que haya subsidios si ello tiene que ver con cosas como las que estábamos hablando, como imponer exigencias. Por ejemplo, en una ciudad como Santiago, en la noche no puedo hacer que la gente tenga que esperar tanto tiempo, particularmente en algunas zonas especialmente peligrosas. Por esas consideraciones, voy a poner servicios que no van a ser rentables. Ahí hay una razón. O están los estándares, los derechos ciudadanos o los problemas de contaminación.

Sin embargo, creo que siempre son buenos los sistemas subsidiados. Los subsidios a las empresas tienden a producir malos hábitos. Ojalá los subsidios sean muy específicos y no vayan al bolsillo de la empresa, o vayan lo menos posible. Es preferible que lleguen a los usuarios o para financiar determinadas infraestructuras de los diseños. Pero lo más importante es tratar que los subsidios sean lo menos necesario posible. En particular, no se debieran entregar subsidios para corregir la distorsión en la competencia con el automóvil. En lugar de subsidiar el transporte público, es mejor aplicar la tarificación, para que no sea necesario ese subsidio.

El señor HALES (Presidente).- Señor Gibson, también se le preguntó respecto de la experiencia comparada con otras partes del mundo, especialmente respecto de los subsidios a nivel mundial.

El señor GIBSON.- A ese punto me dirijo.

El subsidio está muy generalizado, porque lo que nos pasó también está pasando en el mundo. En las ciudades con más desarrollo económico, en general, existe el subsidio. ¿Por qué? Porque no hay tarificación por congestión.

Por eso mi análisis se refería a la dirección a que nos estamos encaminando, lo que se relaciona también con esta otra razón para que existan subsidios, como es el imponer ciertos estándares que no están en la lógica del negocio propiamente, sino de cierta demanda ciudadana. Es así. Pero creo que habría mucho menos subsidio y

menos congestión y la ciudad funcionaría mejor si hubiera tarificación por congestión.

En cuanto a las cualidades del sistema antiguo, quiero decir en esa época el Estado no hacía su pega, pero los operadores lo hicieron bastante bien en términos de cobertura y tenían habilidad para buscar los servicios sin contar con todos los datos y la información necesaria. En muchos casos, sus condiciones de operación eran extremadamente precarias, porque no tenían recursos para aplicar encuestas. No se le podía pedir al dueño de un bus que llevara a cabo esa encuesta en toda la ciudad para obtener información sobre los recorridos.

De manera que el sistema antiguo era muy flexible y se acomodaba a las características de una ciudad que al comienzo creció de manera un tanto explosiva. Sin embargo, después se empieza a perder demanda. La virtud de los operadores del sistema antiguo fue su capacidad de acomodarse a las circunstancias sin contar con todos los datos. Tenían la habilidad de artesanos para responder a la demanda, pero con el tiempo comenzaron a hacer agua, debido a que el sistema se tornó demasiado costoso.

Del sistema antiguo mantendría la idea de estándares mínimos de servicio, pero no resulta razonable cambiar algo por otra cosa peor; al menos, debe ser igual. Eso trataría de preservar, sin perjuicio de que habría que efectuar cambios sobre lo que impacta los costos de la oferta de esos estándares de servicio.

Creo que he respondido todas las preguntas referidas al sistema de transporte público existente antes del funcionamiento del Plan Transantiago. Sin embargo, con gusto volveré a concurrir a la Comisión si me invitan en una próxima oportunidad.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco la presencia del señor Jaime Gibson, ingeniero consultor y asesor en temas de transporte, a quien probablemente volveremos a invitar a la Comisión.

-El señor Jaime Gibson se retira de la Sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en cuanto al establecimiento de criterios para la elaboración del listado de invitados que la Comisión recibirá en las próximas

sesiones, me he permitido plasmar las distintas proposiciones formuladas por los señores diputados, la cual procederé a leer más adelante.

Sin embargo, antes quiero hacer presente que hay un proyecto de reforma constitucional, el cual todavía no ha sido aprobado, sino que se encuentra en trámite de Comisión Mixta -iniciativa que el Presidente de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia conoce muy bien-, que se refiere a las comisiones investigadoras. Algunas de sus normas aluden a los invitados, que sugiero tomar en consideración para el funcionamiento de nuestra Comisión, con el objeto de facilitar la asistencia de los invitados, porque algunos pueden asistir voluntariamente y otros hacer presente que no concurrirán, ya que se considera invitar a representantes de bancos, empresas y también a particulares, quienes no pueden ser citados.

Al respecto, su artículo 57 señala claramente que hay que velar que no se les falte el respeto debido con acciones o palabras descomedidas, con imputaciones mediante las cuales se les atribuyan intenciones o sentimientos opuestos a sus deberes, y que se salvaguarde también el respeto y protección a la vida privada, a la honra de las personas y de su familia, el secreto profesional y los demás derechos constitucionales. En fin, también agrega que se podrán hacer los llamados al orden, suspender la sesión o excusar a los afectados.

En resumen, lo que quiero mencionar es que veo el ánimo de todos los señores diputados de asegurar que ésta sea una Comisión lo más eficiente posible, porque la ciudad está a la espera de su buen funcionamiento.

En ese marco, hecha esta observación, ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, como cosa previa, y como procedimiento, usted, que ha elaborado este documento en conversaciones con varios colegas, podría explicar brevemente a la Comisión cómo llegó a esto, cuál es el objetivo, cuál es el sentido de los capítulos y colores, etcétera. Una vez que tengamos claridad al respecto, quiero pedirle que nos dispensara -al menos, a los diputados de la Alianza por Chile- unos diez minutos para conversar antes de resolver este tema. Pero queremos que usted nos explique los

criterios y que después suspenda la sesión por unos diez minutos, para conversar y fijar nuestros criterios.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, pensé que la entrega de los nombres que debíamos hacer hoy era parte de un esquema de trabajo que nos iba a proponer, en cuanto a capítulos y a la forma en que nos íbamos a ordenar, además de considerar a las personas que pensábamos invitar.

Entonces, podríamos partir por el esquema de trabajo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece la propuesta de la diputada Cristi?

Acordado.

El trabajo que estoy presentando consiste en sugerir a los señores diputados ordenar el conjunto de los invitados en siete capítulos distintos. Podrían modificarse y naturalmente la propuesta está sometida a debate. ¿Por qué siete capítulos distintos? Porque en conversaciones con los diferentes diputados -no surge todo de mi ingenio, ya que he tenido muchísima colaboración de los diputados de las diferentes bancadas- he llegado a ordenar los capítulos de la siguiente manera: un Capítulo I -que aparece en amarillo pálido en la planilla que tienen en sus manos- se refiere a invitar a personas vinculadas al Transantiago para ayudarnos a hacer un diagnóstico de ese plan para interrogarlos y preguntarles todo lo necesario respecto al diagnóstico.

Hay invitados que pueden abordar aspectos políticos, como Germán Correa, o político-técnicos, como es el caso de Fernando Aguirre, Henry Malbrán, Juan Enrique Coeymans y Juan Esteban Doña, que son especialistas en aspectos técnicos, más los que los señores diputados quieran agregar. Podemos eliminar nombres de esta lista o podemos agregar otros.

El Capítulo II es más largo y tiene bastantes invitados, aunque, sinceramente, no creo que podamos invitarlos a todos. He sido bastante receptivo en las propuestas que me han hecho y he llegado a incluir más de setenta invitaciones, lo cual significa que se nos pasaría el plazo solamente en recibir a los invitados, aun cuando pueden venir varios juntos e intervenir en menos

tiempo. En todo caso, el Capítulo II apunta a la revisión de todos los aspectos de diseño.

Se han dividido, en forma gruesa, los juicios sobre Transantiago en dos aspectos: aspectos del diseño y de la implementación, es decir, de cómo empieza a funcionar.

Naturalmente, no leeré nombres de los posibles invitados. Incluye todo lo que se refiere a la forma en que se concebía el Plan Transantiago y los errores y fallas del diseño, etcétera. Algunos de los invitados fueron propuestos por tres o cuatro personas.

El Capítulo III se refiere a la implementación antes de la puesta en marcha. El diputado Gonzalo Uriarte hacía especial hincapié en que nos detuviéramos en un período, lo que es absolutamente razonable. No se puede dividir tan groseramente el diseño y la implementación porque había cosas de la implementación que eran anteriores al 10 de febrero de 2007, como, por ejemplo, elaborar las bases de licitación.

Por lo tanto, en este capítulo se invita a personas que tuvieron que ver con la implementación en el tiempo anterior a la puesta en marcha.

Se propone a gente de Sonda, del Metro, a algunos operadores cuyos nombres aún no tenemos. Incluso, un diputado propuso al embajador de Suecia a propósito de los aspectos jurídicos y técnicos en relación con la licitación, las garantías de Volvo, porque el gobierno sueco también estaría involucrado, cuestión que también forma parte de la inquietud de investigación de los señores diputados. No se está emitiendo un juicio.

El Capítulo IV contempla un listado de invitados relacionados con la implementación desde octubre de 2005, momento en que los buses salieron a la calle para hacer una especie de marcha blanca, hasta febrero de 2007. Es decir, abarca el período que resta de 2005, todo el 2006 y hasta febrero de 2007, momento en que el ministro Espejo da la partida al Transantiago.

Entonces, en resumen, el Capítulo III corresponde a la implementación antes de la puesta en marcha y el Capítulo IV a la implementación entre octubre de 2005 y la puesta en marcha en febrero de 2007.

El Capítulo V se refiere a la puesta en marcha que comenzó el 10 de febrero.

La tendencia natural de los señores diputados -no es el caso de los presentes- ha sido decir que Transantiago es lo que ocurre desde el 10 de febrero en adelante y que lo anterior es sólo diseño.

Por esa razón, he querido ordenarlo en estos capítulos, pero, si les parece, podemos cambiarlos y darles otro orden.

El capítulo VI lo he denominado "La situación actual". Quizás puede ser un mal título, pero es lo que ocurre después del 10 de febrero.

El señor MONTES.- La crisis.

El señor HALES (Presidente).- Así es: la crisis.

En todos los capítulos aparecen algunos responsables de carácter político, como, por ejemplo, el señor Blas Tomic, que se referirá a aspectos jurídicos, políticos y, quizás, también técnicos.

Hemos querido concentrar -de acuerdo a lo conversado con casi todos los señores diputados, porque algunos no se encontraban en el país en ese momento- en el Capítulo VII las responsabilidades de la conducción política. Es decir, se pretende concentrar en un capítulo todos los nombres que a los señores diputados les parezcan necesarios.

No es necesario que hoy tengamos la lista completa y congelada. Incluso, hoy podríamos sólo definir los criterios y seleccionar un par de invitados para la sesión del lunes próximo, para que no nos quedemos sin invitados, porque todos estamos muy estimulados para trabajar.

Quiero hacer presente en esta sesión que la totalidad de los señores diputados que integran esta Comisión han resuelto duplicar la cantidad de sesiones, por lo que, además de asistir a las sesiones de Sala, de comisiones permanentes y a la de los martes, también nos reuniremos en el palacio Ariztía, los lunes, desde las 10.30 horas, a objeto de abocarnos a nuestra tarea.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco el esfuerzo que ha hecho por sistematizar y dar un ordenamiento al funcionamiento de la Comisión.

Por otro lado, me gustaría que accediera a lo solicitado para que nuestra bancada pueda conversar.

Lo que acordemos respecto de los invitados no es un listado rígido, sino que puede ser modificado.

Seguramente ocurrirá que durante el transcurso de las audiencias surjan nuevos nombres, antecedentes o brazos que se desprendan de alguna intervención y que motiven alguna invitación a alguien que tenga un rol relevante a quien no habíamos considerado. Por lo tanto, para aclarar posiciones y criterios, quiero saber si vamos a trabajar con cierto rango de flexibilidad al abordar el listado y comenzar a definir los invitados para las próximas dos semanas.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, valoro la explicación respecto del programa de trabajo, porque es riguroso, serio y completo. Lo que más valoro es que tiene una lógica científica para investigar, porque normalmente en las comisiones investigadoras viene gente, habla mucho y al final se sacan conclusiones a partir de fragmentos de lo que cada uno dijo. Creo que acá hay una secuencia clara.

En esa línea, propongo que a los invitados de cada capítulo se les hagan ciertas preguntas básicas. Por ejemplo, respecto del primero, sería conveniente acotar el tema para que no hablen de todo lo que se les ocurra. La tendencia de los invitados, y también de nosotros al interrogar, será hablar de todo. Entonces, tenemos que tratar de profundizar.

Respecto del primer capítulo, me imagino, que la idea es preguntar por el modelo por el cual se optó y por qué razones. Esa será la pregunta a los invitados que figuran dentro del color amarillo del listado propuesto.

En el segundo capítulo, que corresponde al diseño, seguramente preguntaremos por el desarrollo del modelo.

Insisto en que es importante acotar las preguntas a los invitados, así como también nuestras intervenciones, de manera que nos mantengamos dentro del tema que se está tratando y pudiéramos avanzar.

También es significativo que, en una investigación con el grado de complejidad que tiene ésta, la Presidencia de la Comisión tenga la facultad para adecuar el listado de invitados, porque hay muchos y algunos podrán asistir y otros no, para ordenar la asistencia. De lo contrario, será una nómina muy rígida. Así se abre la posibilidad de incorporar nuevos temas e invitados en la medida en que surjan nuevos antecedentes en el trabajo, ya que no disponemos de mucho tiempo y nuestro ánimo es no alargar demasiado esta investigación y terminarla lo mejor posible dentro de un plazo prudente.

Por estas razones, propongo precisar las preguntas de cada capítulo y darle todas las facultades del caso al Presidente para que ordene el listado de invitados por sesión de acuerdo a las posibilidades que haya y no tener excesiva rigidez.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, también creo que ha hecho una buena tarea y que su esquema es muy consecuente.

Sin embargo, entre los invitados, echamos de menos a las personas mas afectadas por toda esta situación: los usuarios.

Como está elaborada la lista, no sé si quedará espacio para agregar otros nombres, como, por ejemplo, de los alcaldes y las víctimas del sistema. No sé cuántas personas más podremos agregar, pero sería conveniente que fueran consideradas.

Sería interesante saber si a ellos se les preguntó algo porque, aparentemente, uno de los principales errores en la implementación fue el no preguntar a los usuarios del sistema o a las municipalidades, para determinar los recorridos. Quizás deban ser incluidos en el Capítulo I y en el último. En todo caso, es imprescindible que estén presentes.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, valoro su esfuerzo, porque me parece muy claro. Sin embargo, me preocupa lo siguiente. Tenemos una lista con alrededor de 80 invitados, porque se supone que disponemos de 60 días para realizar nuestro trabajo. Además, algunos diputados, con justa razón, quisiéramos agregar otros nombres.

Por lo tanto, quiero saber cómo vamos a estructurar el calendario, para saber si dentro del diseño escucharemos a varias personas por sesión o si nos vamos a limitar nuestras propias intervenciones. Sé que esto último es difícil, pero si no lo hacemos podríamos exceder el plazo de 90 días de que disponemos y no terminemos nuestro trabajo. La idea es lograr un resultado, pero considero improbable que ello ocurra con un listado de invitados tan extenso.

Por lo tanto, consulto si es posible acotar un poco nuestras intervenciones, aunque parezca difícil. En todo caso, hago presente la inquietud.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, quiero felicitarlo por su trabajo y, además, que a los invitados les pida un resumen escrito de sus ponencias y que puedan enviarlo por mail. Esto facilitaría mucho nuestra tarea y nos permitiría seguir la pauta fijada de mejor forma. También sería interesante que enviaran los documentos con anticipación, ya que eso le daría una dinámica mayor al trabajo.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, lo felicito por su propuesta.

Además, quiero pedirle que converse con los diputados de la Alianza por Chile respecto de algunos nombres, a fin de reforzar lo planteado por el diputado Montes. Considero adecuado otorgar facultad al Presidente con el objeto de que, a partir de lo que vaya surgiendo en la Comisión, exista cierta libertad de convocatoria, para adecuar los tiempos y énfasis.

En segundo lugar, considero positivo invitar a los alcaldes, que representan a la comunidad y a las personas que más han sufrido los actuales problemas de transporte, pero se les debe invitar en función de su participación en las distintas etapas. Por lo que tengo entendido, los alcaldes fueron consultados, aunque desconozco en qué etapa y si fueron insuficientes.

El señor MELERO.- Hay distintas visiones.

El señor BURGOS.- Por lo mismo, si hay distintas visiones, es conveniente discutirlo.

En los presupuestos anteriores ya se habían dispuesto recursos para el Transantiago; por lo tanto, es necesario discutir el tema con ellos en esa misma lógica, aunque al final nos digan que jamás fueron consultados. Sería un importante antecedente respecto de la investigación.

En tercer término, creo que la Secretaría tiene muy clara la situación respecto de la normativa en tramitación así como las normas ya incorporadas en la Constitución relacionadas con las comisiones investigadoras. Por ejemplo, los ministros de Estado podrán ser citados a petición de a lo menos un tercio de los diputados en ejercicio. En nuestro ordenamiento jurídico, nunca antes habían existido normas con rango constitucional respecto de las comisiones investigadoras en relación con los invitados, la participación de los ministros, etcétera. Ahora, respecto de los privados no hay ninguna novedad, ni en la Constitución Política ni en las leyes; la participación de privados sigue siendo no vinculante.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, debo suspender la sesión para ir a votar. Como durante la votación se va a cumplir el horario de término de la sesión, propongo acordar una prórroga para que, una vez efectuada la votación en la Sala, sesionemos quince minutos más.

¿Habría acuerdo al respecto?

Acordado.

Además, pregunto al diputado Melero si el tiempo de suspensión le alcanza para efectuar las consultas que necesitaba hacer con los diputados de su sector o lo discutimos después de la votación.

El señor MELERO.- Son tiempos compartidos, señor Presidente. Podemos caminar y mascar chicle.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, se suspende la sesión para ir a votar a la Sala.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, agradezco el tiempo que ha dado para terminar de

proponer algunos nombres en este programa de trabajo.

En el Capítulo I, echamos de menos un diagnóstico jurídico para analizar la legalidad con la que se actuó en el diseño e implementación del nuevo sistema. Para ello, queremos proponer concretamente a doña Olga Feliú.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Montes pide una interrupción sobre su comentario.

Tiene la palabra el diputado Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, entiendo que el Capítulo I es previo al contenido de lo que señala el diputado Uriarte; se refiere más bien al modelo por el cual se optó y por qué. Eso es lo que se está planteando acá. Por eso, cabe incorporarlo en el capítulo siguiente, sobre el análisis jurídico del modelo.

El señor URIARTE.- Estoy de acuerdo. Me parece válido para el Capítulo II.

Respecto de este mismo capítulo, propongo invitar a los alcaldes de la Región Metropolitana.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, ¿propone invitar a la Asociación de Municipalidades, a la persona que ellos designen o a algún alcalde en particular?

El señor URIARTE.- Hay un capítulo de alcaldes de la Región Metropolitana.

El señor MONTES.- Tendrían que ser los alcaldes Arriagada y Hasbún, el presidente nacional y el encargado de la comisión.

El señor URIARTE.- Resuélvalo usted, señor Presidente, pero que sea una elección representativa.

El señor MELERO.- Que sea una delegación representativa políticamente y de las comunas que han sido más afectadas, como Pudahuel o Quilicura.

El señor URIARTE.- Después, me gustaría que contáramos con la participación de microempresarios del sistema antiguo, a propósito del Capítulo II.

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor diputado. ¿Propone algún camino para eso, porque son casi 3 mil o, según me aclara el diputado Olivares, 4.500? Puedo equivocarme en la selección.

El señor URIARTE.- Si existe alguna organización que represente a algunos de ellos o a la mayoría, sería ideal contar con su presencia.

También queremos contar con la participación de Alejandro Sonne, que representa a una empresa mexicana.

El señor HALES (Presidente).- Sería incorporado en el capítulo que corresponde al diseño.

El señor URIARTE.- No vimos a la consultora Fernández & De Cea en el Capítulo II.

El señor HALES (Presidente).- Está incluido en el Capítulo II; es el primero de la lista. Si no fuera la misma persona, incluiremos a algún representante de esa consultora.

El señor URIARTE.- En el capítulo III, a propósito de los operadores, nos interesaría que asistiera el señor Héctor Moya.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en cuanto a los operadores, usted propone invitar a tres representantes, de Redbus, Navarrete y Pinto. ¿Por qué escogió a esos? ¿Por tamaño de empresas? ¿Por qué quedó fuera Alsacia?

El señor HALES (Presidente).- Los escogí porque me lo propusieron unos diputados. Entendí que eran las primeras propuestas de operadores del Transantiago, pero estoy abierto a que puedan asistir todos los operadores que estimemos conveniente.

Por lo tanto, podemos agregar los que ustedes proponen.

El señor MELERO.- Señor Presidente, pedimos que se invite a un representante de Alsacia: el señor Héctor Moya.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en el mismo Capítulo III, nos interesa contar con la participación de las personas que redactaron los contratos, las bases de licitación, las adjudicaciones. En el fondo, quién fue la contraparte de los operadores.

En el Capítulo VII, nos gustaría ampliar el tema de los ex intendentes e incluir a la señora Ximena Rincón y al señor Víctor Barrueto, así como a la actual intendenta, señora Adriana del Piano.

Respecto del capítulo de los ministros y ex ministros, nos gustaría agregar al actual ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco, a

Belisario Velasco y a la ex ministra de la Vivienda y Urbanismo, señora Sonia Tschorne.

Finalmente, nos gustaría incorporar en la lista de invitados al ex Presidente Ricardo Lagos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, todo esto corresponde al capítulo político.

La oportunidad y la forma la veremos en su mérito.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, estamos recibiendo más proposiciones para la lista de invitados a la Comisión, porque, posteriormente, tendremos que ajustarla. Luego, debemos tomar acuerdos respecto de algunas materias que han sido propuestas.

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, no he tenido tiempo para proponer invitados, por lo que me gustaría hacerlo en la sesión del próximo lunes.

Además, pido que no hagamos demasiada cuestión respecto del tiempo. Creo que tenemos que tomarnos todo el que sea necesario, ya que este problema es muy grande, afecta a mucha gente y, en alguna medida, ha minado la confianza y la fe públicas. Por lo tanto, es importante que nos tomemos todo el tiempo necesario para entregar una propuesta adecuada y conclusiones veraces, para así cumplir bien con nuestra labor investigativa. Probablemente, tengamos que pedir ampliación del plazo, para lo cual disponemos de las herramientas reglamentarias necesarias.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer una sola consideración, aunque no para poner en tela de juicio la invitación a la profesora Olga Feliú. Además de la profesora Feliú, me gustaría que contáramos, coetáneamente, con la presencia de quienes redactaron los contratos. Es muy importante conocerlos inmediatamente para hacer una crítica fundada a la forma y modo como jurídicamente se tomaron los resguardos y se determinaron las acciones desde el punto de vista de los intereses del Estado. No sé quiénes son, pero alguien debe haber sido el responsable de redactar los contratos.

Incluso, he escuchado que las redacciones de contratos fueron solicitadas a estudios de abogados. No sé si es cierto, pero habría que averiguarlo.

Y en esa etapa, cuando asista la señora Olga Feliú, se podría invitar también a las personas que participaron en esa redacción, para que se hagan cargo y nos entreguen una visión sobre lo que allí ocurrió y nos expliquen los efectos - que, al parecer, no fueron menores- respecto de las cosas que han ido sucediendo.

También me parece importante invitar..

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor diputado.

¿Puede hacer alguna sugerencias y precisar nombres vinculados a la materia? Quizás la Secretaría puede intentar averiguar esos nombres, porque yo no los conozco, o podríamos interpretar su propuesta y enviar un oficio al ministerio correspondiente, solicitando que se singularice a los responsables de las redacciones de las bases y de los contratos.

¿Hay acuerdo para oficiar al ministerio correspondiente en el sentido señalado?

Acordado.

Puede continuar con el uso de la palabra, diputado Burgos.

El señor BURGOS.- También considero indispensable invitar al único empresario que decidió retirarse antes del Transantiago, don José Yuraszeck, ya que detectó que habían fallas estructurales en el sistema.

Es importante invitarlo, a objeto de que nos ayude cuando tratemos el Capítulo III.

El señor URIARTE.- En todo caso, está incluido Redbus.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me sumo a este ordenamiento sugerido, que nos permitirá avanzar en forma importante.

Además, me gustaría incorporar, en el Capítulo VII, que usted denominó "La conducción política", el nombre de Ricardo Solari, quien este fin de semana hizo algunas declaraciones en una entrevista. Sería ilustrativo invitarlo, por su

experiencia y por el hecho de haber participado durante mucho tiempo con uno de los operadores.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, sería bueno invitar a alguien que nos pueda ilustrar sobre la infraestructura y sus deficiencias que, en general, se produjeron en el Transantiago, es decir, vías segregadas, paraderos, etcétera.

El señor HALES (Presidente).- En relación con lo que señala la diputada Rubilar, está considerado invitar a la anterior ministra de la Vivienda y Urbanismo. Ahora, si usted quiere, podemos agregar a la señora Sonia Tschorne y a don Jaime Ravinet, ex ministros de esa cartera.

Quizás, podríamos invitar también a la actual ministra de Vivienda, señora Patricia Pobrete, o al director del Serviu y a quienes estuvieron a cargo de la implementación antes de la puesta en marcha.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Exacto, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, lejos de disminuir la cantidad de invitados, esta conversación nos ha llevado a que sean más de los que teníamos previsto. Algunos nombres se repiten y por esa razón aparecen tantos invitados.

Si les parece, antes de tomar otros acuerdos, podríamos juntar algunos nombres en una misma sesión. Por ejemplo, quizás podamos invitar a dos o tres técnicos que pueden repartirse el tiempo e ilustrarnos al respecto en una misma sesión. Por supuesto, no podríamos hacer lo mismo con un ministro o con un ex ministro.

En resumen, lo ideal sería juntar en una misma sesión a dos o tres invitados. Quizás, alguien podría sugerir nombres para la sesión que celebraremos el próximo lunes.

¿Les parece juntar algunos invitados por sesión?

Acordado.

En segundo lugar, como no me atrevo hacerlo, podríamos agregar nombres en una especie de lista de espera. De hecho, ésta no es la lista definitiva, sino de propuesta de invitados. No

quiero que se instale la idea de que esta lista de casi 90 invitados es la definitiva de la Comisión porque, si esa información se filtrara públicamente, quedaría inevitablemente consagrado que ese listado corresponde a las personas que serán invitadas a esta Comisión, y eso no es así.

Según entiendo, hemos hecho un listado de propuestas de invitados y estoy tomando de la procedencia de las invitaciones. Registro con particular interés los nombres propuestos hoy.

Sin embargo, en la lista que distribuí a los señores diputados, hay muchos nombres que, quizás, podrían quedar en lista de espera. No quiero debatirlo en este minuto, por lo que les propongo que me indiquen aquellos invitados que ustedes suponen son ineludibles o, al revés, aquellos que podrían estar en lista de espera si no nos alcanza el tiempo. En todo caso, hay considerar lo que señaló el diputado Olivares, porque lo más probable es que tengamos que pedir ampliación del plazo. Debemos trabajar para que las cosas resulten bien, por lo que no podemos trabajar apurados para cumplir con el plazo.

¿Estamos de acuerdo en que hemos elaborado una lista de probables invitados y, por consiguiente, una lista de propuestas de los señores diputados?

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, está bien la prevención que usted hace.

Sin embargo, la noticia política de hoy sobre esta Comisión es que la Alianza ha pedido que se invite al ex Presidente Lagos, lo cual es inevitable. Además, se ha pedido invitar a una serie de ministros. Entonces, decir que éste es un listado tentativo es un tanto incompatible con el carácter público que tiene esta sesión.

En consecuencia, me parece que, teniendo claro el sentido de lo que usted plantea, es inevitable señalar que los nombres que están en las listas que hemos elaborado son de personas respecto de las cuales esta Comisión tiene interés en que vengan. Ahora, la oportunidad y la forma la veremos en su momento, pero creo que es muy difícil afirmar que las personas que están en la lista no están definitivamente invitadas.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en el ánimo de ir avanzando, en la misma lógica de lo que usted ha señalado, ya que hoy escuchamos un diagnóstico interesante sobre el tema, más allá de la opinión que tenga cada uno, sería conveniente terminar con el Capítulo I, con los diagnósticos técnicos, por lo que se puede juntar a dos invitados, para cerrar, en la subsiguiente sesión, un tema que, si bien es técnico, es mucho más político: la presencia del señor Germán Correa.

Por ejemplo, existen varias alternativas, como Fernando Aguirre, Henry Malbrán, Juan Enrique Coeymans y Juan Esteban Doña. Por lo tanto, para la próxima sesión podemos juntar a dos invitados y, si nos parece suficiente el aspecto técnico del diseño, podemos terminar con Germán Correa en la subsiguiente.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿les parece tener presente para la próxima sesión a los señores Henry Malbrán, Juan Enrique Coeymans y Juan Esteban Doña, para el próximo lunes, a las 10.30 horas, en el palacio Ariztía? Eso no quiere decir que el señor Aguirre no pueda ser invitado en otra oportunidad o en otro capítulo.

El señor Germán Correa podría ser invitado para el martes.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES. Si hay dificultades de coordinación, porque alguno de los invitados no puede asistir, el Presidente debe tener la facultad de hacer los ajustes que considere necesarios. Por consiguiente, en un espíritu de buena fe, démosle todas las facultades al Presidente para que haga los ordenamientos necesarios, tanto en la próxima sesión como en las siguientes.

El señor HALES (Presidente).- ¿Hay acuerdo al respecto?

Acordado.

Por otro lado, ¿les parece adecuado orientar a los invitados con las preguntas?

El señor MONTES.- Particularmente, en el primer tema, es importante que tratemos de acotar el tema, para que nos respondan lo que nos interesa. Seguramente, ellos también se van a referir a otras cosas. Pero, por ejemplo, respecto del Capítulo I, es muy importante conocer el modelo por el cual se optó y por qué. Es una cosa previa,

antes de ver el diseño y la implementación del mismo. De manera que sería conveniente que las personas que concurran a la Comisión nos entregaran las razones por las que se optó por un determinado modelo.

Aquí se ha mencionado un sistema integrado o no integrado, y hay distintas aproximaciones al tema. Por lo tanto, solicito a su Señoría que, en lo posible, se pudiera acotar las preguntas.

Asimismo, si la Comisión lo acuerda, quizás nos podría sugerir una cierta secuencia de las consultas, a fin de tener una lógica más científica, porque, respecto del diseño, tendremos la tentación de que aparezcan todos los temas, incluso sobre la crisis actual. Pero primero nos interesa comprender el diseño, antes de ir a los detalles de la crisis en curso, aunque, obviamente, las materias están ligadas. Por eso, es bueno tener preguntas orientadoras.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el beneficio de las preguntas orientadoras está dicho. El inconveniente es que el invitado pueda decir, ante una pregunta que se aparte de esa temática, que no viene preparado para responderla y, al final, la eluda.

Entonces, más que preguntas, sugiero hacer una orientación general de los temas, de manera que ningún invitado se sienta sorprendido con un tema o señale que no él no fue invitado para eso. Obviamente, queremos obtener la mayor información de parte de los invitados.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, la aclaración del diputado Melero interpreta muy bien lo que hemos debatido.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

En cuanto a la flexibilidad y la apertura respecto de nuevos invitados, eso está acordado y, por tanto, no es necesario adoptar un acuerdo especial. En ese sentido, hay un buen espíritu en la Comisión en cuanto a orientar a los invitados no con preguntas, sino más bien con temas, y facultar al Presidente en ciertas materias.

Respecto de pedir a cada invitado un documento, lo encuentro razonable. Si el invitado

no lo quiere hacer, es decisión personal, en todo caso, podemos pedirle que envíe información a través de correo electrónico. Asimismo, facultamos a la Secretaría para que, una vez llegados esos documentos, se reenvíe una copia a cada integrante de la Comisión.

El señor MELERO.- Comenzando por los entregados hoy.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo en lo último que señalé?

Acordado.

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

-Se levantó la sesión a las 14.17 horas.

LUIS URIBE BRICEÑO,

Redactor,

Jefe (S) de Taquígrafos de Comisiones.