

PERÍODO LEGISLATIVO 2006 – 2010

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

Acta de la 4º sesión celebrada el martes 17 de julio de 2007, de 11:37 a 14:50 horas.

SUMARIO:

Se recibió al señor Germán Correa Díaz, quien absolvió las diversas preguntas formuladas por los señores Diputados.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- A solicitud del Diputado señor Accorsi se acordó enviar al señor Ministro de Transportes un oficio solicitando se informe cuáles fueron las bases para licitar los buses del Transantiago; qué empresas participaron; qué ofertas y alternativas presentaron las empresas y cuáles fueron los antecedentes de la resolución que adjudicó los buses a la empresa Volvo.

2.- Se acordó incorporar a la nómina de posibles invitados para exponer ante la Comisión al señor Demetrio Marinakis, empresario del sector transporte y a los señores Pedro Pablo Castillo y Fernando Osorio.

3.- A sugerencia del Diputado señor Burgos se acordó enviar los siguientes oficios:

A) Al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para solicitarle se remitan a esta Comisión los siguientes antecedentes:

a) Los documentos que dicho Ministerio acompañó en un otrosí al contestar un recurso de protección deducido en su contra, y que son los siguientes:

- Copia autorizada de la resolución N°117 del 30 de diciembre de 2003;
- Copia del oficio 094 del año 2004 enviado por el Coordinador General del Transantiago al Ministro de Transportes, que incluye: nómina de las reuniones efectuadas por el citado Coordinador y operadores de transporte; presentación efectuada en la quinta feria de transporte terrestre, realizada el 28 de octubre de 2003; presentación realizada en Enero de 2004, denominada "Transantiago: nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Santiago"; presentación utilizada en el Seminario "El modelo de negocios del Transantiago", de 12 de Enero de 2004; nómina de asistentes al citado Seminario; presentación de los principales elementos de las Bases de Licitación, efectuada el 29 de diciembre de 2003 y otra efectuada el 30 de diciembre de ese mismo año ante

la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte Público y presentación efectuada el 18 de diciembre de 2003; "Análisis de modernización del transporte público quinta etapa", de Agosto de 2002 y "Estudio de demanda del sistema de transporte público de superficie de Santiago", de 1997.

b) Nómina de los profesionales que prestaron servicios en la Secretaría Ejecutiva del Transantiago desde su creación y de los que actualmente trabajan o prestan servicios en ella;

c) Que informe a esta Comisión si es efectivo que el estudio jurídico Cariola prestó asesoría a ese Ministerio en la elaboración de las bases de licitación del Administrador Financiero del Transantiago. De ser cierta tal afirmación, se acordó solicitar se remitan el o los informes evacuados por dicho estudio.

B) Al Ministro de Hacienda para solicitarle que identifique las glosas presupuestarias contenidas en las Leyes de Presupuestos del año 2003 en adelante, que dan cuenta del financiamiento del Transantiago, partidas en las que se encuentra y montos involucrados.

C) A la I. Corte de Apelaciones de Santiago, a fin de solicitarle los siguientes antecedentes:

- Copia de la sentencia de fecha 31 de agosto de 2005 recaída en el recurso de protección ingreso 1672-2004, dictada por la novena sala de ese tribunal;

- Copia de la sentencia de fecha 31 de agosto de 2005 recaída en el recurso de amparo económico causa rol N° 2717-2004, dictada por la novena sala de dicho tribunal;

- Copia de la sentencia de fecha 30 de enero de 2002, recaída en el recurso de protección deducido en contra del Ministro de Transportes.

D) Al Tribunal Constitucional, a fin de solicitarle se sirva remitir copia de la sentencia recaída en la causa 388-2003.

E) A la Contraloría General de la República, a fin de solicitarle tenga a bien remitir los siguientes documentos a esta Comisión:

a) Copia del dictamen 3628-98;

b) Copia de las resoluciones, con el trámite de toma de razón incluido, que contienen las bases de licitación de vías, del Administrador Financiero del Transantiago y del sistema de información y atención al usuario de Transantiago;

c) Copias de las resoluciones que contienen las modificaciones de las citadas bases;

d) Copia de los informes que hubiere evacuado con motivo de la presentación de recursos de protección o amparo económico relativos al Plan de Transportes "Transantiago".

4.- A solicitud de la Diputada señora Nogueira se acordó enviar los siguientes oficios:

a) Al Ministro de Transportes, para solicitarle que informe si los Alcaldes de la Región Metropolitana fueron consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago y si las observaciones planteadas por éstos fueron consideradas al elaborar las mallas de recorridos.

b) A cada uno de los Alcaldes de la Región Metropolitana, a fin de preguntarles si han sido consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago y si las observaciones planteadas por ellos fueron consideradas en la elaboración de las mallas de recorridos.

5.- A sugerencia del Diputado señor Burgos se acordó enviar los siguientes oficios:

a) A cada uno de los Alcaldes de la Región Metropolitana, para solicitarles tengan a bien informar sobre la manera y oportunidad en que fueron consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

Asimismo, se acordó solicitarles se sirvan remitir todos aquellos documentos que den cuenta de temas atinentes al Plan Transantiago y que importen una relación entre el municipio y la autoridad de transportes.

b) Asimismo, se acordó enviar un oficio redactado en los mismo términos que el recién indicado, al Ministro de Transportes y al Presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades.

6.- A petición del Diputado señor Burgos, se acordó enviar un oficio a la Directora de la Biblioteca del Congreso Nacional, a fin de hacer presente el malestar de esta Comisión por el tenor de la respuesta dada por la Jefa del Departamento de Servicios Legislativos y Documentales de dicha institución a la petición de efectuar una comparación entre los contratos y las bases de licitación del Transantiago.

A juicio de esta Comisión resulta inadmisibles que la citada entidad pretenda justificar su incumplimiento parcial en atención a que "dentro de *la información proporcionada a esta Biblioteca no se encontraban tales antecedentes.*"

Ante la ausencia de tales antecedentes es deber de la propia Biblioteca el obtenerlos.

7.- Enviar un oficio a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, a fin de solicitarle tuviera a bien remitir los informes que el Ministerio de Transportes le proporcionará, en virtud de lo dispuesto en el artículo 8° de la Ley N° 20.206, que crea un fondo de estabilización financiera del sistema de transporte

público de la ciudad de Santiago y dispone otros aportes fiscales que indica.

8.- Enviar un oficio a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional, a los Presidentes de las Comisiones de Hacienda del Senado y de la Cámara de Diputados, a fin de solicitarles tuvieran a bien remitir los informes que la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo del Ministerio del Interior les proporcionará, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la ley mencionada en el punto N°7.

9.- En el evento que la entrega de los informes señalados en los puntos N° 7 y 8 se realice en el marco de una sesión convocada especialmente para ese efecto, se acordó solicitar a las citadas Comisiones se sirvan comunicar la fecha en que se realizarán dichas sesiones.

10.- Enviar al ex Ministro de Transportes, señor Javier Etcheberry un video de las sesiones de esta Comisión en las que participó el señor Germán Correa.

11.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes para solicitarle tenga a bien informar sobre el estado de avance de las renegociaciones de los contratos celebrados con los operadores del Plan Transantiago.

12.- Enviar un oficio a la Secretaria Interministerial de Planificación de Transporte (SECTRA) a fin de reiterar la petición formulada en la sesión N°2, para que se remita a esta Comisión los informes técnicos elaborados por dicha entidad en relación a los diversos escenarios o modelos de diseño físico y operacional del Plan Transantiago.

13.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes a fin de solicitarle tuviera a bien informar cuáles han sido los aportes efectuados por las empresas al Fondo de Reserva Técnica y la forma en que han sido gastados los recursos que este Fondo contempla.

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;

Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurren los Diputados señora Saa y los señores Accorsi; Girardi, Insunza, Robles y Tuma y el señor Germán Correa, ex Coordinador General de Transportes de Santiago.

III. CUENTA:

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

1.- Una comunicación del Diputado señor Enrique Accorsi, a través de la cual solicita lo siguiente:

a) Se envíen una serie de oficios al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones;

b) Se estudie la posibilidad de invitar a la Comisión al señor Demetrio Marinakis, empresario del sector transporte.

2.- Presentación de un equipo multidisciplinario de profesionales de la Universidad Católica (INGYTRANS), por la cual hacen presente algunas anomalías ocurridas en el Metro de Santiago durante la administración "Lagos – Bustamante", las cuales incidieron e incidirán negativamente en el futuro del Plan Transantiago. Asimismo, hacen presente su disposición a concurrir ante esta Comisión.

3.- Comunicación de un conjunto de organizaciones no gubernamentales, por la cual hacen llegar un documento denominado "Estatuto de Garantía del Transporte Público."

IV) ACTAS

Las actas de las sesiones 2ª y 3ª se ponen a disposición de las señoras y señores Diputados.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió al señor Germán Correa Díaz, quien absolvió las diversas preguntas formuladas por los señores Diputados.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:50 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 4ª, celebrada en martes 17 de julio de 2007,
de 11.37 a 14.53 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.
Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar y María Antonieta Saa y los diputados señores Enrique Accorsi, Jorge Burgos, Ramón Farías, Guido Girardi, Jorge Insunza, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Roberto Sepúlveda, Eugenio Tuma y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Germán Correa, ex coordinador general de transporte de Santiago.

TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 2ª y 3ª quedan a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

Hago presente que hay versiones digitales del acta y de la versión taquigráfica que la Secretaría ha enviado a los correos electrónicos 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).- Solicito al señor Secretario incluir en el listado de invitados a las personas que se han ofrecido a colaborar con la Comisión, que no son más de tres o cuatro.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, me parece que hay dos categorías de solicitudes: las de quienes solicitan ser recibidos para exponernos sus puntos de vista y las de quienes nos envían información y, además, piden ser recibidos para exponer.

En el caso del último documento de la Cuenta, el de los ingenieros de la Universidad

Católica, se envía una opinión sobre la administración del Metro que sería conveniente distribuir a todos los diputados de la Comisión.

Por otra parte, me gustaría conocer el tenor de los oficios que solicita el diputado Accorsi, para que, tal como lo hicimos la sesión pasada, veamos si los aprobamos y los mandamos como Comisión o sólo a título personal.

El señor HALES (Presidente).- En relación con las personas que se ofrecen para colaborar con la Comisión, las ponemos en una misma categoría. En cuanto al material que nos envían, se procederá conforme a la solicitud del diputado Melero, en el sentido de que se repartirán copias de los documentos enviados a todos los miembros de la Comisión.

Ahora, en relación con los oficios que solicita el diputado Accorsi, puedo decirles que no se darán por aprobados mientras yo no los someta a consideración de la Comisión. De manera que, para tranquilidad de los señores diputados, ningún oficio que se solicite será enviado si no cuenta con la aprobación de la Comisión. Y si alguna petición de oficio es rechazada, el diputado siempre tendrá la posibilidad de enviarlo por su cuenta. Lo que hizo el señor Secretario fue dar cuenta de la petición de oficios del diputado Accorsi, petición que a continuación someteré a consideración de la Comisión.

Para esos efectos, solicito al señor Secretario que explique la petición del diputado Enrique Accorsi.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- El diputado señor Accorsi solicita que se oficie al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para consultar cuáles fueron las bases para licitar los buses del Transantiago, qué empresas participaron y qué ofertas y alternativas presentaron esas empresas. Además, solicita que den a conocer a la Comisión los antecedentes de la resolución que adjudicó los buses a la empresa Volvo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Hay acuerdo para enviar esos oficios?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, solicito que se envíen los siguientes oficios:

A) Al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que nos envíe los antecedentes que acompañó en el segundo otrosí del escrito mediante el cual contestó un recurso de

protección que se interpuso en su contra. Esos antecedentes son:

-Copia autorizada de la resolución 117, de 30 de diciembre de 2003.

-Copia del oficio N° 094, de 2004, del coordinador del Transantiago al señor ministro de Transportes y Telecomunicaciones, que incluye: lista de las reuniones efectuadas por el coordinador del Transantiago y operadores de transporte; presentación en la V Feria de Transporte Terrestre, el 28 de octubre de 2003; presentación realizada en enero de 2004, denominada "Transantiago, el nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Santiago"; presentación utilizada en el seminario "El modelo de negocios de Transantiago", de 12 de enero de 2004; listado de asistentes al anterior seminario celebrado el 12 de enero de 2004, en el que figuran, entre otros, los operadores de transporte; presentación de los principales elementos de las bases de licitación, efectuada el 29 y 30 de diciembre de 2003 a la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte Público y presentación efectuada el 18 de diciembre de 2003; estudio "Análisis Modernización de Transporte Público V Etapa", de agosto de 2002, y "Estudio de demanda del sistema de transporte público de superficie de Santiago", de 1997. No sé si el último documento está en la Comisión. Obviamente, si ya lo tenemos, no es necesario pedirlo.

B) A la ilustrísima Corte de Apelaciones de Santiago, para que envíe los siguientes antecedentes:

-Copia de la sentencia de 31 de agosto de 2005, recaída en el recurso de protección ingreso 1672-2004, de la Novena Sala de ese tribunal.

-Copia de la sentencia de 31 de agosto de 2005, recaída en al recurso de amparo económico, causa rol 2717-2004, de la Novena Sala.

-Copia de la sentencia de 30 de enero de 2002, recaída en al recurso de protección en contra del Ministerio de Transportes.

C) Al Tribunal Constitucional, para que envíe copia de la sentencia recaída en la causa 388-2003.

D) A la Contraloría General de la República, para que tenga a bien enviar a la Comisión los siguientes antecedentes:

-Copia del dictamen 3628/98.

-Copia de los dictámenes mediante los cuales tomó razón de las resoluciones que contienen

las bases de licitación de vías, del AFT y del sistema de información y atención del usuario.

-Copia de los dictámenes mediante los cuales se tomó razón de resoluciones que modificaron dichas bases.

-Copia de informes que hubiere evacuado con motivo de la presentación de recursos de protección o amparo económico relativos al Transantiago.

E) Al Ministerio de Transportes, para que informe a la Comisión sobre los profesionales -por ejemplo, ingenieros, economistas y abogados- que prestaron servicios en la secretaría ejecutiva del Transantiago desde su creación y de los que actualmente prestan servicio en ella; para que informe si es efectivo que el estudio jurídico Cariola asesoró jurídicamente en las bases de administración del Administrador Financiero del Transantiago, y de ser efectivo, se remita a la Comisión el o los informes evacuados por ese estudio.

F) Al Ministerio de Hacienda, Dirección de Presupuestos, para que identifique las glosas presupuestarias, en las leyes presupuestarias de 2003 en adelante, que dan cuenta del financiamiento del Transantiago, partidas en que se encuentra y montos involucrados.

Es cuanto quiero solicitar, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar los oficios solicitados por el diputado Jorge Burgos?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada señora María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, pido que se invite al señor Rodrigo Urzúa, que, según entiendo, tuvo la decisión del diseño de los contratos y también estaba en el área jurídico-política. Sería interesante contar con su testimonio

El señor HALES (Presidente).- ¿Se encuentra en la lista de invitados?

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Está al final.

El señor HALES (Presidente).- Vamos a considerar su observación, señora diputada.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Incluso, sería conveniente revisar el listado de invitados.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, encuentro muy pertinente su observación y

lo haremos con posterioridad, porque ahora estamos despachando los oficios.

A continuación, quiero someter consideración de la Comisión dos oficios solicitados por la honorable diputada Claudia Nogueira.

El primero, dirigido al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quedó redactado de los siguientes términos: "La Comisión Especial investigadora del Plan Transantiago, en su sesión del día de hoy, acordó solicitar a Ud. tenga a bien informar si los alcaldes de la Región Metropolitana fueron consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago y si las observaciones planteadas por éstos fueron consideradas al elaborar las mallas de recorridos."

Honorable diputada Nogueira, ¿le parece adecuada la redacción de ese oficio?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Cuál es el otro, porque entiendo que son dos oficios?

El señor HALES (Presidente).- Sí, pero le pregunto si le parece la redacción del primero.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sí, me parece adecuada.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar el oficio al ministro de Transportes y Telecomunicaciones en la forma señalada?

Acordado.

El segundo oficio, dirigido al presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, expresa lo siguiente: "La Comisión Especial Investigadora del Plan Transantiago, en su sesión de hoy, acordó solicitar a Ud. tenga a bien informar si los alcaldes de la Región Metropolitana fueron consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago y si las observaciones planteados por éstos fueron consideradas al elaborar las mallas de recorridos."

¿Le parece bien ese oficio, señora diputada?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No, no me parece.

El señor HALES (Presidente).- Diputada señora Nogueira, nosotros no somos los redactores de los oficios de los señores diputados. Lo que hice fue recoger su petición de redactar un oficio y le preparé un borrador que a usted no le pareció. Ahora le hemos preparado otro oficio, que tampoco le pareció adecuado, de manera que le sugiero que

usted, con sus propios asesores, prepare los oficios que le parezcan convenientes, de la misma forma como lo han hecho los otros diputados, y los somete a consideración de la Comisión, para no tener a la Comisión redactándole los oficios ni debatiendo al respecto.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no tengo ningún problema en hacerlo, pero habíamos quedado de acuerdo en que ese oficio -así lo comentamos con el diputado Jorge Burgos- debía ser enviado directamente a los alcaldes de la Región Metropolitana, no al presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades.

El señor HALES (Presidente).- No, señora diputada, hablé con el diputado Burgos y él solicitó sus oficios en forma muy precisa, los que serán leídos a continuación.

En todo caso, le propongo que no tengamos este debate en la Comisión. Si usted quiere, lo conversamos aparte y le colaboro en lo que quiera, pero la idea es que usted traiga sus propios oficios, con el objeto de someterlos a consideración de la Comisión.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Muy bien, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Los oficios del diputado Jorge Burgos tienen la misma redacción, pero el primero está dirigido al ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el segundo al presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, cuyo texto es el siguiente: "La Comisión Especial Investigadora del Plan Transantiago, en sesión del día de hoy, acordó solicitar a Ud. tenga a bien informar sobre la manera y oportunidad en que fueron consultados los Alcaldes de la Región Metropolitana sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

"Asimismo, se acordó solicitar a Ud. tenga a bien remitir todos aquellos documentos que den cuenta de temas atinentes al Plan Transantiago y que importen una relación entre el municipio y la autoridad de Transportes."

¿La redacción corresponde a lo solicitado por su Señoría?

El señor BURGOS.- Está perfecto, señor Presidente.

Propongo que para salvar el pequeño inconveniente que se ha producido, no tengo problema en que el segundo oficio se envíe a todos los alcaldes de la Región Metropolitana.

El señor HALES (Presidente).- Si usted pide que también se envíe a los alcaldes, lo someto a consideración de la Comisión, pero no desorganizamos el debate sobre los oficios de la diputada señora Claudia Nogueira.

El señor BURGOS.- Pero eso salvaría la situación.

El señor HALES (Presidente).- Dejemos que ella tenga el derecho a enviar el oficio que le parezca conveniente.

El señor BURGOS.- Es que mi oficio interpreta lo que desea la diputada señora Nogueira.

El señor HALES (Presidente).- Valoro mucho su disposición, señor diputado, pero me corresponde ofrecer a todos los diputados la oportunidad de enviar sus propios oficios, de manera que defenderé el derecho de la diputada a que presente sus propios oficios, aun cuando usted la interprete.

La señora diputada enviará el oficio que le parezca.

¿Les parece conveniente agregar la petición del diputado Burgos, en el sentido de que el segundo oficio se envíe a cada uno de los alcaldes?

Acordado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, tengo redactado el oficio.

El señor HALES (Presidente).- Puede leerlo, honorable diputada.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, dice: "La Comisión Investigadora del Plan Transantiago, en sesión del día de hoy, acordó solicitar a Ud. si han sido consultados sobre el diseño, puesta en marcha y ejecución del plan Transantiago, y si las observaciones planteadas por éstos fueron consideradas al elaborar las mallas de recorrido.".

Lo firma usted, señor Presidente, y va dirigido a todos los alcaldes de la Región Metropolitana.

El señor HALES (Presidente).- Estoy de acuerdo. Someto a consideración de la Comisión la solicitud de oficio de la diputada Claudia Nogueira.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, insté mucho a que nuestra Biblioteca hiciera un trabajo.

Su señoría tuvo la gentileza de mostrarme una copia de la respuesta, la que encuentro altamente insatisfactoria, porque el objetivo era que nos hiciera una comparación de los contratos y bases del Plan Transantiago, fundamentalmente desde el punto de vista jurídico.

Y el centro de la respuesta señala que "la comparación entre las bases de licitación de los servicios y los alimentadores y troncales de los respectivos contratos celebrados con las empresas adjudicadas, luego de analizarlos en detalle, concluimos que ellos se corresponden unos a otros.

"Bases y contratos.

"En lo relativo a las posteriores modificaciones a los contratos en general, sólo se refieren a aspectos técnicos del sistema, todos ellos contemplados y autorizados en las bases.

"Dichos ajustes se realizaron de acuerdo a las necesidades que, con el tiempo y caso a caso, la autoridad del sector determinó.

"En relación con las bases de licitación y el contrato suscrito con el Administrador Financiero del Transantiago, se llegó a la misma conclusión manifestada en el párrafo anterior.

"Tercer considerando:

"No obstante lo anterior, los profesionales de nuestra Biblioteca no pudieron analizar el cumplimiento de los requisitos establecidos por las bases de licitación en relación con las empresas adjudicadas, puesto que dentro de la información proporcionada a esta Biblioteca no se encuentran tales antecedentes."

Para eso está la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Presidente; no para dar ese tipo de respuestas.

Es mi modesta opinión.

El señor HALES (Presidente).- Todo el informe se remite a esta página.

Coincido con la apreciación del honorable diputado Burgos, porque estimo que a la Biblioteca le corresponde ese trabajo de búsqueda. Por lo menos, considero liviana o un poco superficial la respuesta.

Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, estoy completamente de acuerdo con lo que plantea el diputado Burgos. Además, hay una contradicción bastante importante, porque, en el último tiempo, la Biblioteca ha hecho un gran esfuerzo por tener una mejor comunicación con los parlamentarios. Por

lo tanto, insistiría, de manera más enérgica, para que nos entreguen más información.

Sería muy interesante que alguien que represente a la Biblioteca pudiera estar presente en las sesiones de la Comisión, en forma permanente, para adelantar información.

Ése es mi comentario.

El señor HALES (Presidente).- No quisiera abrir debate sobre el desempeño de la Biblioteca a raíz de la observación del diputado Burgos y de la sugerencia del diputado Accorsi.

Sin embargo, comparto lo que señala el diputado Burgos: la respuesta es superficial.

Si para todo lo que se solicita a la Biblioteca va a contestar en una página tamaño carta respecto de una profunda investigación de una comisión investigadora, debemos considerar el trabajo como malo. Nos gustaría que ese trabajo siga la pauta que ha señalado el diputado Jorge Burgos.

¿Habría acuerdo en oficiar a la Biblioteca del Congreso Nacional en los términos señalados?

Acordado.

El artículo 8º, nuevo, de la ley aprobada por el Congreso, del Fondo de Estabilización del Financiamiento del Sistema de Transporte Transantiago, dice que el Ministerio de Transportes proporcionará a la Comisión Especial de Presupuestos del Congreso Nacional un informe mensual. Se refiere a los reembolsos, los dineros, etcétera, sin perjuicio de la facultad de la Contraloría.

Como está por cumplirse un mes de promulgada la ley, me parece pertinente que, dado que es parte del mandato de la Comisión investigadora del Plan Transantiago, oficiemos a la Comisión Especial de Presupuestos para que se nos informe lo que el ministro de Transportes y Telecomunicaciones le va a contestar, para conocer cómo ha andado el Transantiago a un mes de haberse aprobado esos recursos.

¿Habría acuerdo en que mandemos un oficio a esa comisión para saber el momento y el lugar en que se va a realizar esa reunión, por si algunos de los diputados de esta Comisión quieren asistir, y, a la vez, nos informe sobre los resultados de esa presentación, de manera que tengamos un antecedente más para nuestra investigación sobre la rendición de cuentas que va a hacer el ministro de Transportes en la Comisión Especial de Presupuestos?

Acordado.

Además, ¿habría acuerdo para oficiar a las comisiones de Hacienda del Senado y de la Cámara de Diputados para que nos informen sobre la rendición de cuentas que va a hacer el ministro de Transportes sobre la marcha de Transantiago y la fecha y lugar de la reunión?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Enrique Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, hemos visto por la prensa que se están renegociando los contratos. El ministro está invitado a esta Comisión, pero para las próximas semanas.

Por lo tanto, si hay acuerdo en la Comisión, sería conveniente conocer el estado de avance de la renovación de los contratos. La información que tenemos es sólo la que entrega la prensa, pero desconocemos el resto.

Sería muy importante oficiar al ministro para que nos adelante antecedentes y nos informe cómo van las negociaciones, cuáles son los puntos más importantes y los problemas más serios, si se ha llegado a algún acuerdo, etcétera.

Tenemos pleno derecho a tener información de primera fuente y no sólo por la prensa.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo de oficiar al ministro de Transportes y Telecomunicaciones para solicitarle información respecto de la renegociación de los contratos?

Acordado.

Finalmente, quiero informarles que recibimos una petición del ex ministro Javier Etcheberry, quien solicita tener acceso a la grabación en la que el señor Germán Correa hace mención a su gestión.

Considero que tratándose de una sesión pública, los invitados deberían tener derecho a acceder a esa información, puesto que, incluso, podrían grabar las sesiones en sus casas.

Por razones formales y de cuidado de mi desempeño en el cargo, no quise enviar lo que se pedía, por lo que solicito su aprobación para enviarle un DVD con la grabación de esa intervención.

¿Habría acuerdo para enviar lo solicitado?

Acordado.

¿Les parece que cada vez que algún invitado solicite una copia de alguna sesión se la entreguemos?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, solicito la venia de la Comisión para solicitar los informes técnicos de Sectra.

Se afirma mucho que fue el organismo técnico, que opinó y que, incluso, se puso en algunos escenarios posibles. Por consiguiente, considero interesante que la Comisión conozca esos informes que se enviaron en determinado momento respecto de este tema.

El señor HALES (Presidente).- Efectivamente, es necesario, señora diputada. Sin embargo, quiero hacer presente que el encargado y responsable de Sectra ya concurrió a la Comisión, fue nuestro primer invitado e hizo una completa exposición.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Lo sé, señor Presidente, pero lo ideal es tener esos informes, porque en parte de su exposición señaló que se había puesto en diferentes escenarios, y sería muy interesante conocer cuáles fueron esos diferentes escenarios.

El señor HALES (Presidente).- En su oportunidad, solicité personalmente la remisión de esos informes al señor Malbrán, quien me contestó que esa información era pública y que se encontraba en la página web de la Sectra. Sin embargo, se le insistió en que los estaban pidiendo a él, de manera que nosotros no cometiéramos errores en la búsqueda digital. En todo caso, aún no ha cumplido.

Coincido con su petición -de hecho, la prueba es que se lo pedí durante su intervención-, por lo que la intervención de la diputada viene al caso para que el señor Secretario oficie e insista en la solicitud de esa información al señor Malbrán.

¿Hay acuerdo para insistir y enviar un oficio al señor Malbrán en los términos señalados?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, a propósito de la mención al Fondo de Estabilización, quiero hacer una consulta respecto del Fondo de Reserva Técnica, que fue parte de las propuestas y de las licitaciones. Entiendo que este fondo se terminó y no sabemos qué pasó con él. Tampoco sabemos cuántas de las empresas hicieron los aportes a que se habían comprometido, lo que fue determinante en las licitaciones.

Propongo que preguntemos al Ministerio de Transportes sobre el destino y los aportes del Fondo de Reserva Técnica.

El señor HALES (Presidente).- Me parece necesario hacerlo, señora diputada.

¿Hay acuerdo en enviar el oficio propuesto por la diputada María Angélica Cristi?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero proponer que no se acumulen las preguntas. De lo contrario, es muy difícil que se respondan adecuadamente.

El señor HALES (Presidente).- Estoy de acuerdo con su propuesta, señor diputado, por lo que no estimo necesario debatirlo.

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, como nos encontramos en la etapa de diseño del Transantiago y seguramente nos gustaría saber cual fue la participación y responsabilidad que tuvieron los operadores de esa época, me gustaría que se invitara, además de Demetrio Marinakis, a los operadores de aquel entonces, señores Pedro Pablo Castillo y Fernando Osorio, con el objeto de que aclararan cuál fue la participación que tuvieron en la etapa de diseño.

Cuando esta etapa haya concluido, solicito que se invite a la consultora inglesa Steer Davies Gleave.

El señor HALES (Presidente).- Diputado Olivares, ya está considerado invitar a esa consultora.

Le hago presente que la propuesta hecha por el diputado Melero, aceptada por el Presidente de la Comisión y aprobada por los diputados, consiste en que hacemos un listado de interés de invitados que vamos resolviendo gradualmente.

El diputado Accorsi propuso a invitar al señor Demetrio Marinakis; ahora usted agregó a dos personas, de manera que los consignaré en el listado como declaración de interés. Después discutiremos específicamente a quiénes invitaremos finalmente, de manera que pido que aceleremos el proceso y comencemos con las preguntas a nuestro invitado, el señor Germán Correa.

Pido a la Secretaría hacer pasar a don Germán Correa.

-El señor Germán Correa, ex coordinador general de transporte de Santiago, ingresa a la Sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Doy la bienvenida al señor Germán Correa.

Como todos los diputados están interesados en hacer preguntas y recibir respuestas, ruego la menor cantidad de fundamentos en las intervenciones. Además, propongo que se hagan preguntas y contrapreguntas, para así no extenderse en los fundamentos.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- En primer lugar, agradezco su presencia en esta Comisión.

En lo personal, me interesan cuatro puntos. En primer lugar, dentro de los antecedentes generales que manejamos, y de lo cual es importante tener conocimiento, se encuentra el proyecto BID para la modernización del transporte público en Santiago.

Al respecto hubo una especie de cooperación técnica no reembolsable, del BID al Transantiago, para llevar a cabo el plan de transporte, cuya idea era, en definitiva, reducir costos, mejorar servicios, limitar la contaminación, etcétera. Al parecer, el BID se entusiasmó con la posibilidad de cambiar el transporte público en la capital. Como entraron platas al Transantiago, quiero saber cuáles fueron los montos específicos y de dónde surge esta ayuda, cuál fue el monto final, quién recibió los fondos, cómo se gastaron y quién fiscalizaba su uso y su seguimiento, etcétera.

Al ser no reembolsables, podemos entenderlo que se trata de una donación, pero, al mismo tiempo, nace la obligación inmediata de gastarlo bien. Sería bueno conocer cómo se inició el Transantiago, porque fueron uno de los primeros aportes y recursos que se gastaron, que tenían por objeto llevar adelante el plan.

En segundo lugar, respecto a la implementación del Transantiago, en 2002 leí declaraciones tuyas en que señalaba que existía la posibilidad de ejecutarlo en forma paulatina, de acuerdo a la habilitación de las obras físicas; es decir, la implementación del Transantiago iba de la mano con el avance en la infraestructura y, por lo tanto, exista la opción de implementarlo gradualmente.

Posteriormente -según lo que hemos escuchado-, se planteó la posibilidad de que no fuera así, sino de que fuera aplicado de una sola vez -la famosa teoría del *big bang*-, porque era la única manera de que un sistema integrado tuviera resultados. En ese sentido, pregunto: ¿con qué nos quedamos? ¿Por qué ese cambio de opinión en el tiempo? ¿Por convencimiento?

Tercero, en octubre de 2005, se inaugura el Transantiago por el entonces Presidente Ricardo Lagos, pero se inaugura a medias. De hecho, hay declaraciones posteriores suyas en que dice que es un sistema trunco y agrega que en realidad lo que se ha inaugurado son solamente los nuevos buses que formarían parte de este sistema y, por ende, se trata de un proyecto trunco, a medias.

En definitiva, quiero saber si dicha inauguración en octubre de 2005 fue una irresponsabilidad. ¿Eso determinó lo que iba a venir después con el Transantiago? ¿Fue un error? ¿Por qué se produjo? Entiendo que en ese momento usted no estaba a cargo, pero sí tiene conocimiento importante del tema.

Finalmente, respecto de la infraestructura, hay dos visiones, que usted planteó claramente. Una, concesiones a privados, cargando el costo en las tarifas, y la otra, el Estado se mete la mano al bolsillo, arregla la ciudad y la deja en condiciones. ¿Esta diferencia de criterios fue decisiva? ¿Produjo demoras en cuanto a llevar adelante el Transantiago? Uno de los motivos del colapso es el cuello de botella que se produce con motivo de la falta de infraestructura. Esta diferencia, esta discusión que se dio en el Gobierno -por un lado, concesiones a privados y, por otro, el Estado hace la inversión-, ¿fue determinante para poner en práctica el Transantiago? ¿Incidieron en los errores que se produjeron en su implementación?

En definitiva, ¿esa discusión y esa demora en la decisión es causal importante y determinante en lo que hoy ocurre con los problemas de infraestructura?

Esas son mis consultas, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Tiene palabra el señor Germán Correa.

El señor CORREA.- Buenos días, señor Presidente.

Primero, haré entrega del documento que se me solicitó: la propuesta original del Plan de Transporte Urbano de Santiago.

Respecto del proyecto BID, si ustedes recuerdan mi presentación en la sesión pasada, en ella señalé que en el decurso del proyecto, desde que entregamos esta propuesta en agosto de 2000, hasta que se establece una instancia especial, un equipo técnico con dedicación exclusiva y plena al diseño de este complejo plan, transcurrió más de un año, período en el que, tanto la Sectra como la Subsecretaría de Transportes, realizaron una cantidad de estudios necesarios para contar con los datos y la información que permitiera hacer todas las modelaciones del caso y los diseños de los distintos aspectos, puesto que la propuesta que hicimos, pese a que revisamos muchísimos estudios y pedimos modelaciones de demanda, etcétera, era una propuesta básicamente conceptual. Obviamente, si uno tiene que basar el diseño, debe acompañarlo con datos, con información.

En esa tarea concurrió el Banco Interamericano de Desarrollo con un préstamo no reembolsable. Yo recibí varios estudios que derivaron de aquello, pero la información específica del préstamo, que responda en forma precisa y exacta las inquietudes del diputado Cristián Monckeberg, la puede entregar el subsecretario de Transportes de la época, a quien correspondió suscribir este contrato de préstamo no reembolsable.

No es tan simple como que estos fondos no reembolsables se lo pasen a uno en un bolso, sino que están sometidos a un contrato riguroso, con seguimiento, con hitos de cumplimiento, por lo que se tienen que entregar informes; esto es lo habitual en la forma en que trabaja el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial. Con ambos bancos he trabajado como consultor, por lo que conozco bien esos procedimientos.

Tengo entendido que en esa época el subsecretario era Patricio Tombolini y, posteriormente, Guillermo Díaz, a quienes les correspondió la ejecución de ese préstamo. Yo no tengo la información específica que interesa al diputado Monckeberg, porque yo llegué cuando los informes ya estaban siendo entregados.

En cuanto a si la implementación del Transantiago debía ser gradual o como *big bang*, ésta siempre fue una gran discusión técnica en los procesos de reforma profunda de transporte público que se han realizado en distintas ciudades del mundo. Es un debate que siempre se analiza por los equipos especializados y las dos opciones tienen fuertes argumentos a favor y en contra. Finalmente,

depende bastante de las capacidades que tiene cada situación, o que las autoridades sienten para tienen, para los efectos de llevar a cabo un proceso gradual o en *big bang*.

Éste es un tema planteado desde los inicios del proyecto y fue motivo de debate del grupo que elaboramos el Plan de Transporte Urbano de Santiago y cuando fuimos consultados pensábamos -siempre fue un tema que se podía definir en algún momento del despliegue del diseño- que tal vez el *big bang*, el comenzar todo de un viaje, era posible, pero -como he dicho en innumerables ocasiones- siempre y cuando se haga todo bien y como debe hacerse. Es complejo y difícil, pero puede hacerse. El tema clave es cómo se realiza.

Incluso, en los procesos graduales de reforma en esta materia, como, por ejemplo, en el caso del Transmilenio, en la ciudad de Bogotá, también se han presentado problemas. No quiero entrar en detalles, pero la demanda de transporte público es muy sensible, dado que se trata de la conducta de personas.

El tema del transporte público solía verse regularmente como un problema de ingeniería. Recuerdo que cuando fui ministro, a inicios de los 90, tenía un equipo técnico de primer nivel y éste era un tema que discutimos mucho y creo que, al final, se produjo una simbiosis profesional bastante interesante entre los ingenieros y el sociólogo -yo soy sociólogo-, dado que esto tiene muchos aspectos conductuales y la demanda es extremadamente sensible, no sólo a la tarifa, sino también a los criterios de la relación costo-beneficio que los usuarios hacen cuando deciden optar por un medio u otro. Esto se observa, incluso, en las imperfecciones con las que hoy funciona el Transantiago. Hay personas que están privilegiando la certeza de llegar a un lugar por sobre la conveniencia aparente de transbordar, antes que en el Metro, en una línea de buses que repite el recorrido del Metro. En el caso del Metro, éste tiene cierta certeza que le transmite al usuario -por ejemplo, en los tiempos de viaje-, pero en el caso de los buses esto no sucede. Y los usuarios necesitan esa seguridad para no llegar atrasados a sus trabajos.

En el caso del Transmilenio, había una transformación paulatina de la demanda, ya que la gente tiende a comportarse diferente respecto del sistema nuevo y del antiguo y, de alguna manera -pese a que en el caso de Bogotá están totalmente separados físicamente-, hay una contaminación y,

sobre todo, hay cambios en las conductas de las personas que usan un medio de transporte.

No quiero abundar en detalle, pero sobre esta materia existen muchos análisis técnicos que dan razones para inclinarse por una opción o por otra. Pero, como en todo orden de cosas, esto supone que hay que hacerlo bien.

Ahora bien, en el caso de nuestro país, tenemos las capacidades, ya que hemos hecho cosas extremadamente complejas en muchas materias - económico-sociales y otras-, y éste fue un punto que evaluamos rigurosamente. Recuerdo una visita que realicé al Banco Mundial, en enero de 2003, donde fui invitado para realizar una presentación en una reunión mundial de expertos en transporte. Uno de los temas que se discutió fue precisamente éste y el Banco Mundial señaló que si cualquier otro país de América latina le hubiese propuesto un plan como el Transantiago -sin ser peyorativos-, habrían tenido dudas en la capacidad de llevarlo a cabo, pero en el caso de Chile no tenían dudas, ya que nuestro país ha dado pruebas de que tiene las capacidades profesionales y técnicas más que suficientes para enfrentarlo. Eso no es menor.

Al final, hubo un *big bang*. En ese sentido, he dado mis razones públicamente cuando he estado en desacuerdo con algunas de las decisiones que se fueron tomando, contradiciendo lo que ha sido mi actitud permanente cuando he ejercido un cargo público, en el sentido de no referirme a los temas que he tratado en mi cartera, porque creo que no corresponde ser una especie de "opinólogo", desde fuera, de lo que hacen quienes lo suceden en un cargo. Pero, en el caso del Transantiago, me permití dar opiniones permanentemente, debido a la inmensa importancia y el tremendo impacto que esto iba a tener en la ciudad de Santiago y en millones de usuarios.

Por lo tanto, los errores que se cometiesen -de acuerdo a mi punto de vista- tenían una gravitación social, política y económica muy grande y, en ese caso, no me sustraje de dar opiniones públicas o en forma privada a quienes correspondía cuando observé que el proceso se encaminaba a la toma de malas decisiones en algunas materias.

Era la opinión de una persona que cree conocer algo acerca del tema que, por lo demás, es compartida por muchos especialistas que también manifestaron sus opiniones en distintos momentos por diferentes medios.

En ese sentido, creo que existe una confusión, porque se habla como si hubiera habido etapas y la verdad es que no las hubo. El hecho de que se hubiesen puesto a funcionar los buses en octubre de 2005 -como señalé en el artículo citado por un señor diputado-, para mí no fue una etapa.

Si se analiza funcionalmente el sistema, que el otro día me permití exponer a la Comisión, no es una etapa. Hacerlo en etapas habría significado, como se hizo en Bogotá, que se hubiese puesto en funcionamiento un troncal y sus sistemas alimentadores y se hubiese desglosado en el tiempo, adicionando otros troncales y sus respectivos alimentadores, que es lo que se hizo en el caso de Transmilenio, en Bogotá. Pero aquí sólo se puso en la calle el componente de los buses. Por lo tanto, lo que sucedió el 10 de febrero fue justamente un *big bang*.

Hay personas que todavía no entienden esto, porque no entienden el problema. Fue un *big bang*, porque se puso todo en marcha, en un día determinado, como cuando se cambia la moneda de un país, en que un día, desde las 00.01 horas, se cambia a una nueva moneda y la moneda antigua deja de tener valor.

Por consiguiente, no cambié de opinión. Me he permitido decir, con bastante crudeza, que las cosas no se hicieron bien en ese sentido, ya que este sistema -como explique en la oportunidad anterior- requiere que todas las piezas estén perfectamente alineadas en su lugar y diseñadas para que funcionen bien, tanto en la modalidad *big bang* como en la gradual.

Ya me referí al comienzo de la operación de los buses en octubre de 2005. En ese momento -también lo señalé entonces- se agregó un elemento sustantivo del nuevo sistema: la flota de buses nuevos. El problema que eso provocó fue poner en marcha los contratos de concesión, que ahora ha pasado a ser un elemento importante.

Cuando se ponen en marcha los nuevos buses, se hace con la antigua malla de recorridos, la cual tiene una característica fundamental respecto de la nueva: la cantidad de kilómetros recorridos que esa flota realizaba era muchísimo mayor y, por lo tanto, con costos operacionales mayores que el nuevo diseño de recorridos. Eso es parte de la sustancia misma de este rediseño y, también, es parte de sus ventajas.

Desde luego, cuando se ponen en vigencia contratos, con un nivel de costos operacionales mayores que el que tendrá en régimen, está

tensionando el equilibrio financiero de los operadores y del sistema en su conjunto. Éste es un problema que, de alguna manera, debe haber influido -no lo sé- en los análisis que se hicieron al momento de decidir si se postergaba más o no la entrada en vigencia del sistema en el gobierno actual. Esas discusiones internas no las conozco y, por lo tanto, habrá que consultarles a quienes participaron en ese debate. Pero, sin duda alguna, era un elemento que debió haber estado presente en esos análisis.

Respecto de la infraestructura, hay componentes vitales del sistema, pero unos más que otros. Definí el tema del AFT, el sistema de recaudación, validación y redistribución de ingresos, como el corazón del sistema. La infraestructura, desde luego, es importante y así lo señalé en mi presentación pasada. Pero uno podría ponerse, incluso, en un escenario con infraestructura faltante que no afectaría en esencia el funcionamiento del sistema. Obviamente, lo hacen más cómodo y mejor, pero, puesto en una situación más crítica, si hubiese tenido otros componentes listos, aunque todavía la infraestructura hubiese estado atrasada -por lo demás, siempre pensamos que el tema de la infraestructura iba a ser un despliegue constructivo de varios años, porque implicaba mucha-, no se afectaría esencialmente el funcionamiento del sistema. Repito: siempre lo pensamos como un despliegue de varios años, con la infraestructura menos gravitante, obviamente, pausada hacia el final. ¿Cuál es la infraestructura menos gravitante? Los paraderos. Hay algunos que son gravitantes y que se ubican en los puntos -que no son tantos en Santiago, puesto que deben ser 80 u 86- de mayor demanda. Pero en los barrios, ni siquiera había paraderos.

Por ejemplo, en La Florida, ahora veo paraderos donde nunca antes hubo durante los 20 años que llevo residiendo en esa comuna, y el sistema funcionaba perfectamente. Entonces, el tema es la importancia estratégica de las distintas infraestructuras.

El señor MONTES.- El problema es que ahora no hay buses.

El señor CORREA.- Ahora. Sin embargo, hoy existen paraderos donde antes no había.

Como les decía, el tema de la infraestructura es importante, pero no es de la gravitación trascendental que sí tienen otros

componentes, sin los cuales el sistema obviamente no puede funcionar como corresponde.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, junto con agradecer la presencia del señor Correa, quiero hacer algunas preguntas.

En el documento que nos entregó en la sesión anterior, se precisa que, además de un cambio estructural, se requiere uno cultural, y dice que la gente va a tener que asumir, necesariamente, que seguir moviéndose en una ciudad que crece y se hace cada vez más compleja implica, insoslayablemente, tener que pagar algunos costos en la tarifa o, al menos, incurrir en ciertas incomodidades que el viejo modelo no ocasionaba, como los transbordos y los mayores tiempos de espera en los paraderos.

¿Quién hizo los estudios que indicaban que el Transantiago iba a significar el autofinanciamiento de su superación y una disminución en los tiempos de traslado de, al menos, dos minutos?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, como señalé en la oportunidad anterior, todos los estudios y modelaciones venían -fuera de los estudios de tarifas, costos, etcétera, que venían de la Subsecretaría- habitualmente de la Sectra, que es la instancia técnica que lleva a cabo los estudios, evalúa y después transfiere. Eso con respecto al equilibrio financiero y tarifas.

En el período en que estuve, hubo muchos ejercicios iniciales de equilibrio financiero y, luego, se hicieron muchos más. Hubo, al menos, once escenarios diferentes en términos de la red y, por lo tanto, los equilibrios financieros implicaban el funcionamiento de ésta. Mientras más kilómetros se le incorpora, más costos operacionales hay y, por lo tanto, se afectan los equilibrios financieros del caso y la inversión. En consecuencia, los estudios se realizaban ahí.

Ahora, la misión que tenía el equipo del Transantiago -no sé si ello cambió después-, en mis tiempos, era tomar y validar esa información, incluso, con muchos expertos externos -hice varios talleres de esta naturaleza- y, finalmente, hacer una propuesta al directorio de transportes, a partir de su mejor saber y entender técnico de los estudios que recibía desde la Sectra.

El señor URIARTE.- En otra de las imágenes de su presentación, usted explica de qué se trata un sistema integrado de transporte público. En una de sus partes señala que incorpora un nuevo agente de mercado para la prestación de servicios: la gran empresa de transporte público. ¿Se refiere a una empresa estatal de transporte público? Si fuera así, esa empresa estatal -que, como usted sabe, debe ser necesariamente creada por ley- debió estar en la etapa de diseño como tal, como un proyecto que debió ser implementado. La pregunta concreta es: ¿por qué no se hizo ese trabajo y quién debió presentar ese proyecto de ley para crear una empresa de transporte público estatal?

El señor CORREA.- Señor Presidente, como se puede observar en la propuesta que elaboramos, que acabo de entregar al presidente de la Comisión, nunca estuvo contemplado una empresa estatal de transporte público. Todo lo contrario: se ratificó que los prestadores del transporte público eran privados y que lo que había que hacer era introducir una lógica de mercado como corresponde y no el desastre que teníamos, porque ni los incentivos ni los aspectos fundamentales de una economía de mercado estaban involucrados. Reitero: nunca se pensó en que existiese una empresa estatal de transporte público.

El señor URIARTE.- ¿A eso se refería con la gran empresa de transporte público?

El señor CORREA.- No; me refería a grandes empresas privadas.

El señor URIARTE.- En esa misma exposición, usted abordó los problemas que presentaba instaurar un sistema integrado de transporte público y mencionó la lentitud y gradualidad del diseño, el desarrollo de componentes, ejecución de obras, implementación, que exceden los límites del mandato de un Gobierno. Luego, señaló que eso requiere comprensión, paciencia y realismo por parte de las más altas autoridades para aceptar que la administración que comienza tal reforma no la va a ver culminar dentro de su mandato. ¿Estamos con la tesis de la gradualidad? ¿Eso nos quiso decir en la sesión anterior?

Por otra parte, me gustaría que nos comentara una declaración suya -que, por lo demás, nos hizo llegar la Biblioteca en un estudio que nos elaboró-, en una entrevista a la revista Foco 76, que es iniciativa de Chilectra, donde se dice que el ex zar del transporte señaló: "Le dijimos, a

coro," -a Carlos Cruz, entonces ministro de Transportes- "que Lagos podía dejar instalados todos los pilares fundacionales del nuevo sistema, de manera que a nadie le cupiera duda que la gran revolución de transporte la produjo su gobierno, pero que este cuento estaba pensado para que estuviera plenamente operativo recién hacia el 2010. Fuimos claritos en eso."

Me gustaría que nos aclare esto: la gradualidad, el *big bang* y la relación del Presidente Lagos con esto. ¿Este era un proyecto emblemático de él? ¿Estaba hecho para que él se luciera?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, desde el punto de vista de la implementación, esto no tiene que ver con la gradualidad en sí, sino con el despliegue en el tiempo que requieren componentes complejos de montar. Como señalé, la cantidad y diversidad de infraestructura necesaria para que el sistema funcione en régimen, de la manera más eficiente posible, requiere de un despliegue de varios años. Eso lo ha demostrado el programa de inversión, que ha ido avanzando paso a paso, pero, así y todo, siempre hay un cierto nivel de retraso. Todos sabemos que cuando se proyecta una obra, primero se hace el estudio de prefactibilidad y después el diseño.

En los estudios de prefactibilidad generalmente se señalan los dineros y los tiempos que se cree que va a significar una obra. Posteriormente, cuando se entra a la fase de diseño, recién se comienza a ver la parte más complicada y, generalmente, hay variaciones de las estimaciones iniciales. Luego, cuando se comienza a construir, se puede encontrar con una roca, una napa que no se esperaba, una debilidad de la estructura del territorio, que tampoco estaba considerada pese a todos los sondeos realizados, etcétera. Eso es habitual. Generalmente, los despliegues de las obras llevan un tiempo mucho mayor que las especificaciones iniciales. Eso es parte de la normalidad. Tal vez, se puede decir que hay problemas de gestión o de lo que se quiera, pero, en verdad, siempre los factores señalados están presentes, sobre todo en obras de la magnitud y complejidad de la analizada. Por lo tanto, hay una gradualidad en sí misma en el despliegue de algunos componentes.

En otros componentes, que no son infraestructura, también existe eso. Por ejemplo,

todo lo referente al AFT, que es el sistema de recaudación, validación y distribución de ingresos, es de una complejidad técnica, tecnológica e informática bastante grande. Aquí se requiere desarrollar un sistema y equipar a miles de buses. Seguramente, en su momento, el ministro va a informar todo el tiempo que llevó la instalación de los aparatos en cada uno de los buses: el cableado, la instalación del aparato y el chequeo de que eso funciona. Todo eso requiere un despliegue importante en el tiempo.

Reitero, la gradualidad no tiene que ver con la estrategia de implementación, sino con los tiempos que lleva la preparación de cada uno de los componentes, sobre todo tenerlos a punto y a prueba de fallos, para que las cosas funcionen como corresponde cuando el sistema se ponga en marcha, ya sea gradualmente o en *big bang*. En ambos casos se debe tener listo el conjunto de componentes, porque, de lo contrario, la cosa no funciona.

A eso se refiere la entrevista que me hizo la revista Foco 76, cuando me preguntó sobre esto. Siempre se pensó que eso sería en un período muy largo. De hecho, si uno mira la programación de infraestructura, algunas obras concluirán en 2009 ó 2010. Y desde el comienzo pensábamos que sería así. Insisto: para ponerlos en la calle, sí se requería que estuvieran listos ciertos componentes esenciales, para que esto funcionara como correspondía.

El señor URIARTE.- ¿Quién inventó la palabra Transantiago?

El señor CORREA.- Señor Presidente, esa palabra provino de una especie de concurso que el Directorio de Transportes de Santiago convocó, en febrero o marzo, para que las cuatro o cinco empresas de diseño publicitario más importantes del país hicieran propuestas respecto de la imagen corporativa de ese nuevo plan. De ahí surgió la propuesta de "Transantiago", por lo que el Directorio de Transportes de Santiago, compuesto por ministros, subsecretarios, etcétera, decidió que era la mejor.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quién ganó la propuesta?

El señor CORREA.- No recuerdo el nombre de la empresa. No sé si fue McCann-Erickson o alguna otra. No recuerdo con exactitud y por eso no di el nombre.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, hace algunos días en esta Comisión, consultado el señor Gibson -uno de los expertos que invitamos- sobre quién tenía el mayor grado de responsabilidad ante el mal servicio que se estaba dando en el transporte público de Santiago, él planteó que era el Estado, dado que los operadores sólo han jugado el juego que se les ha invitado a jugar

Quiero recordar también que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene la sartén por el mango y puede hacer y deshacer en todas las ciudades en donde haya congestión y daño al medio ambiente, contaminación, facultad que le entregó el Congreso Nacional.

Ahora bien, desde 1991 hasta 2003, se hicieron siete procesos de licitación.

Asimismo, es pertinente traer a colación que el programa de gobierno del Presidente Lagos señalaba que defendería a los micro y pequeños empresarios. Entonces, si el Estado era el responsable de un mal servicio público, como era el transporte de Santiago; si era el principal responsable de hacer las correcciones, y si la idea de la Concertación era desarrollar a los pequeños y medianos empresarios, ¿quién estuvo detrás de la idea de que las grandes empresas se hicieran cargo del transporte público en Santiago?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, comparto plenamente la afirmación del señor Jaime Gibson. Ése fue un juicio que emití en los años en que fue ministro y posteriormente. Con eso no hacía sino constatar un fenómeno bastante general que se produce en América Latina respecto del transporte público.

Éste es un sector en América Latina -no nos escapamos de esa generalización- que se ha desarrollado de manera muy fáctica a través de su historia y que siempre partió muy artesanalmente, como muchos de nosotros lo hemos visto en provincias o, por ejemplo, como lo vi en Ovalle, en los años 50 ó 60, cuando apareció el primer bus que hacía un recorrido de alrededor de cinco kilómetros, entre la Plaza de Armas y la Alameda. Posteriormente, a los dos o tres años, apareció un segundo bus de otro propietario individual. Y así ha ocurrido en la historia del desarrollo del transporte público en América Latina. A lo largo del tiempo, eso ha ido acompañado de una relación muy curiosa con el mundo político. Como he dicho, ese fenómeno es muy general en América Latina.

Siempre hay una relación como de amor y de odio con el sector del transporte público en general por parte de todos los gobiernos, porque el transporte público es un área muy sensible socialmente -y por lo tanto políticamente- y porque, con el paso del tiempo, desarrolló una capacidad notable de negociación basada en su fuerza para paralizar una ciudad. Los gobiernos tienden a no entereverarse con el transporte público y, al final, se desarrolla una relación de clientelismo. Vivimos una situación similar en las décadas del 50 y del 60, como, por ejemplo, en los créditos blandos que al final terminábamos pagando todos, porque siempre se dio una especie de subsidio encubierto, ya que las morosidades terminaban negociándose políticamente. Esa situación la vivimos durante mucho tiempo y bajo gobiernos de los más distintos signos políticos. Además, es algo común en América Latina, tal como lo he podido constatar en múltiples asesorías realizadas al Banco Mundial, en distintas ciudades, sobre esta materia.

Tal como lo señaló el señor Gibson -lo dije exactamente en alguna oportunidad-, como Estado, hemos sido muy responsables de lo que ha sucedido con el transporte público, que es un servicio muy importante, pero que hemos dejado a la buena de Dios, ya que se ha desarrollado libremente. Es una relación muy curiosa, pues el regulador realmente no ejercía sus funciones como tal.

El gran cambio que hicimos en la década del 90 fue precisamente establecer la función reguladora del Estado de manera importante cuando introdujimos, por primera vez en América Latina, el sistema de la licitación y los contratos por concesión. En América Latina, estos sistemas surgen habitualmente por autorización de la autoridad y, por lo tanto, motivados políticamente, en una relación de clientelismo.

En nuestro caso, cuando hicimos el contrato de concesión, objetivamos una relación y establecimos derechos y obligaciones mutuos, tanto del Estado como de los operadores. Por primera vez -lo digo con mucho orgullo-, iniciamos una política de real modernización de un sector tan importante. Por lo tanto, comparto la afirmación de Jaime Gibson.

Teníamos un sistema de transporte público que nuestras propias políticas públicas permitieron y que fueron dándose a través de todos los gobiernos de distintos signos políticos.

Ahora bien, respecto a los pequeños empresarios, precisamente, una de las características estructurales del sistema de transporte es que, históricamente, se ha desarrollado a través de microempresarios. En más de una oportunidad usé el juego de palabras "microempresarios de micros", ya que había un propietario de una o dos micros, que poco a poco iba capitalizando. A los amigos del transporte público les decía que éste era un sector en que la movilidad social era la más rápida del mundo, porque alguien que es chofer o empleado el martes por la mañana, en la noche compra la micro a su propietario y el miércoles amanece como empresario; es decir, se transforma de chofer en empresario por el sólo hecho de adquirir un vehículo. Sin embargo, en la práctica, no es un empresario como se entiende esa figura, este agente de mercado, en el mundo de las empresas y de los empresarios.

Desde ese punto de vista, cuando planteamos que el Transantiago debía ser desarrollado por empresas, quizás no tan grandes, pero al menos medianas, se debió a las características estructurales del servicio. Se trata de un servicio en que la empresa fue reemplazada por el gremio, tal como ha pasado en Perú, en Bolivia, en Colombia y en otros países. Es el patrón histórico.

Para dar un buen servicio, es necesario controlar la frecuencia -se sabe a raíz de las fallas del Transantiago- de los recorridos. Como se necesita entregar un servicio con determinada frecuencia, con exigencias de calidad del servicio, un bus para un recorrido de 68 u 80 kilómetros no da la frecuencia que se necesita y, por lo tanto, se necesita una flota. Sin embargo, históricamente en América Latina y en Chile, la estructura propietaria de este sistema era una suma de micropropietarios que juntaban sus flotas y, como no constituían empresa, la empresa era reemplazada por el sindicato de la línea o el macro sindicato, que eran las federaciones gremiales. Ellas, como tales, suplían el papel del agente de mercado que no existía.

Por lo tanto, en esto también fuimos pioneros -lo digo con orgullo- en América Latina. Cuando en 1991, en las bases de la primera licitación, introdujimos el requisito de que sólo podían postular empresas de transporte público, produjimos una inflexión histórica en el sector en Chile, que se ha proyectado hacia el resto de los

países de América Latina. Esta claro que este servicio sólo puede ser prestado por empresas.

¿Cuál es la política a seguir con respecto a los pequeños empresarios? No deben ser eliminados, no hay que matarlos, sino que ayudarlos en la transición, porque sin duda que esto tiene efectos sociales. Yo tengo varias minutas al respecto, que hice en los tiempos en que estuve al frente del Transantiago. Y posteriormente, cuando asumieron las nuevas autoridades, reiteraba esto de hacerse cargo del costo social y tratar de sacar adelante el plan que implementé, que desarrollamos con Sercotec y el Ministerio del Trabajo para -lo dije a muchos medios de prensa en aquella época, que ustedes pueden consultar, señores diputados- poner "muletas y bastones" a los antiguos operadores y ayudarlos a hacer la transición, a modernizarse, a constituirse en empresas.

Cuando impulsé la especialización del sector en los años 90, sólo algunos nos creyeron, se especializaron de verdad y se profesionalizaron. Hoy son excelentes empresarios, que subsisten con gran capacidad económica. Otros, que no creyeron, se limitaron a formar empresas de papel -como ellos mismos las llaman, porque se constituyeron en empresas sólo para postular a las licitaciones-, pero siguieron con la misma estructura micropropietaria que tenían antiguamente, como sucedió, por ejemplo, con el señor Navarrete.

Las importantes fallas e incumplimientos en que incurrió el señor Navarrete cuando se inició el Transantiago tienen mucho que ver con esta situación, porque sólo trasladaron la organización gremial y le dieron un título de empresa, pero no se constituyeron verdaderamente como tal, de manera que la relación individual de propietario con vehículo y con chofer sigue manteniéndose en muchos casos hasta hoy.

Ésa es la causa de que Navarrete haya tenido grandes dificultades de gestión. Realmente, no controla la flota de buses que está bajo su férula empresarial. No es una empresa propiamente tal.

En definitiva, eso de grandes empresas en realidad se refiere a estos conceptos, no a que quisiéramos traer empresas extranjeras o matar a los operadores nacionales; al contrario, se trataba de llevarlos a otras fases de desarrollo empresarial, tal como ha sucedido en muchos otros sectores de la economía nacional en los últimos veinte años.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, queda la impresión de que los pequeños propietarios, los microempresarios, hubiesen tenido toda las oportunidades para hacerse cargo y adjudicarse algunas unidades de negocio del Transantiago, impresión que no comparto, porque, como recordarán, para postular se necesitaban varios miles de millones de pesos. Obviamente, en esas condiciones, los pequeños propietarios microbuseros no podían participar.

Se critica a Manuel Navarrete y a sus empresas, pero quisiera recordarles que ellos se hicieron cargo de esto porque no hubo otros interesados. Si hubiese habido interesados extranjeros que hubiesen venido con más plata, aquellos no estarían.

Lo que realmente ocurrió es que se exterminó a más de 2.500 pequeños empresarios para reemplazarlos por grandes empresas extranjeras.

De lo expuesto por el señor Germán Correa no me queda claro cuál fue la idea que fundamentó la intención de eliminar a esos pequeños y medianos empresarios y traspasar el transporte público de pasajeros a grandes empresas, como las que se han hecho cargo del Transantiago. La verdad es que a mí no me queda claro. En todo caso, es un hecho que se pusieron grandes barreras de entrada, ya que para postular había que enterar más de 9 mil millones de pesos y, además, era preciso contar con otros tantos millones de dólares para efectos de la reserva técnica.

Si Navarrete sobrevivió -reitero-, se debió a que no hubo otros interesados. Aquí hubo empresas colombianas que pusieron más de 50 millones de dólares en la reserva técnica, lo que supera en más de quince veces lo que puso Navarrete.

Pregunto: ¿qué se hizo, de verdad, para que los pequeños empresarios pudieran transformarse en empresas y hacerse cargo de lo que siempre se habían hecho cargo, sin que el Estado los regulara?

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

El señor CORREA.- Mientras estuve a cargo del proyecto tratamos de preparar a los pequeños empresarios no sólo para que pudiesen transitar a la nueva situación, sino para que pudiesen competir con posibilidades ciertas de ganar las futuras licitaciones. ¿Qué pasó después? Habría que preguntárselo a las autoridades que estuvieron a

cargo del diseño final de la licitación, que se dio en los términos que todos conocemos.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en la parte final de su intervención el señor Correa se refirió a los problemas que tuvo durante su gestión con distintas autoridades de gobierno. De acuerdo con los antecedentes que tengo, cuando él habla de discrepancias con el Ministro de Transportes, se refiere a don Javier Etcheberry; cuando habla de los problemas con los subsecretarios, se refiere, principalmente, a Guillermo Díaz; cuando se refiere al ministro de Vivienda y Urbanismo, en especial a Jaime Ravinet y Sonia Tschorne; a los intendentes, a Marcelo Trivelli; a la Conama, a Gianni López; al director del Metro, a Fernando Bustamante, y, finalmente, a Ricardo Lagos Escobar, Presidente de la República.

Como uno de los roles de esta Comisión es establecer las responsabilidades políticas que pudieran haberse visto afectadas en el desarrollo del Transantiago, quiero hacerle las siguientes preguntas respecto de sus discrepancias.

En sus discrepancias con el director del Metro, Fernando Bustamante, usted dice que tuvo la decisión de construcción por sí y ante sí de nuevas líneas de Metro sin considerar el interés de un sistema integrado de transporte. Anteriormente, había señalado la decisión de intervenciones en autopistas y en el Metro en desmedro de la infraestructura de buses.

Esas decisiones políticas de gran envergadura que adopta el director del Metro, como también el apoyo del Metro al proyecto Sacyr, evaluado por la CGTS que usted dirigía, que es como contradictorio con un sistema integrado de transporte, ¿las adoptaba sólo el director del Metro o había una serie de decisiones que se tomaban a otro nivel?

Sigo con sus discrepancias con el subsecretario Guillermo Díaz. Usted menciona: "Apoyo "político" irrestricto al "proyecto Sacyr", sin atender el criterio de la CGTS en cuanto a sus grandes limitaciones...". ¿Qué es esto de "apoyo político irrestricto"? Le pido que lo precise.

También menciona el recurrente uso de "palanca" administrativas como demostración de poder ante la CGTS. ¿Qué puede entender la Comisión como "palanca" y como "demostración de poder"?

Por último, en cuanto a esta misma toma de decisiones de alto nivel, respecto del

intendente Marcelo Trivelli usted destaca la "insistencia recurrente del Intendente en que el tema del transporte público de la capital y, por tanto, el SITP, era competencia primordial de la Intendencia...".

Las preguntas específicas en los casos que he mencionado son las siguientes. ¿Cómo era el proceso de toma de decisiones? ¿Qué responsabilidad concreta le correspondía al gabinete de la época? ¿Qué responsabilidad directa le correspondió al Presidente Ricardo Lagos Escobar al resolver invertir en el Metro y no en superficie para los buses? ¿Qué decisión hubo en las licitaciones? ¿Esas políticas tan importantes se tomaban en forma colectiva o individual? ¿Cuál es su experiencia en esta materia?

Muchas gracias.

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, en primer lugar, debo señalar -como lo he dicho en múltiples ocasiones y entrevistas- que hay que tener en cuenta las distintas fases del proceso que se ponen en el escenario -por así decirlo- del Plan de Transporte Urbano de Santiago.

Como he manifestado, este plan fue solicitado por el ministro Carlos Cruz en abril. Nosotros hicimos entrega en agosto. Después viene un período de un año y tanto en que se realizan estudios, y recién el Presidente Lagos toma la decisión de constituir el Directorio de Transporte de Santiago en marzo de 2002.

Constituye un equipo especial a cargo de un secretario ejecutivo, que era mi cargo -el de coordinador-, para los efectos de pasar a la fase de diseño. Es decir, aquí estamos hablando de un período de a lo menos un año y medio en que esto no tenía existencia como política pública oficial.

Si uno pudiera situar en el tiempo las decisiones del Plan de Transporte Urbano de Santiago como política oficial, quizás sería en diciembre de 2000, cuando el Presidente Lagos toma conocimiento de esta propuesta después de que pasó por instancias internas de gobierno, como el Comité Ciudad y Territorio, donde se vio y aprobó. El ministro Carlos Cruz la llevó ahí.

Pero durante ese año ya estaban tomadas algunas decisiones importantes. El Metro, como tal, tiene un directorio, un presidente del directorio, que, como toda empresa, toma decisiones sobre sus políticas corporativas sobre inversiones y, en el caso del Metro, esas inversiones tienen que ver con

la expansión de la red de Metro. Por lo tanto, las decisiones relativas a la expansión de la red de Metro de esas líneas fueron tomadas en ausencia de una política ordenadora, sistémica, que fue el Plan de Transporte Urbano de Santiago en su parte de modernización del transporte público llamado Transantiago. Y esto viene a suceder recién como un año y medio después.

Por lo tanto, cuando señalo que, por sí y ante sí, significa que el Metro lleva a cabo su propio interés corporativo. En todo caso, no digo que se trate de algo terrible, malo ni oscuro. Lo que estoy haciendo es reiterar lo que planteé en mi presentación, en el sentido de que es parte de un problema que, como lo señalé al Presidente Lagos en su momento, era obvio que se produciría un choque de opiniones entre el Metro y el Transantiago, porque el nuevo sistema ponía al Metro en un contexto corporativo diferente al que tuvo históricamente, desde comienzos de los años 70, puesto que siempre había basado sus decisiones sobre la base de las inversiones y las tarifas, dos componentes fundamentales de su política corporativa, pero que ya no podría adoptarlas más por sí y ante sí, de manera autónoma, debido a la existencia de un sistema integral, con rentabilidades sociales alternativas de inversión.

A partir de la entrada en vigencia del nuevo sistema se deberían analizar de manera distinta las inversiones del Metro, de modo que los estudios de rentabilidad sistémicos tendrán que reflejar si en un eje determinado conviene construir una línea de Metro o vías segregadas exclusivas de buses, complementarias con el sistema en general.

Por ejemplo, el presidente del Metro señaló hace algunos días que está analizando la posibilidad de construir una nueva línea bajo Avenida Matta. Sin embargo, esa decisión no podrá ser adoptada como se hacía antes de la existencia del sistema integrado. Como ahora el Metro es parte importante de esa red, esa decisión deberá ser evaluada técnicamente en función de la rentabilidad social alternativa que tendrá la nueva inversión en función de líneas de buses por Avenida Matta.

En consecuencia, cuando digo que el Metro decidía por sí y ante sí, no estoy planteando que lo hacía de manera caprichosa y discrecional, sino sólo estoy describiendo una situación real, que se producía con el Metro en toda su historia.

Las diferencias de opinión que tuve con distintos miembros del directorio se suscitaron en el contexto en que se dieron las cosas.

Respecto de las diferencias con el intendente, todos conocemos las limitaciones que tiene el gobierno metropolitano, donde está el asiento de todos los ministerios y de todos los cargos nacionales; es tremendamente difícil ser intendente de Santiago y lo entiendo.

Cuando Marcelo Trivelli asumió como intendente de la Región Metropolitana trató de dar personalidad, estatura, y preeminencia al gobierno metropolitano, de modo que la designación que me hizo el Presidente de la República como coordinador general del transporte de Santiago obviamente incomodaba su gestión. No obstante, siempre tratamos de llegar a acuerdo y buscamos la mejor forma de compatibilizar la jurisdicción del intendente sobre los temas metropolitanos con las materias referidas al Transantiago, que en esa época se encontraba en etapa de diseño. En todo caso, cabe señalar que el único conflicto a nivel metropolitano que me tocó enfrentar en función de mi cargo fue el paro de los transportistas de agosto de 2002, pero todos los aspectos restantes eran de diseño, de carácter interno.

Como se pudo observar en el organigrama del Transantiago que mostré a la Comisión, el Presidente de la República era informado periódicamente, puesto que una vez al mes concurríamos a informarlo. Al respecto, mi experiencia me indica que en esas instancias uno debe llevar al Primer Mandatario propuestas avanzadas. De hecho, raras veces me tocó ver que el Jefe de Estado tuviera que dirimir entre posiciones distintas. Generalmente, se considera un fracaso llevar al Presidente de la República una materia para su arbitraje, porque se espera que los ministros y las personas designadas en esos cargos, que a su vez se apoyan en equipos técnicos sólidos, le presenten propuestas de solución a los problemas, y uno le lleva al Presidente propuestas de solución y no problemas.

Hasta el día que ocupé mi cargo, el Presidente de la República fue informado de los avances, que en esa época eran preliminares, en etapas, porque buena parte de los doce meses que alcancé a estar los invertí en arrendar oficinas y armar equipos, etcétera.

El papel del Primer Mandatario es ratificar las decisiones que le llevan, de manera que, en el caso del Metro, habría que preguntar

cuál fue la propuesta de solución específica que le presentaron. No me consta cuál fue, pero, sin duda, el Metro adoptó la decisión corporativa de construir nuevas líneas, tal como lo anunció hoy el actual presidente del Metro, en el sentido de que se está estudiando la construcción de nuevas líneas, que es lo que corresponde a una autoridad de una empresa pública de esa naturaleza.

El señor MELERO.- Por su intermedio, señor Presidente, quiero señalar al señor Germán Correa que no ha respondido la consulta específica acerca del apoyo político irrestricto que tuvo el proyecto Sacyr.

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

El señor CORREA.- Ese proyecto fue materia de fuertes discusiones cuando se presentó a Concesiones del MOP por parte de una empresa privada, una sociedad chileno-española, uno de cuyos miembros era la oficina nacional de Sacyr, la empresa española en Chile. Eso fue muy debatido por las características técnicas que ese proyecto presentaba.

Nosotros, como coordinación general de transporte de Santiago, exigimos, por las implicancias que significaba para lo que estábamos haciendo, que se desarrollara una metodología especial de aprobación.

De acuerdo con la ley de Concesiones, cuando un privado presenta un proyecto a Concesiones, ésta tiene un período de tiempo para estudiarlo, lo distribuye a los distintos ministerios involucrados, y éstos dan su opinión. Y después, Concesiones del MOP declara o no de interés público el proyecto que se presenta. A partir de ese momento, la empresa privada que presentó el proyecto tiene un período de tantos meses para estudiar el proyecto en detalle e invertir recursos, los que pueden recuperar en caso de ganar la licitación.

En este caso, pedimos una metodología especial, que duró más de dos meses, en que cada institución presentaba sus reparos, sus preguntas, al eventual concesionario. Y, de acuerdo con la tónica de esas respuestas, finalmente, se les hicieron dos o tres exigencias públicamente, formalmente, mediante una carta que se envió a la empresa solicitante, que tenía que demostrar dos o tres cosas para que el directorio de transporte pudiese aprobar o no la idea de declararlo de interés público.

En ese sentido, cuando eso va precedido de un debate muy técnico, habría que preguntarle a él qué entendía por las razones de su apoyo político al proyecto, porque financiera y técnicamente no se sostenía de acuerdo con el informe que nosotros le presentamos al Presidente Lagos.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, lo concreto es que el Transantiago fracasó estrepitosamente y hoy el Estado intenta salvarlo. Es la sensación de la comunidad y me parece...

El señor MELERO.- ¡El Gobierno; no el Estado!

El señor BURGOS.- El Gobierno es parte del Estado. Es mi afirmación, que, obviamente, no tiene por qué compartir el diputado Melero.

Pareciera que ese fracaso, a su juicio - por lo que escuché de la pormenorizada exposición en la sesión anterior y por las respuestas de hoy-, sólo se funda en culpas ajenas. ¿No hay nada que le parezca un error u omisión propios? ¿Hay algo que debió haber hecho y que no hizo? ¿Hay algo que hizo y que ahora no habría hecho?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Germán Correa.

El señor CORREA.- Señor Presidente, desde luego, siempre en el ejercicio de cargos públicos he estado abierto a que me señalen errores, limitaciones, críticas, porque todos tenemos limitaciones y cometemos errores. Y en esa gestión he tratado de ser autocrítico. Y a mis asesores siempre les he dicho que me digan lo malo que hago, y no lo bueno que hago. Porque lo bueno se lo dice uno mismo. Pero lo malo cuesta que se lo digan, para corregirlo. Siempre he estado abierto a escuchar la crítica, porque detrás de cada crítica -quienes han trabajado conmigo me han escuchado muchas veces, desde 1990 en adelante- uno tiene que encontrar que hay elementos valiosos, si la crítica es de buena fe. O bien señalan ignorancia del tema por parte de quien critica y, por lo tanto, es responsabilidad mía que ese vacío o ignorancia exista, porque no fui eficiente en llenar esos vacíos; o bien, no existiendo ignorancia, existe adecuada fundamentación de la crítica, por lo que debe ser tomada en cuenta.

De manera que siempre he estado llano a recibir todo tipo de críticas sobre la gestión que tuve durante el año en que estuve al frente. De hecho, me he hecho una autocrítica que, por lo

demás, ha sido pública, porque hacerse una autocrítica encerrado en el baño de la casa no corresponde. Y la autocrítica que me hice fue que, quizás, no me empleé suficientemente a fondo en tratar de transmitir al directorio del transporte de Santiago, inclusive al Presidente de la República, la magnitud y complejidad de esta transformación estructural tan profunda que estábamos produciendo en el transporte público. Quizás no me di el tiempo suficiente para tratar de convencer, persuadir e informar a las personas que estaban tomando decisiones al respecto. En algunas ocasiones lo solicité, pero entiendo que las personas que ocupan esos cargos también están súper recargadas. Por lo tanto, me hago esa autocrítica: tal vez debí haber sido más agresivo e incisivo para tratar de buscar los espacios y los tiempos, para haber persuadido mejor y para informar mejor sobre lo que implicaba este complejo sistema.

Si el señor diputado tiene otra crítica, me gustaría escucharla, porque así se aprende.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, hubiera preferido escuchar una autocrítica.

¿Cuál era su opinión antes del 10 de febrero? ¿Postergar o ejecutar? En el caso de que la respuesta sea postergar, ¿se lo manifestó a algún miembro del actual gobierno o no tuvo la oportunidad de hacerlo?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, mi opinión claramente era que esto no partiera el 10 de febrero del presente año.

Si mal no recuerdo, en abril del año pasado escribí un artículo en el diario La Tercera, donde señalé que el nuevo gobierno estaba evaluando la situación del Transantiago y, por no estar listos algunos elementos fundamentales para la fecha establecida por el pasado gobierno, en mi opinión, no debería partir sino hasta finales de 2007.

En privado -respondo la segunda parte de la pregunta-, señalé la misma opinión al ministro Espejo, a quien le hice llegar una minuta con mis observaciones. Lo conversé personalmente a principios de junio del año pasado, y mi opinión era que, como iban las cosas, esto no estaría listo para que partiera el 10 de febrero de 2007.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer una última pregunta más subjetiva,

porque no la puedo recoger de su intervención y simplemente lo hice de un trabajo de la Biblioteca que recoge algunas apariciones públicas de don Germán Correa, de hace algunos años. Particularmente, la que fundamenta mi pregunta la recogí de una entrevista que dio a la señora Raquel Correa, en el diario El Mercurio, en agosto de 2003.

¿Por qué es tan contrario al subsidio como una alternativa de financiamiento del transporte colectivo?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, no soy contrario al subsidio. En más de una ocasión discutimos el tema y cuando examinen la propuesta original del Plan de Transporte Urbano de Santiago, se darán cuenta de que señalamos que uno de los acápites del plan es el rol del Estado.

Y hay dos formas en las que el Estado puede subsidiar: a la infraestructura y/o a la demanda. Las cuatro personas que elaboramos ese plan nos pronunciamos por las dos formas de subsidiar, pero es una decisión que debe tomar el gobierno.

Lo que digo es que hay que tener mucho cuidado donde se pone el subsidio.

Cuando se planteó el proyecto Sacyr, una de las formas en que el subsidio iba a presentarse era la más negativa: financiar tecnologías caras.

El otro debate sobre los subsidios se dio con la infraestructura, en el sentido de si cargábamos o no el costo de la inversión en infraestructura a las tarifas. En mi equipo -y también personalmente- éramos totalmente opuestos a aquello.

Ésa era una forma que había de subsidiar: a través de la infraestructura. Se estaba subsidiando la infraestructura del Metro.

De ninguna manera me opongo al subsidio. Lo que digo -lo he dicho en distintas ocasiones- es que hay que ver dónde se pone ese subsidio. Inclusive, en una reunión a la que me invitó el Presidente Lagos para ver los primeros aprontes del sistema, en que se suponía que iba a haber un costo social -el diputado Carlos Olivares lo destacó-, uno de los puntos que relevé en esa reunión fue saber los recursos que el gobierno iba a poner para indemnizaciones o subsidios que pudiese requerir en la implementación del sistema.

No soy contrario al subsidio, pero creo que hay que discutir con mucho cuidado dónde

localizarlo, de manera que sea plenamente coherente con los objetivos de la política y del sistema que se puso en marcha.

Además, quiero señalar que siento que el Transantiago no está estrepitosamente fracasado, aunque creo que tiene serios problemas, porque es un sistema que se puso a funcionar en la calle mucho antes de lo que debió ocurrir, con serias insuficiencias que, cuando se resuelvan, no me cabe la menor duda de que van a tener un servicio de transportes muchísimo mejor que el que hoy experimentan los ciudadanos de Santiago.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, en primer lugar quiero referirme a una frase que dijo el diputado Gonzalo Uriarte.

No es bueno para una Comisión investigadora descalificar personas, y referirse a la intervención del Presidente Lagos como "que Lagos se luciera", me parece bastante inapropiado. Creo que el Presidente Lagos tuvo la valentía y decisión de decir que el transporte público de Santiago no daba para más, que era necesario iniciar un proceso de transformación de fondo. Esa fue la decisión.

Creo que, además, lo hizo en muchas otras cosas. Pido más respeto para un ex presidente de la República.

En relación con la intervención del señor Correa, estamos investigando para tratar de explicarnos qué pasó, tratar de buscar responsabilidades políticas, y especialmente de perfilar soluciones hacia adelante. Después de leer lo que presentó la vez anterior y otras cosas, no me queda claro cómo lo ve usted.

Hizo una amplia y muy clara exposición, pero no me queda clara la respuesta a cuál es la explicación de los problemas, dónde están las principales responsabilidades en los distintos planos y qué líneas de solución hay hacia adelante.

La última frase que usted dijo es que Transantiago puede corregirse y que va a ser muy bueno. Esa es la etapa en que estamos.

No comparto la idea de empezar por los responsables políticos, lo principal es tratar de tener una explicación técnica. Sobre todo para quienes no somos especialistas en la materia.

En respuesta a la pregunta del diputado Burgos, puedo señalar que muchos de los problemas han ido apareciendo como usted los advirtió. En el período en el que estuvo, ¿cuáles son, a su juicio,

los principales problemas?, ¿qué no estuvo bien hecho? Me refiero a lo que no estuvo bien en el plano conceptual, en las coordenadas de supuestos de la realidad y en las opciones mismas. Eso nos puede dar luces para lo posterior.

Por otra parte, tuve la oportunidad de ir al acto en el que se lo despidió al dejar el cargo en el Centro de Extensión de la Universidad Católica; acto solidario que presidió el ex ministro Etcheberry.

En esa oportunidad, usted señaló que los recorridos, a esa altura, ya estaban definidos, que también lo estaba el modelo de negocios, junto a otras cosas.

Posteriormente, la vida demostró que eso no era tan así, por eso vuelvo a preguntar cuáles son los problemas.

¿Por qué en 2003 dijo que todo estaba listo? Insisto, en el plano conceptual, hay problemas de ese tipo. A alguien se le ocurrió un determinado modelo de integrados porque no hay uno sólo, sino muchos. Un modelo de integrados en base a troncales y alimentadores tiene sus pro y sus contra.

Para mucha gente, en lo que se refiere a coordenadas de realidad, hay dos restricciones al modelo que explican buena parte de las decisiones equivocadas, el big bang y las bandas de subsidio público al pasaje y ellas se adjudican al período de su gestión.

¿Cuál es, a su juicio, de esas coordenadas de realidad, la que genera las decisiones equivocadas?

Sabemos que el barrio alto se transformó en el principal mercado de trabajo de la ciudad de Santiago y en el modelo no estaba. La mayor parte de las crisis que tenemos en la ciudad se provocan porque la gente quiere ir al barrio alto, allá está el mayor mercado de trabajo hoy.

El tipo de segregación y segmentación en la ciudad de Santiago no está bien recogido en todo el modelo que no da cuenta de la realidad de Puente Alto y San Bernardo, los trata como una ciudad homogénea. En realidad es heterogénea.

Respecto de la segmentación y segregación, me refiero a los dos lados, tanto a los que se autosegregan en La Dehesa y a los que son segregados en Puente Alto, a ambos costados de la ciudad, hubo opciones, usted sabe muy bien que no hubo un administrador global del proyecto, sino que una resistencia al interior del aparato público y de los sectores políticos. Se discutió varias

veces el tema, nosotros como bancada así lo hicimos en 2001 y 2002.

Dentro de las opciones, ¿quién definió las unidades de negocio? ¿Quién definió las áreas de alimentadores? ¿Dónde? ¿Cuándo? ¿A quién se le ocurrió que Puente Alto y La Pintana podían ser un área de negocios? ¿Había un trayecto entre estas comunas que tenía alguna racionalidad? No quiero referirme a otras partes de la ciudad que también lo tienen.

¿Quién diseñó eso y con qué fundamento de oferta y demanda de viajes? ¿Con que otro tipo de fundamento? Yo sé que esto tiene que ver con la complejidad de esta ciudad, que es homogénea en el centro pero heterogénea hacia el exterior. En este sentido, las ciudades complejas tienen cierta lógica.

Por esto vuelvo a la pregunta del diputado Jorge Burgos respecto de su período, ¿cuáles fueron los problemas conceptuales, de supuestos de realidad y las opciones que están en la base de muchos de los problemas que hoy tenemos?

El señor CORREA.- Respecto al concepto ordenador de los sistemas de troncales y alimentadores, esta es una evolución conceptual que ha tenido el tema del transporte público en el mundo en los últimos 15 años.

Podemos ir más atrás y constatar una evolución pionera, que abrió curso a este tipo de conceptos ordenadores del transporte público, ocurrida en Curitiba, Brasil, en los años 70. Este proceso generó una concepción, primero, que liga el tema del transporte público con el transporte urbano y el desarrollo de las ciudades, proceso que está muy presente en lo que usted señaló al final de su intervención. Las características que se van formando a través del tiempo plasmadas en estudios de desarrollo urbano, están basadas tanto en términos del ordenamiento morfológico de las ciudades como en el ordenamiento de las actividades a partir de las características físicas de las ciudades.

Es muy distinto plantearse un tema de transporte público en Santiago de Chile que en Bogotá, por ejemplo, porque la conformación física de ambas ciudades es distinta. Bogotá es una ciudad mucho más extendida, con niveles de concentración mayores que los que tiene Santiago, cuya característica fundamental es la extensión circular.

Pero estos distintos sistemas y realidades, sin embargo, reconocen un patrón

conceptual común en un ordenamiento basado en troncales y alimentadores, en la medida en que los flujos de movimiento de la gente reconocen ese patrón, de grandes cauces existentes en las ciudades, que son los troncales alimentados a través de los afluentes de esos grandes cauces.

Ese es básicamente el concepto que se fue desarrollando con el tiempo y que las tecnologías inteligentes de transporte permitieron asumir, como una forma de ordenamiento, que hace 15 ó 18 años no era posible. Por lo tanto, esta incorporación de tecnologías requeridas como sistemas integrados es lo que está implicado en el Transantiago.

En consecuencia, esta es una evolución conceptual que al plantearse la transformación estructural del transporte en Santiago, surge como natural el hecho de que nos planteemos este tipo de ordenamiento como parte de esta evolución conceptual y de la experiencia acumulada en esta materia a nivel internacional.

Ahora bien, otro tema es cómo se organiza un sistema troncoalimentador en una ciudad. Ustedes no encontrarán un sistema de este tipo, organizado de la misma forma en distintas ciudades, precisamente porque existen características físicas y de descripción de actividades muy distintas en los diversos espacios de las ciudades.

Hace varios años tuve la oportunidad de estar en Vietnam y en relación con su morfología, uno tendría que destruir media ciudad si se quiere introducir corredores troncales, porque el modo preferente de transporte era la bicicleta.

En su capital, Hanoi, el modo preferencial de transporte ha ido evolucionando; de la bicicleta pasó a la motocicleta y desde 2003 está siendo reemplazado por el automóvil, de manera que la disponibilidad de espacio es determinante. Por consiguiente, los recursos públicos disponibles determinan, finalmente, el carácter con el cual se construye la solución de transporte. Conceptualmente, estos sistemas troncoalimentadores son precisamente la respuesta y última evolución que ha tenido el tema de cómo abordar los procesos de transporte público.

El señor MONTES.- Me preocupa la entrega a una empresa monopólica, porque no es lo mismo un modelo de asignación de áreas menores.

A alguien se le ocurrió dividir el área de Santiago en diez sectores en vez de cuatro, por ejemplo, y así tener competencia a nivel de alimentación y no necesariamente a nivel de

troncales, aunque acepto que son carros con otras características.

Me gustaría entender conceptualmente por qué entramos en un modelo con nueve monopolios.

El señor CORREA.-
Señor Presidente, esa inquietud es justa y de hecho fue objeto de muchos debates en los tiempos en que alcancé a estar frente al Plan, en cuanto a si introducíamos competencia en las áreas alimentadoras o no. Ahora, los modelos son posibles. En esa época, optamos por el monopolio con área y esa definición sí se mantuvo en el tiempo, pero tiene un problema, cual es ser más estricto en la fiscalización, exigente en su cumplimiento y, por lo tanto, en la conformación de los contratos era muy importante en el estímulo hacer que los servicios hagan lo que tienen que hacer: llevar gente. Ahí se tiene que ser mucho más exigente desde el punto de vista contractual y de los índices de calidad del servicio, que es el caso que establece la competencia. Nosotros teníamos en un caso extremo competencia de los sistemas antiguos, porque no solamente se competía en línea, sino que dentro de la misma línea competían unos buses con otros. De tal manera que ese sistema es perfectamente legítimo, posible, pero, obviamente, tiene requerimientos hacia la autoridad, hacia el regulador, distintos del que establece la competencia. El problema siempre fue -uno se da cuenta hoy- el tema de fronteras, de los bordes; establecer restricciones de penetración de bordes. Cuando se establecen estas restricciones, de alguna manera, se está dificultando el desplazamiento natural de la gente y obliga a un servicio a cortarse cuando la gente está llegando a su barrio, a su casa, a veces, en algunos casos antes de tiempo. De lo contrario, debe establecer, como de alguna manera está establecido en el Transantiago, algún porcentaje de penetración posible en el área del concesionario colindante, porque si no usted altera el patrón natural de movimiento de la gente, sobre todo en los problemas de bordes, como llaman los especialistas.

El señor HALES
(Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.10 horas?

Acordado.

Puede continuar,
señor Correa.

El señor CORREA.-
Señor Presidente, quiero aclarar al diputado Montes, en cuanto a lo que él llamó un acto

solidario en el Centro de Extensión de la Universidad Católica, que no fue un acto solidario, sino que una cuenta pública que rendí autorizada...

El señor MONTES.-
No, me entendió mal. Yo fui con una actitud solidaria hacia usted y no sólo yo, sino también entiendo que el Presidente de la Comisión.

El señor CORREA.-
Entonces, por su intermedio señor Presidente, aprovecho la oportunidad de darle las gracias señor diputado.

Sólo quiero aclarar que esa fue la cuenta pública que quise dar de mi gestión. Solicité la autorización al Presidente de la República, quien me la dio, y convocamos a alrededor de ochocientos o mil invitados. Entregué lo que hasta ese momento estaba listo. Hasta ahí llegué yo. Era muy importante que quedara claramente establecido qué venía después. Yo me hago responsable de lo que dejé listo hasta ese momento, del resto no puedo.

Asimismo, recordar -a ese punto usted se refería- que la malla de recorrido que entregamos era hasta el escenario que yo dejé trabajado, que era el cinco; se licitó con un escenario once. Y señalé que hasta ese momento ésa era la malla que a nuestro saber y entender era la mejor. Ahora bien, esa malla no había sido contrastada y en los documentos se puede constatar -tengo copia de ellos- lo que nosotros no habíamos alcanzado a hacer todavía: la consulta ciudadana y la reunión con los alcaldes. Desde el comienzo, señalé que era una cuestión vital el hecho de someter a prueba la malla, en primer lugar, con los operadores y, segundo, con los alcaldes y vecinos. Por esa razón, realicé talleres con los municipios y, de acuerdo a las áreas de servicios, creamos nueve comités de participación. Es decir, era una red desde la universidad, como lo llamaba en la época, a mi equipo encargado del Transantiago, pero, obviamente, le faltaba el testeo y el perfeccionamiento a través de todo el proceso participativo.

El señor MONTES.- Señor Presidente, quiero dejar constancia de que se realizaron esas consultas a los municipios, porque recuerdo haber visto al señor Germán Correa en reuniones con la comunidad.

El señor CORREA.- Señor Presidente, la participación de la ciudadanía fue algo fundamental en nuestro esquema, porque era importante para un buen diseño final de la malla de recorridos.

Ahora bien, estoy en desacuerdo con la afirmación referente a que dos condiciones básicas iniciales habrían afectado lo que sucedió posteriormente: el *Big Bang* y el no subsidio a las tarifas.

Al respecto, como he señalado, el *Big Bang* es una de las alternativas perfectamente legítimas, pero, insisto, siempre que sea bien hecho, porque, de lo contrario, queda un desastre. El no subsidio a las tarifas no derivaba de una posición de principio ni dogmática, estaba contemplado en el plano original, ya que en las modelaciones que se hicieron hasta ese momento, con las tarifas semejantes de ese entonces y un poco más, se daba el equilibrio financiero. Definitivamente, esto requería de un desarrollo mayor.

Respecto del problema de los modelos, que no es conceptual, sino técnico, son muy útiles para la toma de decisiones, pero, desgraciadamente, no son la verdad revelada. Lo que se requiere es adecuarlos, dado que tienen cierta rigidez, que es lo que aprendí al trabajar con los ingenieros y los modelos de la Sectra, que muchas veces los técnicos no consideran y esta evolución de Santiago, la homogeneidad junto con la heterogeneidad que se ha dado en los principales centro de atracción y de desarrollo urbano no son capturadas por los modelos. Por eso, es muy importante la etapa de participación ciudadana, porque ahí se perfecciona el diseño a partir de los modelos.

En cuanto a las unidades y a los paquetes de negocios -repito- es lo que entregamos en archivos, en cuanto a cómo estaban elaboradas las unidades de negocios y áreas de servicios. Eso está en la parte conceptual del ordenamiento que realizamos. Nosotros lo definimos hasta el momento en que dejé de prestar mis servicios y eso es lo que quedó. Obviamente, estábamos en la fase preliminar, la de los diseños. Lo dije antes, estaba bajo fuerte presión del Directorio de Transportes, particularmente del entonces ministro Etcheberry y del subsecretario de la época. Era una tremenda exigencia, ya que presionaba la Sectra y, a su vez, el consultor Fernández y De Cea para que entregara la primera modelación. Ahora, cuando recibo la primera modelación de recorridos, le pregunto a la gente de la Sectra qué porcentaje de variación puede tener y me responden que no más de 5 ó 7 por ciento. Cuando dejé mi cargo, íbamos en 23 por ciento de la variación de la malla original y, por lo tanto, era evidente que requería un

trabajo mayor. Obviamente, presenté esa primera malla al directorio, ya que estaba sumamente presionado para presentar "algo", pero con la aclaración de que esa no era la malla definitiva, sino que estaba siendo trabajada. De hecho, lo fue hasta que la licitación. En esto hay toda una evolución propia de un trabajo de la complejidad de esta naturaleza. Hubo decisiones "A" o "B", que no fueron adecuadas y que yo critiqué, pero ése es otro tema. También puede tomar malas decisiones.

Ante la pregunta de si esto no hubiera tenido problemas al inicio, sería poco veraz y honesto si dijera que conmigo no habría tenido problemas. Los habría tenido, pero sí tengo la convicción de que no habrían sido los que tuvo, porque jamás habría comenzado sin que estuvieran listas las AFT plenamente, si no hubiera estado el centro de Gestión de Buses plenamente operativo. Al menos, la infraestructura básica, pero nunca en ese escenario. Le dije a Etcheverry que íbamos a tener problemas, en febrero de 2002 en una reunión en La Moneda. Dije que por más que preparáramos todos los detalles, íbamos a tener problemas.

El señor HALES (Presidente).- Señor Correa, tengo la obligación de decirle que recibimos la información de usted respecto de los recorridos, en un sentido contradictorio. Quiero dejar consignado que el señor Correa nos dice que la red de recorridos forma parte de los elementos deficientes, que no estaban completos, que se parece a lo que en este minuto está señalando. A la vez, también nos indica que participó hasta marzo de 2003, que efectivamente corresponde a lo que Sectra llama la versión 5.5 de las 11 versiones de revisiones del diseño de estos recorridos.

La información que esta Comisión ha recibido -esto no corresponde a opiniones mías- es que esa diferencia de los recorridos no supera al 10 ó 12 por ciento. De manera que la observación que hace el diputado Montes es coincidente en cuanto a que forma parte de su gestión, su participación en Transantiago -de don Germán Correa-, la definición de esta malla de recorridos, a lo menos en su versión 5.5, que tiene pocas diferencias con la versión definitiva y que hoy tienen los usuarios. Posteriormente veremos si es buena o mala.

Tiene la palabra la diputada señora Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, por su intermedio, agradezco al señor

Correa su presencia en esta Comisión y por responder a una serie de aclaraciones.

Estamos de acuerdo en que existía la idea de modernizar el transporte público, pero quiero saber quién fue el padre de este engendro de modelo de troncal alimentador que se instaló en Santiago, de quién fue la idea. No me refiero a la modernización del transporte público, ya que podría haberse optimizado con los recursos existentes, sino a este engendro de troncal alimentador que tan dramáticamente le cambió la vida a millones de santiaguinos.

El señor CORREA.- Señor Presidente, el equipo técnico asesor del ministro Cruz, de lo que usted llama "engendro", recoge la evolución conceptual que tenía este tema en muchos países del mundo, lo que ya se estaba haciendo en América Latina, en el caso de Transmilenio en Bogotá. Nosotros somos los que hicimos esta propuesta.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Quiénes son nosotros? Bogotá tiene bastante menos habitantes que la ciudad de Santiago. Por ende, son incomparables.

El señor CORREA.- Señora diputada, tiene muchos más. 6 millones 700 mil habitantes.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero la cantidad de viajes es menor.

En todo caso, le pregunto por el nombre de la persona a la que se le ocurrió el modelo de troncal alimentador.

El señor CORREA.- Señor Presidente, por su intermedio, respondo la pregunta a la señora diputada.

Esto viene de mucho antes. Nosotros hicimos la propuesta para el caso de Santiago, es decir, el equipo que me tocó encabezar, donde estaban los señores Sergio Solís, Sergio González Tagle y Eduardo Abedrapo, que están consignados en el documento que acabo de entregar al señor Presidente, en la propuesta de Transporte Urbano para Santiago 2000-2010. Hicimos esa propuesta, recogiendo el aprendizaje internacional sobre esta materia.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Es decir, fue suya la autoría del modelo de troncal alimentador.

El señor Correa es sociólogo. De acuerdo con la definición comúnmente aceptada, la sociología es la ciencia social que trata de la estructura y funcionamiento de las sociedades humanas. Por eso le pregunto a usted como sociólogo: ¿encargó algún estudio sobre la

incidencia del proyecto en la vida de los usuarios? ¿Qué enfoque predominaba en el diseño original del sistema: el económico financiero o el de las necesidades de los usuarios? Se lo pregunto, a propósito del impacto dramático que causó la implantación de este modelo en la vida de los santiaguinos.

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, desde luego, encargamos estudios, incluso, cuando estábamos en la fase de diseño del Plan de Transporte Urbano de Santiago 2000-2010, el denominado PTUS, encargamos un focus group para saber la opinión, el sentimiento y las visiones que la gente de esa época tenía sobre el tema del transporte público. Fuera de ello, hubo otros estudios que se hicieron en forma posterior. Además, existen organismos y usuarios que han hecho estudios y a nadie le cabe la menor duda de que esto tenía una enorme importancia para las personas; incluso, que íbamos a alterarles su vida, como señalé en la reunión pasada, que íbamos a modificar los patrones conductuales y la cultura ciudadana. Por eso, como parte fundamental del diseño que comencé a impulsar, existió una estrategia comunicacional y de participación ciudadana -está en el plano original-, por lo que algunas personas, el 2002, me preguntaban por qué estaba empezando tan temprano con estrategias comunicacionales y de participación cuando recién estábamos en la fase de diseño; precisamente por eso: porque este es un elemento de altísima sensibilidad social que hay que tener en cuenta en todos sus despliegues. Algunas personas lo definían como una utopía mía, por ser sociólogo, pero la concepción precisamente sociológica de estos temas era evitar que este elemento fuese parte constitutiva de la elaboración del diseño en todas sus fases.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, mi última pregunta se refiere a lo siguiente. Precisamente por las decisiones políticas hubo estos enormes errores técnicos y, aunque le moleste al diputado señor Montes, las responsabilidades políticas son fundamentales. Se lo pregunto por lo siguiente. Usted declaró en el diario Las Últimas Noticias: En los plazos no habrá cambios. No tenemos tiempo para

ellos, porque si no, no vamos a tener el proceso en la calle el 2005, fecha en que el Presidente Lagos nos ha exigido que esté en marcha. Él quiere garantizar, obviamente, que esta gran modificación estratégica se realice durante su Gobierno. ¿Usted cree que hubo algún apresuramiento en el gobierno de Lagos por inaugurar todo esto? Se lo pregunto a raíz de que una declaración que usted hizo al diario La Segunda, que dice que este proyecto demasiado complejo es un inmenso programa que tiene cuatro componentes de extremada complejidad. Admite que en la administración de Lagos hubo apresuramiento por tratar de inaugurar cosas cuando todavía no estaba a tiempo, pero ese error ya se cometió. Por lo tanto, le quiero preguntar: ¿qué tipo de apresuramiento hubo y por qué, a su juicio, no estando listo este plan, el presidente Lagos quería insistentemente inaugurarlos en su Gobierno?

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, en primer lugar quiero señalar lo que indicaba hace un momento el diputado señor Montes, en el sentido de que, conociendo la complejidad y el impacto social y político que tienen estas enormes transformaciones del sistema de transporte público, es inmensamente valorable la decisión que tomó el presidente Lagos de llevar a cabo esta tremenda reforma con todos los costos y riesgos que ello involucraba. Son pocos los gobiernos en el mundo, hasta donde conozco, que toman este tipo de decisiones. Me ha tocado asesorar gobiernos -he estado con otros presidentes de la República de gobiernos de América Latina- y sé lo difícil que es tomar una decisión que se sabe muy trascendente social y políticamente.

En segundo lugar, lo valorable es que haya constituido un equipo técnico especial, que en este caso es fundamental, para diseñar y gestionar toda la implementación de un plan tan complejo como éste.

Ahora, como lo señalé públicamente, el haber iniciado esto con la puesta en marcha de los contratos y los buses del año 2005 fue un paso en falso, en el sentido de apresuramiento y de poner en marcha este plan en la calle antes de que estuvieran todas las cosas listas.

Un paso que no tuvo la gravitación tan trascendental, pero sí de poner las cosas en la calle fue en febrero, cuando los elementos fundamentales aún no estaban listos, de

manera que uno puede ser crítico, como lo fui públicamente respecto del tema, lo que introdujo una restricción desde el punto de vista de poner en marcha los contratos, pero, sin duda,, no tuvo la gravedad que ha tenido poner esto en marcha en febrero, cuando las cosas no estaban terminadas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿El paso en falso fue del Presidente Lagos?

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, primero pidió hacer tres preguntas; luego, cuatro, y ahora va a formular la quinta. Puede hacer las preguntas que quiera, pero los otros diputados que le han cedido su tiempo no podrán intervenir.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, discúlpeme, pero todo Chile se está preguntando si el paso en falso lo dio el Presidente Lagos.

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

El señor CORREA.- Desconozco el proceso de toma de decisión de ese momento. Como señalé, los presidentes generalmente ratifican y respaldan aquello que se les lleva como propuesta. En un momento determinado fui crítico, incluso hay entrevistas públicas por televisión en las que señalé que los asesores que el Presidente tenía en esta materia lo estaban aconsejando mal, proponiéndole decisiones que no correspondían. Soy de los que cree que los presidentes nombran como asesores a sus ministros y subsecretarios, con el propósito de que los asesoren en materias en las que no son especialistas y, por consiguiente, la inmensa responsabilidad que éstos asumen es llevar bien hechas las cosas. Ahora, cuando eso no ocurre se arrastra a los presidentes a tomar malas decisiones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Lástima que no se puede seguir preguntando.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, puede seguir preguntando, pero le quitará el tiempo a los otros diputados. No diga que no puede hacer preguntas, cuando hemos accedido especialmente a su petición de alterar el orden de intervención y ponerla por sobre el resto de los diputados inscritos.

A continuación, tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no comparto la afirmación del

diputado Burgos respecto de que el Transantiago es un fracaso. Creo que es un proyecto inconcluso que está siendo realizado con apuro, sin resolver problemas de infraestructura, de informática, etcétera. Por consiguiente, quiero consultar al señor Germán Correa, como ex coordinador general de transporte de Santiago, si está de acuerdo con que el sistema anterior era malo y peligroso. Tenemos claro que se producían accidentes, carreras y que los jóvenes se caían de las micros. Hubo amplios reportajes que se transmitieron por televisión, donde pudimos ver cómo los jóvenes iban colgando de las micros y morían aplastados cuando una pasaba a la otra. Hay testimonios gráficos de eso. Por lo tanto, me gustaría que nos diera su opinión respecto de si el sistema anterior era malo y peligroso.

Por otra parte, me gustaría saber quién lo llamó a encabezar este proyecto como coordinador. ¿Fue el ministro? ¿Al Presidente Lagos se le ocurrió y se atrevió a cambiar el sistema, a mi juicio, nefasto por otro que, en teoría, era mucho mejor, más seguro y eficiente, según lo presupuestado?

¿Había una fecha anterior para lanzar el proyecto? Si la había, ¿por qué no se lanzó en esa fecha? ¿Quién tomó la decisión de no lanzarlo?

Por último, quiero decirle a la diputada Nogueira que en el período del Presidente Lagos no se inauguró el Transantiago, sino que se lanzó el sistema.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, se lanza un sistema en el que empiezan a correr algunas micros. Pero entiendo que se inaugura el 10 de febrero de 2007. Por lo tanto, el sistema se ha hecho muy largo.

Me gustaría que el señor Correa diera su opinión respecto de si hubo una fecha anterior para el lanzamiento integral del sistema o como estaba pensado. Además, si había una fecha fijada, ¿por qué no se hizo en ese momento?

En la sesión anterior creí entender que usted dijo que los personeros del Ministerio de Transportes se habían reunido por primera vez con los municipios cuando usted toma el mando de la Coordinación General de Transportes. Entonces, ¿por

qué omite que entre 1994 y 2000 los municipios -yo era alcalde en esa época- tenían reuniones bastante periódicas con personeros de dicho Ministerio? No entiendo por qué se hace esa aseveración, como si dicha Cartera nunca se hubiera reunido antes. Además, usted planteó que se había abandonado el trabajo de implementación del Transantiago con los municipios. Hacia fines de 2004 -fecha hasta la cual fui alcalde-, me había reunido, a lo menos, dos o tres veces con el ministro de Transportes para analizar el tema de los alimentadores, de las zonas, etcétera. De manera que no coinciden las aseveraciones que usted hizo en la sesión anterior, por lo cual pido que nos lo aclare.

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, coincido con la afirmación inicial del diputado Farías, en el sentido de que el Transantiago todavía es un sistema inconcluso.

Según lo señalé en mi primera intervención, concuerdo absolutamente con que el sistema anterior era malo y peligroso. No quiero abundar en ello, pero en innumerables estudios y evaluaciones se señalaba que el sistema antiguo era deplorable. Sin embargo, hay que reconocer dos características que todo el mundo señala como positivas, como la cobertura y la frecuencia. Pero, al mismo tiempo, éstas eran sus grandes limitaciones, pues los costos operacionales eran excesivos. De hecho, hay muchos estudios sobre la materia; de lo contrario, no habría tenido ningún sentido entrar en un proceso de transformación como éste.

En cuanto a quién me llamó a encabezar este proyecto en marzo de 2002, esa persona fue el Presidente de la República, tomando en cuenta que yo había liderado el equipo que elaboró el Plan de Transporte Urbano de Santiago, PTUS, en el período 2000-2010, cuyo primer programa era el de modernización del transporte público. Planteamos diez programas, como el de racionalización del uso del automóvil, el de políticas respecto del transporte de carga en la ciudad, el de transporte interurbano que ingresaba a la ciudad, etcétera. Fue un plan global que creó un sistema integrado. El Presidente Lagos anunció que me haría cargo del programa el 30 de enero de 2002, después del período de vacaciones, iniciando mis funciones desde el 1 de marzo de 2002 hasta el 31 de marzo de 2003. Su decisión me fue comunicada a través del ministro Etcheberry, quien había sido designado en

el cargo hace muy pocos días. Él me convocó para comunicarme que el Presidente Lagos le había planteado la necesidad de trabajar el tema en conjunto y preguntarme acerca de mi disposición a hacerlo. En ese momento estaba trabajando en Naciones Unidas, donde había suscrito un contrato dos o tres días antes -era una promoción por un año- en que ello me fue solicitado.

Ahora bien, respecto de a quién se le ocurrió cambiar el sistema antiguo o si fue decisión del Presidente Lagos, ese tema venía desde hace mucho tiempo. Como he señalado, en los años 90, cuando realicé las primeras licitaciones, los especialistas tenían consenso de que el sistema antiguo era deplorable, que tenía muchas deficiencias y que había que cambiarlo estructuralmente.

Cuando señalé mi voluntad de llevar a cabo esa transformación estructural, fue advertido por todos los técnicos -varios de los cuales después fueron mis asesores en el Transantiago- que no era posible hacerlo, porque carecíamos de las bases de datos duros suficientes como para hacer todas las modelaciones que requería un rediseño tan profundo del sistema de transporte público. Recordemos que la primera encuesta Origen-Destino se realizó en 1991, pero sólo con la de 2001 fue posible medir tendencias y hacer modelaciones más precisas de lo que habría sido posible en 1991, en que habríamos tenido que fiarnos en encuestas poco confiables para determinar el número de buses o de paraderos como se acostumbra hacer en muchos países.

Ahora bien, esto se planteó en el programa del Presidente Lagos. En la comisión que elaboró el programa de la campaña se plantearon diversas propuestas, entre ellas una que yo mismo hice, y otras que hizo don Sergio González. Entre las propuestas de los miembros de la comisión programática varias apuntaban a una transformación estructural del transporte, hoy llamado sistema integrado de transporte público. Reitero, viene en el programa del Presidente Lagos y se transformó después en política oficial.

En cuanto a la consulta de si hubo una fecha anterior para lanzar el proyecto, quiero decir que siempre trabajamos con la idea de poner esto en marcha en 2005, pero la fecha definitiva siempre se planteó como una aspiración más que como una decisión adoptada, porque sabíamos todas las complejidades que se iban a presentar debido al gran número de elementos que

había que poner en marcha, como el AFT. En ese momento, sabíamos que íbamos a demorar entre dos años y medio y tres años en lograrlo.

Nuestra aspiración era implementar el plan en 2005, pero llegado ese escenario uno tenía que tomar la decisión de llevarlo a cabo sólo si estaban dadas las condiciones. Era una decisión que debía tomarse de acuerdo con los avances reales, pero ésa era la meta que teníamos y trabajábamos muy presionados para tratar de iniciar este sistema con ciertas condiciones básicas en 2005.

Con respecto a las reuniones con los municipios, siempre las hubo. Me tocó trabajar en el proyecto de ley destinado a reformar el artículo 3° de la ley N°18.696, si mal no recuerdo, para licitar los servicios. Desde entonces se establece que los municipios tienen que ser consultados antes de cualquier licitación y de hecho lo son. Sin embargo, sólo entonces se planteó realizar un trabajo sistemático con los municipios, con la idea de crear comités de participación, es decir, dando una cierta institucionalidad y permanencia a la participación de los municipios y no sólo realizar con ellos consultas o reuniones informativas como suele hacerse. La idea era generar un mecanismo de participación permanente en el tema del transporte público y, sobre todo, en una transformación tan importante como ésta. Ello no significa desconocer que el Ministerio periódicamente se reunía e informaba -en mis tiempos también lo hacíamos- pero, reitero, la sistematicidad e institucionalidad en la participación no había estado contemplada como pensábamos hacerlo. Se comenzó a hacer cuando estuve al frente del plan Transantiago, después hubo un período en que no se hizo, luego se retomó y hasta el final hubo ciertas instancias de participación, según tengo entendido.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, propongo suspender la sesión por algunos minutos para acudir a votar a la Sala, y una vez que retornemos extender la sesión hasta que todos los diputados inscritos hayan intervenido. Me comprometo a no tomar acuerdos si es que algunos diputados deben asistir a otras Comisiones. Si no procedemos de esa forma, deberíamos citar nuevamente al señor Germán Correa.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Se suspende la sesión.

)------(

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora Rubilar (doña Karla).- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Correa a quien, por su intermedio, quiero hacer algunas preguntas.

Señor Correa, usted señaló que el ex Presidente Ricardo Lagos le pidió el cargo de coordinador general de transporte de Santiago, entre otras cosas, por sus discrepancias con el ministro de Transportes de la época, señor Javier Etcheberry, respecto de cuestiones estructurales del plan de transporte. Por ejemplo, usted era partidario de invertir fuertemente en infraestructura vial y el señor Etcheberry no; usted era partidario de que se pagara por pasajero transportado y el ex ministro Etcheberry de que se pagara por kilómetro recorrido. Otra diferencia era que usted consideraba un error que el Metro fuera el eje estructurador del sistema de transporte, no obstante lo cual, por petición de Fernando Bustamante, a la sazón presidente de Metro S.A., se decidió usar el nuevo sistema de transporte de Santiago para alimentar las líneas del Metro.

Considerando lo anterior, ¿el errado diseño del Transantiago, que ahora se intenta mejorar, fue el resultado de las ideas del ex ministro Javier Etcheberry, que se impusieron sobre las suyas en los albores del desarrollo del proyecto? ¿Considera usted que los hechos han demostrado que fue un error del ex Presidente Ricardo Lagos haber apoyado las ideas de Etcheberry en desmedro de las suyas?

El señor CORREA.- El Presidente Lagos me pidió la renuncia porque mis diferencias y discrepancias de opinión con distintos miembros del directorio habían alcanzado un nivel que hacía muy difícil continuar trabajando juntos.

Mi salida se precipitó a comienzos de marzo de 2003, después de una audiencia que me concedió el señor Presidente de la República en la que le expresé mi profunda preocupación por lo que estaba sucediendo. Le dije que el esquema institucional que se había diseñado para llevar a cabo el proyecto no funcionaba, ya que existía un

directorio que tenía facultades para tomar decisiones sobre temas acerca de los cuales sus miembros no tenían responsabilidad política ni administrativa directa y que, además, cada uno de ellos tenía su propia agenda institucional, lo cual era lógico y normal. Agregué que, sin embargo, quienes realmente tenían la responsabilidad pública del tema, que éramos el ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y yo, nos encontrábamos en situaciones disímiles, pues yo no tenía derecho a voto en la toma de decisiones del directorio de transporte de Santiago.

Le planteé al señor Presidente la necesidad de modificar esa situación, pues dicho directorio no podía tener facultades decisorias, como las tenía, sino meramente consultivas, y que a quienes correspondía tomar las decisiones éramos el ministro del área y yo, como coordinador del proyecto.

Obviamente, la situación era muy compleja y difícil de resolver para el Presidente de la República. Yo tenía claro que en circunstancias como esas el hilo se cortaría por lo más delgado, que en este caso era yo. Pero necesitaba una definición en un sentido u otro, como le dije al señor Presidente. En todo caso le señalé que si él determinaba que yo seguía, debía hacerlo con plenas facultades para poder sacar adelante el plan de transporte y que, de lo contrario, simplemente le agradecía que me hubiera dado la confianza para acompañarlo en el desarrollo del proyecto.

La verdad es que todavía le agradezco al Presidente Lagos que me haya puesto al frente de ese proyecto, porque fue una inmensa oportunidad para colaborar en algo realmente importante para la ciudad de Santiago.

Ése era el escenario. El Presidente tenía esas alternativas y, naturalmente, el ministro Etcheberry y, según él dice, el resto del directorio -no me consta que fuera así- apoyó la que pasaba por mi salida del cargo.

Fue así como el Presidente de la República, en uso legítimo de sus facultades, me pidió la renuncia. Él había sido quien me había invitado a encabezar el proyecto y si sentía que no correspondía que yo siguiera, tenía todo el derecho a pedirme la renuncia. Hasta el día de hoy respeto plenamente su decisión. Salí de ese cargo sin resentimiento.

Concurrí a la tarea que me invitaron, con plena dedicación y punto. Desde el momento en que

el Presidente sintió que mi aporte ya no tenía sentido, perfecto. No tengo problema con eso.

Ahora, como he señalado en diferentes oportunidades, hubo diferentes decisiones, en distintos momentos, del despliegue del diseño del Transantiago, que yo no compartí. Desgraciadamente, varias de las observaciones que hice se demostraron correctas en la práctica. Me habría gustado no tener la razón, como lo dije en más de una ocasión.

Naturalmente, la línea de mando es siempre igual; eso es así. El Presidente tiene colaboradores, esos colaboradores se llaman ministros, subsecretarios, una línea de mando, y quienes toman las decisiones finalmente son las personas de la línea de mando, que a su vez confiarán en otras personas para tomarlas. Así transcurren las responsabilidades cuando uno ocupa cargos públicos y responde con su cargo en el caso de que se equivoque.

El ex ministro Etcheberry tampoco terminó su mandato en el Gobierno. Salió antes, fue reemplazado por el ministro Jaime Estévez.

Es todo lo que tengo que decir. Aquí no hay diferencias personales ni nada que se le parezca, señor Presidente.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero insistir en la pregunta del diputado Monckeberg. El señor Correa dice que se echa a andar un sistema en octubre de 2005, las máquinas nuevas en los recorridos antiguos, que tenían un costo operacional mucho más alto de lo que correspondía, porque un bus oruga no tenía que recorrer en el sistema desde la Dehesa a Maipú; tenía otro sentido, pero debía hacer el recorrido antiguo, y eso, según lo que señalé, tensionó al máximo el sistema y probablemente impidió que se siguiera aplazando más la entrada en vigencia del Transantiago.

Ante la pregunta de la diputada señora Nogueira dice que la decisión de 2005 no fue tan trascendental ni tan terrible como haber echado a andar el sistema en febrero de 2007, pero si usted se remonta a sus palabras señala que haberlo echado a andar con un costo operacional mucho mayor del que realmente tenía, sí tensionó el sistema.

Le pido que sea claro y nos especifique bien esa situación.

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, he sido muy claro y específico al respecto.

Naturalmente, habría sido preferible que los contratos no se pusieran en ejercicio en octubre de 2005, como se hizo, porque como lo señalé eso planteó una restricción para la toma de decisiones de cuándo poner en marcha en definitiva todo el sistema.

Es un elemento conocido por los operadores desde el momento que licitaron que iba a haber una etapa llamada de "transición", y el Gobierno siempre lo definió así; hay minutas del Ministerio de la época en que define esa transición, las etapas que va a tener. Por lo tanto, era un elemento conocido por los operadores cuando postulaban.

Ahora, naturalmente, al estar operando con mayores costos operacionales obviamente deben haber entendido, y algunos de los operadores con quienes he conversado me lo señalaron, que eso tenía un límite, doce meses como máximo, es decir, hasta octubre de 2006.

Por lo tanto, el nuevo Gobierno se encuentra con ese escenario, con elementos que todavía están inconclusos y decide por su cuenta una postergación. Sí introdujo una restricción, que habría que evaluar, y con los propios operadores ver qué significaba exactamente el término de si producía déficit o no. De hecho, a algunos les he escuchado que tuvieron un desempeño financiero mejor de lo que habían calculado en ese período.

Un señor DIPUTADO.- De octubre a octubre.

El señor CORREA.- Claro, en ese período.

Si mal no recuerdo, puedo equivocarme, pero ustedes lo pueden constatar si lo preguntan directamente en un panel que asistí en el Colegio de Ingenieros con uno de los gerentes de Subus y dueño de la empresa, señor Héctor Moya, quien señaló que a él le estaba yendo bastante mejor de lo que había estimado originalmente. O sea, hay operadores que les fue mejor de lo que habían estimado en ese período de transición y otros a quienes no les fue tan bien.

Como se puede ver, eso depende de los diseños empresariales que cada uno tiene, de la capacidad de controlar costos, de la capacidad para una mejor gestión, incluso en condiciones menos favorables que la del sistema en régimen.

Esa es la situación real, para señalar exactamente lo que ahí sucedió.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero consultar

al señor Germán Correa si en el período 2002-2003, en el que ocupó el cargo de Coordinador General de Transportes de Santiago, pidió que Sectra autorizara los datos de la encuesta Origen-Destino de 2001. Es importante conocer esa información, porque al parecer la proyección de la demanda constituye uno de los gruesos errores cometidos en el nuevo sistema de transporte.

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

El señor CORREA.- No pedí la actualización, porque recién en 2002 recibí los primeros resultados de la encuesta Origen-Destino 2001. En todo caso, quiero señalar que presioné permanentemente para que me entregaran lo antes posible los resultados de esa encuesta.

Durante mi período a cargo de la Coordinadora la Universidad Católica efectuó una ceremonia de presentación, en la que estuve presente junto al ministro Javier Etcheverry, de manera que hasta ese momento no había nada que autorizar, puesto que recién se estaban entregando los datos. Sin embargo, tengo entendido que posteriormente se hizo un estudio de actualización, a fin de perfeccionar el sucesivo modelamiento que en los años siguientes tuvo la malla de recorridos.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- El señor Germán Correa manifestó que envió un documento al ministro Sergio Espejo para manifestarle sus aprensiones sobre la materia, de manera que quiero saber qué le contestó.

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

El señor CORREA.- El ministro Sergio Espejo me agradeció la minuta y me señaló que estaba considerando varios de los puntos planteados en ese documento.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, el señor Germán Correa dijo en su exposición que había dejado todo funcionando, o sea, que de algún modo el sistema había quedado listo, razón por la que quiero consultar cuál fue el motivo de que haya pasado tanto tiempo entre su alejamiento del cargo de Coordinador General de

Transporte de Santiago y la licitación llevada a cabo.

Por otra parte, deseo saber cuál es su opinión en cuanto a por qué en 1998 se presentó sólo un oferente, es decir, que nos diga si hubo alguna traba que impidiera la participación de otros actores.

Asimismo, quiero despejar una serie de dudas respecto de la relación que pudiera haber entre el señor Germán Correa y los gremios del transporte.

Sin perjuicio de que el señor Correa en algunos momentos ha sido muy crítico de las micros amarillas, quiero preguntarle derechamente, porque es fundamental despejar el tema, qué relación tiene con los señores Manuel Navarrete y Demetrio Marinakis o con los dirigentes de las empresas Buses Metropolitana S.A. y de Buses Gran Santiago S.A., porque según informaciones aparecidas en la prensa el señor Manuel Navarrete ofreció al señor Germán Correa, en marzo de este año, la gerencia general de esas empresas.

Por otro lado, quiero consultar al señor Correa si es verdad que fue presidente de la empresa fabricante de carrocerías Cuatro Ases y si los contratos habrían sido elaborados por los abogados de los bancos.

Finalmente, el señor Germán Correa siempre ha sido muy determinante en defender los troncales sobre las líneas del Metro, de modo que quiero saber cuál es la base de esa posición, porque implica una competencia entre el sistema de transporte urbano con el Metro.

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

El señor CORREA.- Señor Presidente, como señalé en una respuesta anterior, el 30 de marzo de 2003 entregué la cuenta pública de lo que había hecho hasta ese momento, en el entendido de que no se había logrado producto final, porque mejor que nadie sabía que este era un proceso que había que seguir preparando, tal como ocurrió, porque con posterioridad se efectuaron varias modelaciones adicionales antes del primer llamado a licitación, el cual fue suspendido, y se llevó a cabo un segundo llamado, por el tema del pago de los operadores por bus-kilómetro o por pasajero transportado.

Por lo tanto, como conocía el sistema y sus complejidades, sabía mejor que nadie que más allá de lo que dejé listo, venían las definiciones.

¿Por qué esa cuenta pública? Porque, como le señalé al Presidente Lagos, y le pedí su autorización, mi designación había sido lanzada con gran despliegue en un acto muy formal en La Moneda y con mucha gente invitada. Le dije al Presidente: "Mire, como mi trabajo ha sido silencioso, fundamentalmente, de análisis, de estudios, de diseños y de reuniones, no puedo irme sin rendir cuenta de lo que dejo hecho. Por lo menos, hasta ahora, porque, si no, van a decir: "Este señor, que fue designado con tanta parafernalia, ¿qué hizo? Vino a ganar un buen sueldo, pero no dejó nada. Se fue."

Ésa es la idea fundamental de la cuenta pública. Además, para que se hiciera un parámetro entre lo que dejé listo y las redefiniciones que vinieran posteriormente.

Hay cosas que tenían un despliegue mucho mayor en el tiempo. Como señalé, infraestructura y todo eso.

Diría que la licitación de los buses era la parte más fácil dentro de todo. Era cuestión de definir el modelo de negocios, los criterios. Era la parte más fácil, la menos complicada técnicamente. Teníamos esa risa acumulada.

Otra cosa era el rediseño de la red. Pero la licitación en sí, el modelo de negocios, el criterio con los cuales vamos a hablar de quien gana y quien pierde, era relativamente fácil. Yo sabía que eso lo podía tener para el 2003, pero el tema complicado técnicamente era la malla de recorridos. Eso requería elaboraciones sucesivas.

Ahora, no entendí bien la segunda pregunta. ¿Por qué no hay nuevos actores y un solo oferente? ¿A qué se refería?

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, el diputado Olivares también lo mencionó, ¿por qué hubo mayor participación en las licitaciones? ¿Cuál fue la causa de que en el año 1998 se presentara un solo ...

El señor CORREA.- En 1998, no sé a qué se refiere.

El señor ACCORSI.- ¿Cuáles serían las limitaciones? ¿Cuál es la causa de que se presente un oferente?

El señor CORREA.- Desconozco lo realizado en 1998, señor diputado.

Mi relación con los operadores de transportes se produjo en tres

ocasiones: una, cuando fui ministro de Transportes, en 1990. Me correspondió una relación bastante complicada, como consta a la opinión pública, porque me correspondió llevar a cabo la primera licitación de los servicios. Fue una verdadera batalla. Tuve dos paros nacionales; un boicot a la primera licitación, que fracasó por ello, y la segunda resultó, e iniciamos ese proceso entonces.

Después, en 1996, durante la situación técnica de quiebra de la empresa Pereira Hermanos, más conocida como Cuatro Ases, fui convocado por la comisión de acreedores e instituciones financieras y bancos, y por el presidente de la Comisión del Banco Bhif en ese momento, para hacerme cargo de las instituciones financieras.

Los bancos acreedores tomaron el control de la empresa Cuatro Ases, que estaba con una deuda de más de 45 millones de dólares. Y para que la empresa no quebrara y perdiera todo, las instituciones financieras y bancos tomaron el control a través de tres directores de los cinco que tenía la empresa. Me solicitaron que me hiciera cargo de la presidencia del directorio. Ingresaron conmigo don Juan Carlos Méndez y don Jorge Claro. Fuimos mayoría por las instituciones financieras. Durante los tres años en que estuve al frente de la empresa, me correspondió reactivar la empresa y tratar de recuperar la deuda que estaba en la calle.

Por lo tanto, tuve funciones no sólo como presidente del directorio, sino también como presidente ejecutivo, por lo cual recibía una dieta, más un honorario por mi dedicación a la empresa. Al final de mi gestión logramos innovar toda la deuda de 45 millones de dólares, y quedamos con una deuda todavía en esa época de diez u once millones de dólares que estaba provisionada por los bancos, de manera que, en ese momento, la empresa volvió a la familia propietaria -son dos- y salí de esa empresa y no tuve más ninguna relación.

En ese período tuve relación con los transportistas como cliente, aunque la relación comercial la llevaba fundamentalmente el gerente de la empresa. Mi relación era como cliente, aunque no era vendedor ni nada que se le pareciera. De vez en cuando nos juntábamos, conversábamos. Y no tuve otra relación que no fuese ésa.

Después, me reencuentro con ellos, en el período del Transantiago, cuando comenzamos la implementación, donde obviamente, desde el primer momento, empezamos a tener un intenso diálogo hasta la confrontación de agosto de 2002, cuando ellos

bloquean la ciudad de Santiago. El Gobierno toma una actitud muy firme. Desde ese momento, no me volví a juntar con la dirigencia, ni con Navarrete, ni con Marinakis, ni con ninguno de ellos. Tal como lo señalé en la sesión pasada, empecé un trabajo directo con las líneas. Ahí están los verdaderos operadores, no son los dirigentes, es el pequeño micrero que trabaja 12 horas diarias, que repara la micro en la casa. Me junté con ellos porque eran los actores del gran cambio.

Luego de salir de Transantiago no volví a tener ninguna relación con ellos, salvo por el interés permanente de su parte para que los asesorara para la licitación de los servicios. Me negué a todos ellos, tanto nacionales como extranjeros, porque quería mantener absoluta autonomía de juicio y criterio frente al plan para hacer precisamente lo que hice en un momento, dar opinión pública desprovista de todo interés personal, excepto que el sistema funcionara bien.

Por esa razón, no acepté ninguna asesoría, ni directa ni indirecta.

Pese a que no estoy en el sector transportes desde 2003, cuando vino la crisis del Transantiago, recordarán que el ministro Espejo señaló muy duramente que parte de las deficiencias eran responsabilidad de las empresas que dirigía Manuel Navarrete.

En el contexto de ese conflicto con el gobierno, llegó un momento en que me ofrecieron que me hiciera cargo de la gerencia. Entendían que, a pesar de la relación de amor y odio que hemos tenido durante toda la vida, conozco el tema, el sector, a ellos, lo que daba cierta garantía, incluso para ordenarlos.

Tenían un desorden interno significativo y me pidieron que fuera el gerente. De inmediato lo rechacé, porque me parecía que no correspondía, así lo dije públicamente.

En cuanto a si en los contratos participaron los abogados de los bancos, desconozco absolutamente el hecho.

Sé que los contratos se trabajaron técnicamente en la unidad de negocios del Transantiago y me imagino que con los abogados del Ministerio, pero desconozco otro elemento.

Respecto de los troncales sobre el Metro y la base de ello, hay más demanda de la que el Metro es capaz de llevar. La prueba estuvo a la vista cuando comenzó a funcionar el Transantiago. En el momento en que esos troncales fallan o no existen, el Metro se ve saturado en su capacidad.

Son datos que la realidad corrobora, lo decían los estudios de demanda. Necesitábamos, además del Metro, capacidad en esos ejes de transporte de gente en buses, porque supera la capacidad del Metro. Incluso, más atestado que anteriormente, porque no estaba en la capacidad que debía tener para las rentabilidades del caso.

Ésa es la razón técnica por la cual se requerían ambos servicios.

El señor HALES (Presidente).- Deseo dejar establecida la dadivosa cooperación y actitud positiva que han tenido los diputados de la Comisión para facilitar el trabajo. Lo digo especialmente en este momento en que estamos completando tres horas continuas de sesión.

He notado una disposición de trabajo permanente, puntualidad, cumplimiento y disciplina poco común en las comisiones investigadoras. Lo digo porque es frecuente dejar establecidas sólo las quejas.

Además, quiero hacer una consideración política. No puedo dejar de destacar la colaboración de los diputados de la Concertación y, en particular, de los diputados de la Alianza. Han sido muy propositivos y contribuido a muchísimas de las formas de trabajo que se han resuelto y que han facilitado el buen desempeño de la Comisión.

El señor MONTES.- Señor Presidente, también a los periodistas.

El señor HALES (Presidente).- Tiene razón el diputado Montes. Hemos resuelto que sean sesiones públicas, no sólo para que se vean por televisión, sino que para que la prensa pueda estar presente.

Por otra parte, quiero preguntar a don Germán Correa si se equivocó cuando pronosticó que Transantiago debía estar funcionando a mediados de 2005.

Tiene la palabra.

El señor CORREA.- Señor Presidente, fue una meta más que un error. Una meta que tratamos de cumplir. Si hubiésemos tenido las cosas listas, tal vez, habríamos dado el paso hacia adelante. Eso estaba por verse.

El señor HALES (Presidente).- Su salida fue parte de los abundantes titulares de la prensa. Usted estableció un cronograma. Recuerdo su presentación en la Universidad Católica en junio de 2005. Transantiago comienza en 2007, dos años después. ¿Usted consideraba que estaba listo para partir en 2005? Dos años después se demostró que

todavía estaba en verde. ¿Cree que su apreciación fue errada?

El señor CORREA.- Señor Presidente, la referencia trata de la licitación de los servicios de buses. Jamás dije que estaban listas, ni la AFT, ni la infraestructura, ni la central de gestión de buses. Ellas son cruciales para que el sistema funcione.

Lo que yo dejé listo, y así consta en la cuenta pública que señalé, fue lo relativo a licitación de los buses.

También consigné la licitación de taxis colectivos. Dejé listas las bases para que el ministro Etcheberry las firmara y enviara a Contraloría. Eso no se hizo. Las bases fueron redefinidas y hubo problemas. Pero eso lo dejé listo y cerrado.

Trabajé en el diseño de la licitación de los servicios de buses. Faltaban sólo las etapas que ya he señalado.

El señor HALES (Presidente).- Preciso la pregunta, no le he consultado sobre ese aspecto, sino sobre el cronograma. Coloca la puesta en marcha en agosto de 2005, dos años después.

Si usted pensaba eso, ¿habrá estado equivocado? Resulta que cuatro años después, todavía resultó prematuro.

El señor CORREA.- Señor Presidente, posiblemente, pero como usted sabe, las metas siempre se van corrigiendo de acuerdo a la realidad.

Esa es la capacidad que hay que tener y dar la cara. En el momento en que hay que explicar por qué se posterga. Abagué por ello en junio de 2004, en una entrevista pública. El Gobierno decidió postergar entonces y yo propuse públicamente que esa postergación debía ser mucho mayor. Es evidente que las cosas no iban a estar listas, incluso, en los plazos que el Gobierno se planteó en ese momento.

El señor HALES (Presidente).- Otra pregunta que voy a hacer es acerca de los transbordos. ¿Cuando usted pensó en Transantiago, lo hizo con transbordos? ¿Considera que fue bueno el haber pensado Transantiago con los transbordos de alimentadores y troncales establecidos?

El señor CORREA.- Señor Presidente, es parte consustancial del concepto el tener la red troncoalimentadora. El transbordo es fundamental. El tema es cuántos se requieren y la calidad de ellos.

Todos los sistemas de la naturaleza del nuestro cuentan con transbordos. El desafío es suavizarlos a fin de acelerar tiempos de subida y bajada de los buses y los tiempos de viajes. Los transbordos son consustanciales a los sistemas integrados en cualquier parte del mundo, no hay forma de eliminarlos. Hay que reducirlos al máximo y eso se hace a través de decisiones técnicas como extender los troncales. Hay casos en los que se puede establecer la gratuidad de los alimentadores. Ese era el análisis financiero que había que hacer. Las personas no pagan el alimentador, sólo el viaje. Desde ese punto de vista, se hace más suave.

El señor HALES (Presidente).- Usted dice que el sistema produce incomodidades, entre otras, los transbordos y los tiempos mayores de espera en los paraderos.

Por lo tanto, resulta que la variación de los transbordos establecidos por usted no es mayor que el 10 a 12 por ciento de lo que hoy existe.

¿Habrían sido concebidos por usted y su equipo de manera equívoca esos trasbordos?

El señor CORREA.- Señor Presidente, ésa es una pregunta hipotética que yo tendría que responder analizando los datos. No estoy tan seguro que la variación sea del orden del 10 u 11 por ciento, por lo tanto, tendría que ver los datos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Lo que usted observa en Santiago, no le suena como parecido a lo que usted había pensado en materia de transbordo?

El señor CORREA.- No, pero debo señalar que esto siempre requiere un perfeccionamiento. Hubo que hacer una modificación más profunda a la red, pero no lo sé porque esa etapa no me correspondió vivirla.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, también quiero aprovechar de agradecer la concurrencia y colaboración del señor Correa, puesto que no debe ser fácil contestar preguntas por más de tres horas.

Recuerdo que cuando usted inició su período como Ministro de Transportes, una de las primeras modificaciones que se hizo cuando se retiraron alrededor de 2 mil buses de Santiago fue una propuesta que daba una asignación compensatoria a los choferes de la locomoción colectiva, cuyas micros serían retiradas de los recorridos y que, a su vez, se ofertarían para la venta al Fisco.

Cuando partió nuestra preocupación por el Transantiago, una de las primeras cosas, planteada por el diputado Olivares, en sesión especial, fue justamente la situación que afectaba a los pequeños empresarios; si bien algunos quedaron dentro del sistema, hubo muchos que quedaron fuera. Incluso hubo un período dramático en que había gente que estaba al borde de la desesperación por lo que estaba pasando con sus buses y pequeñas empresas.

Ahora, no sé si se planteó, dentro de su primera propuesta, la búsqueda de una compensación para los pequeños empresarios que no iban a quedar dentro del sistema.

Por otra parte, a propósito de la diferencia que se estableció entre la inversión de infraestructura para el Transantiago y lo hecho en las inversiones de Metro, existe el antecedente de que las inversiones que estaban definidas en 2003, ascendían a 200 millones de dólares para infraestructura; en cambio, para invertir en Metro, eje estructural del plan Transantiago, era de 2 mil millones de dólares; es decir, 10 veces más de lo que necesitaba el Transantiago.

¿Cómo se compatibilizó eso? ¿Hubo algún interés especial en que estuvieran inauguradas más estaciones de Metro, como se ha sugerido acá? ¿Qué participación tuvo usted en eso? ¿Estuvo de acuerdo?

También se cita bastante a la empresa Fernández & de Cea. No sé cuándo esta empresa empezó a asesorar, si comenzó con ustedes o si fue por licitación. Me interesa saber ¿cuánto abarcó su asesoría?

Por último, usted mencionó en algún minuto que la locomoción colectiva debiera declararse una actividad estratégica, es decir, que hubiera sindicatos, pero que no pudieran ir a paro para así evitar cualquier crisis ante un paro de la locomoción colectiva. Usted expresó haber tenido graves problemas, ¿se planteó esa situación durante su período? ¿Qué respuesta tuvo?

En la Comisión de Transportes escuchamos a muchas personas que participaron en las licitaciones del Transantiago, microbuseros, etcétera. En una de las intervenciones se planteó que hubo una modificación posterior de las bases respecto de las condiciones de los buses, de manera que la Volvo pudiera adjudicarse las licitaciones. De hecho, he leído que ha sido uno de los negocios más grandes que hizo esta compañía. Quiero saber si es cierto que después de la licitación se modificaron algunas bases, como ciertas estructuras

especiales de los buses, ancho de los pasillos, la ubicación del motor, etcétera, a fin de que pudiera adjudicarse a la Volvo y no a las otras dos empresas que estaban postulando.

¿Por qué habiendo tanta advertencia respecto de los posibles errores que implicaría el Transantiago, no se pudo ordenar la organización ni detener el sistema? Obviamente, no sólo estaba la presión en la Cámara -al ministro Espejo se lo dijimos en innumerables ocasiones-, sino también otras instancias, como universidades, técnicos, asesores, profesores, incluso la misma ciudadanía. El presidente de mi Partido estuvo una hora con el señor Espejo el día antes de inaugurar el Transantiago, diciéndole el peligro que significaba para la ciudad. El ministro nos dijo que estaba convencido de que el sistema era espectacular. Al respecto, ¿cuál es su opinión?

El señor CORREA.- Señor Presidente, quiero señalar, en primer lugar, que no soy funcionario de Gobierno, pero naturalmente corresponde cumplir con mi deber ciudadano ante esta Comisión.

En segundo lugar, tengo la esperanza de que -como dije a algunos señores diputados- además de las responsabilidades políticas, pudiésemos sacar lecciones respecto del tema de las políticas públicas, como asimismo aprender de las cosas que han sucedido en torno al Transantiago. En definitiva, para gobernar mejor.

En tercer lugar, he venido con el mejor espíritu, en cuanto a no defenderme ni atacar a nadie, sino que transmitir mi apreciación a mi mejor saber y entender -obviamente, tiene falencias y vacíos- de los hechos que acontecieron en torno al Transantiago.

Tampoco vengo a pasar la cuenta a nadie y sería pequeño de mi parte usar este tan respetable ámbito para hacerlo. Solamente me mueve tratar de aportar el máximo de antecedentes para que la Comisión pueda determinar los distintos componentes del proceso del Transantiago; dónde se cometieron los errores y cómo aprender de ellos.

En relación con las preguntas de la diputada señora María Angélica Cristo, respecto de los transportistas, efectivamente, en 1991, sacamos las 1.600 máquinas de Santiago y, a su vez, pasamos un proyecto de ley para crear una suerte de indemnización, comprándoles los vehículos obsoletos y a los choferes una indemnización especial por sobre lo que contempla la legislación laboral. Sobre este

tema tuve una preocupación importante en mi período al frente del Transantiago. En mi relación con los transportistas de la época señalé que este era un plan con una gran transformación, pero con un rostro humano. Lo dije en muchas entrevistas. Había dos fenómenos que podrían producirse: Uno, costo social, es decir, gente que definitivamente podía quedar fuera del sistema, y dos, un costo humano, en el sentido de que íbamos a producir una transformación. Teníamos que producir una transformación importante de los operadores existentes, a fin de que tuviesen posibilidades no sólo de competir y perder, sino de competir y ganar, porque se enfrentarían a participantes potentes, seguramente otros inversionistas nacionales o extranjeros interesados en participar. La idea era que fuese con el menor costo social posible.

En el período en que estuve, no fue mucho lo que alcanzamos a hacer, excepto reunirnos y trabajar ciertas alternativas como, por ejemplo, el caso de los choferes con el Ministerio del Trabajo, donde tuvimos dos programas en marcha para ayudar a lo que llamé el reciclaje y la creación de una bolsa de trabajo de conductores profesionalizados. Nuestra idea de la época era ofrecer a las nuevas empresas una bolsa de trabajadores en los cuales ya el Estado hubiese invertido en capacitarlos y en ayudarlos en su reciclaje profesional, de manera que las nuevas empresas pudiesen contar con conductores profesionales para estos efectos. Desgraciadamente, esa labor no la alcancé a completar.

Respecto de los transportistas, fuera de alguna preocupación y de algunas minutas que elaboramos sobre la materia, que está consignada en distintos documentos de la época, no alcanzamos a realizar mucho más. Con posterioridad, cuando el señor Jaime Estévez asumió el cargo y tuvo una asesoría de personas que están citadas a esta Comisión y que me pidieron que colaborara con ellos, asunto que hice de manera gratuita, uno de los primeros temas que trabajamos fue el costo social, y qué hacer con los operadores que quedarían fuera del nuevo sistema de transportes. Desconozco las razones por las cuales no hubo muchos mecanismos para apoyar a ese sector. Debo decir que en esa misma asesoría que presté, sí cobré como consultor para elaborar un estudio sobre una autoridad metropolitana de transporte, asunto que he manejado desde hace mucho tiempo, recabando información, estudiando parte de los modelos más

importantes existentes en otros países y haciendo un estudio que permitiese fundamentar la ley que el entonces ministro Estévez mandaría al parlamento, que finalmente no lo hizo, pero lo realizó este Gobierno y tengo entendido que el estudio que preparé en ese momento fue tomado en cuenta para la elaboración del proyecto de ley.

En cuanto a la inversión en infraestructura y el Metro, como señalé, hubo decisiones en paralelo cuando se decidió llevar a cabo la Línea 4 del Metro, cuando se decidió la extensión de la Línea 5 hasta Matucana y la extensión de la Línea 2 hasta Américo Vespucio. Estaba contemplado en el plano original y estábamos en contra de la extensión que en ese momento se estudiaba hasta Cerro Blanco, porque no tenía ningún destino. Tanto es así que, después de mi salida, los análisis de demanda determinaron que tenía sentido extenderla hasta Américo Vespucio o no hacerla del todo y dejarla hasta el centro. Aunque manifesté mi opinión, como es de público conocimiento, en el sentido de que en ese caso teníamos soluciones más económicas con líneas exclusivas de buses, pero nos encontrábamos en el período en que el Transantiago no estaba legitimado como política oficial del Gobierno y se tomaban las decisiones con plena autonomía. De manera que no tengo una posición crítica sobre esas decisiones, sino que desafortunadamente no estaba este modelo integrado como para que hubiese condicionado, como debería hacerlo ahora, las decisiones futuras sobre el Metro.

Eso explica el por qué hay una inversión para el Metro de esa magnitud, que obviamente es más caro que para los buses.

Lo que sí dejé listo fue una propuesta de programa de inversiones, también en mi cuenta pública de marzo de 2003, un programa inicial de lo que considerábamos en ese momento de inversiones básicas para el Transantiago, que era en torno a los 230 millones de dólares. Los estudios posteriores que realizaron los equipos del Transantiago llegaron a cifras mayores, me parece, del orden de los 410 ó 420 millones de dólares. A partir de eso, se decidió hacer varias inversiones que son las que están en ejecución desde entonces.

Respecto de la prestigiada consultora Fernández & De Cea, los conozco personalmente: a Enrique Fernández, quien durante mucho tiempo fue el secretario ejecutivo de la Sectra que en el Gobierno militar se llamaba Sectu, creada en 1982, como una forma de dar racionalidad y controlar el

gasto público, uno de los principales componentes es la infraestructura. Recibimos a esa institución, donde Enrique Fernández era el encargado; Joaquín De Cea es un prestigiado ingeniero en transportes, que fue parte de mi equipo asesor en el ministerio. Luego abandonó los cargos públicos y en los años 90 formó, con el señor Fernández, esta consultora que se ha establecido como una de las más importantes en el sector, tanto nacional como internacionalmente. Así es que ellos ganan muchas licitaciones, ya que es una consultora muy potente, compete en todas las licitaciones y ha ganado varias de ellas, no todas, ya que son muy competitivas, pero es una muy prestigiada constructora.

Las consultoras nos entregan estudios que debemos evaluar y, para ello, necesitamos equipos técnicos especializados para ver si se valida o no el estudio, consultar a quienes corresponda hacerlo y, finalmente, dar los pasos de toma de decisiones correspondientes.

Las consultoras pueden hacer propuestas pero, en definitiva, es uno quien toma esos estudios, los analiza y decide.

El tema de la locomoción colectiva, como actividad estratégica, era sólo una preocupación. En mis tiempos alcanzamos a tener la preocupación de lo que iba a suceder, no alcanzamos a diseñar ningún mecanismo específico de lo que esto iba a significar, ya que estábamos haciendo una reestructuración profunda de la industria del transporte público.

Esa transformación estructural implicaba la existencia de poderosos sindicatos que antes nunca existieron. Obviamente, ésa es una decisión que pudo haberse tomado en algún momento, pero sucedió muy posteriormente.

Respecto de si hubo o no modificaciones a las bases para favorecer a un particular proveedor de buses, no tengo elementos para responder, señora diputada. Pero puedo afirmar enfáticamente que no, ya que, entre otras cosas, la decisión de qué buses y de qué marca se adquirirían dependía ciento por ciento de los operadores. Era una decisión entre privados.

Sé lo que sí hubo, porque tuve a una persona especializada en tecnología de buses trabajando conmigo en ese tiempo. Los proveedores estaban muy inquietos por esto, ya que para muchos de ellos significaba cambiar los patrones de producción habituales.

No es frecuente que se les pidan buses con pisos planos, como los que introdujimos en Santiago. No son los mismos que tiene el Transmilenio en Bogotá. Por lo tanto, los proveedores necesitaban producir un diseño especial para nosotros, lo que provocó una disputa bastante importante entre ellos.

Señora diputada, no creo que haya habido modificación de bases para beneficiar a alguien, no habría tenido sentido, ya que quienes tomaban las decisiones en cuanto a la tecnología y marca a adquirir -repito- eran los transportistas, los operadores de transporte público.

Finalmente, tampoco tengo antecedentes para responder la última pregunta acerca de por qué no se escuchó a la gente que hacía las advertencias. Eso deben responderlo las personas que tomaron las decisiones en ese momento.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

¿Alguna otra cosa?

Les recuerdo a las señoras diputadas y señores diputados que el lunes 30 tenemos sesión a las 10.30 horas en el Palacio Ariztía. Para dicha sesión, se encuentra invitado don Fernando Bustamante, que llega mañana, de manera que aún no tenemos la confirmación de su asistencia.

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

-Se levantó a las 14.53 horas.

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