

**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 7° sesión celebrada el lunes 6 de agosto de 2007, de 10:36 a 14:24 horas.**

---

**SUMARIO:**

Se recibió al señor Javier Etcheberry. Ex Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

**ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

1.- Invitar a las sesiones del día lunes 13 y del martes 14 de agosto a los ex Ministros de Transportes y Telecomunicaciones, señores Jaime Estévez y Sergio Espejo.

2.- Sesionar simultáneamente con la Sala los días miércoles. Para tal efecto se acordó solicitar a ésta la correspondiente autorización.

3.- En atención a que el día lunes 13 de agosto la Cámara de Diputados sesionará en Valparaíso, se acordó efectuar la sesión de la Comisión en esta ciudad, a contar de las 11:30 horas. Para tal efecto, se acordó solicitar a la Sala la correspondiente autorización para sesionar simultáneamente con ella.

4.- Incorporar a las Actas de esta Comisión la entrevista concedida por el Ministro del Interior, señor Belisario Velasco al periódico El Mercurio, publicada el pasado domingo 5 de agosto del presente año.

Asimismo, también se acordó incorporar a las Actas la carta dirigida por el ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo al Senador Adolfo Zaldívar y la respuesta dada por éste a dicha misiva, notas que fueron publicadas por el citado matutino ese mismo día.

5.- Enviar un oficio al Ministro de Defensa Nacional, para que por su intermedio, el General Director de Carabineros remita a esta Comisión copia del informe que dicha institución elaboró a propósito de la puesta en marcha del Plan Transantiago.

Asimismo, se acordó solicitar igual informe al Director de la Policía de Investigaciones, en el evento que dicha institución hubiere elaborado uno sobre esta materia.

6.- Solicitar a la Biblioteca del Congreso Nacional la confección de un set de prensa con las publicaciones que se hayan efectuado en los diversos medios de comunicación sobre la materia objeto de la investigación de esta Comisión, desde la fecha en que ésta se constituyó.

7.- Solicitar al Presidente del Directorio de la Empresa Metro S.A. los siguientes documentos:

a) Copia de la carta que el ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo envió al ex Presidente del Directorio del Metro S.A., señor Blas Tomic, de fecha 18 de diciembre de 2006;

b) Copia de la respuesta de éste;

c) Copia de las Actas del Directorio del Metro S.A. que digan relación con materias vinculadas al Plan Transantiago.

8.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones a fin de consultarle si existen actas de las reuniones que el Comité de Ministros del Transantiago celebró. En el evento que éstas se hayan confeccionado, se acordó solicitar se remitan copia de ellas, particularmente del período en que se desempeñó como Ministro de Transportes el señor Javier Etcheberry.

**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:

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 señores Tarud y Girardi y el ex Ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, señor Javier Etcheberry.

**III. CUENTA:**

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

1.- Un Oficio del Secretario de la Corporación, mediante el cual hace llegar la versión taquigráfica de la sesión 57ª, que tuvo por objeto “analizar los nuevos antecedentes en virtud de los cuales la opinión pública ha tomado conocimiento de un informe emanado de las autoridades de Metro, en el mes de diciembre de 2006, en el que dicha empresa pública advierte sobre los riesgos de no postergar la puesta en marcha del Plan Transantiago”.

2.- Un oficio del Presidente de la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, por el que remite los antecedentes que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo y el Director de Presupuestos proporcionaron a dicha Comisión.

3.- Correo electrónico del señor Luis Márquez Valdivia, dirigente del Centro Cultural Social y del Medio Ambiente Ceibo, de la comuna de Maipú, mediante el cual remite el acta de una audiencia pública, donde consta el acuerdo de crear un consejo ciudadano de transporte público. Al mismo tiempo, solicita ser recibido por esta Comisión, a fin de tratar, entre otros temas, los errores en los planos del Transantiago y la responsabilidad de los municipios en la entrega de información a las autoridades ministeriales y a los vecinos.

4.- Una comunicación de la Bancada de Diputados del Partido Socialista por la que informa que la Diputada señora Allende será reemplazada por el Diputado señor Díaz.

5.- Documentos acompañados por el señor Javier Etcheberry, a saber:

a) Minuta elaborada por los señores Aldo Signorelli y Juan Carlos Muñoz titulada "Big Bang versus implementación por etapas";

b) Minuta preparada por Juan Carlos Muñoz, titulada "Organización de Servicios en Transantiago";

c) Minuta redactada por Rodrigo Urzúa Álvarez, Jefe de la Unidad de Negocios, Coordinación de Transantiago, período Mayo 2003- Julio 2005, titulada "Esquema de Remuneración de Operadores."

#### **IV. ORDEN DEL DIA**

Se recibió al señor Javier Etcheberry, ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien se refirió al diseño e implementación del denominado Plan Transantiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:24 horas.

**PATRICIO HALES DIB**  
**Presidente de la Comisión**

**JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA**  
**Secretario de la Comisión**

**COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO**

Sesión 7ª, celebrada en lunes 6 de agosto de 2007,  
de 10.37 a 14.25 horas.

**VERSIÓN TAQUIGRÁFICA**

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Gonzalo Uriarte, Marcelo Díaz, Jorge Tarud y Guido Girardi Briere.

Concurre como invitado el señor Javier Etcheberry, ex ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

**TEXTO DEL DEBATE**

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

El acta de la sesión 4ª se declara aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Antes de ofrecer la palabra a los señores diputados, en atención a la flexibilidad que se me ha concedido para ordenar la lista de invitados, quiero proponer que me parece pertinente seguir el orden que se va a producir a partir de la presencia del señor Javier Etcheberry, ex ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones.

Por lo tanto, sugiero a la Comisión que para las dos sesiones posteriores a la de mañana invitemos a los ex ministros de Obras Públicas señores Jaime Estévez y Sergio Espejo, respectivamente.

Asimismo, quiero insistir en la propuesta que habíamos hecho varios diputados en la sesión pasada - que no logró la unanimidad-, en el sentido de que, dada la intensidad del trabajo que nos está exigiendo la ciudadanía y el debate sobre el Transantiago, pidamos a la Sala que nos autorice para agregar una sesión adicional, los miércoles, que funcione simultáneamente con la Sala.

¿Habría acuerdo es esta propuesta?

**Acordado.**

Además, quiero informar que los Comités acordaron realizar dos sesiones de Sala el lunes 13 del presente, una en la mañana y otra en la tarde. Por lo

tanto, dados esos antecedentes, propongo realizar nuestra sesión del lunes en Valparaíso.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

**Acordado.**

¿Habría acuerdo era requerir autorización para sesionar simultáneamente con la Sala.

**Acordado.**

Sobre la sesión de los miércoles, como el próximo es 15 de agosto es feriado, naturalmente, no se llevará a efecto. Por lo tanto, sesionaremos el lunes 27 de agosto en Santiago, y el martes 28 y, si la Sala lo autoriza, miércoles 29 en Valparaíso.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, debido al interés para esta investigación, solicito que se incorpore oficialmente a las Actas de la Comisión la publicación del diario El Mercurio del 5 de agosto del presente, que contiene una entrevista al ministro del Interior, señor Belisario Velasco, así como también el intercambio de cartas entre el senador Adolfo Zaldívar y el ex ministro Sergio Espejo, porque considero que los temas publicados son fundamentales para el trabajo de esta Comisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para acceder a lo solicitado por el diputado Patricio Melero?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, la semana pasada pedimos que todos los ministerios o subsecretarías involucrados nos envíen informes, minutas o documentos que se hayan elaborado con el fin de prever los efectos de la puesta en marcha del Transantiago. En esa oportunidad pusimos mucho énfasis en el informe del Metro. A los pocos días, en Valparaíso, la diputada Claudia Nogueira pidió, además, por oficio a través de la Oficina de Informaciones, el envío de un informe de Carabineros sobre el particular.

Quiero reiterar, vía oficio, que la Comisión pida al Ministerio de Defensa Nacional y a la Dirección General de Carabineros que se nos envíe el mencionado informe.

Además, si hubiera un informe de la Policía de Investigaciones, me gustaría que también se nos haga llegar.

Por último, quiero saber si Carabineros elaboró más de un informe. De ser así, solicito que copia de ellos también sean remitidos a la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar los oficios planteados por el diputado Gonzalo Uriarte?

**Acordado.**

Ahora bien, encuentro positiva la proposición del diputado Patricio Melero, en el sentido de

incorporar en Actas la información del diario El Mercurio, y sugiero ampliarla a toda la información de prensa sobre el Transantiago publicada por los distintos periódicos.

El señor MONTES.- Señor Presidente, sugiero, además, que sea durante todo el tiempo que dure la Comisión Investigadora.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no tengo problema en dar mi acuerdo a lo solicitado, pero ¿qué significado jurídico tiene el hecho de incorporar esas publicaciones en las Actas?

El señor HALES (Presidente).- Diputado Burgos, más que el hecho de que esas publicaciones se incorporen en las actas, nos interesa que sea material pertinente de uso de la Comisión.

El señor MONTES.- Señor Presidente, eso se hace normalmente en las Comisiones Investigadoras, ya que son un punto de referencia.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no tengo inconvenientes en ampliar mi solicitud, pero sucede que sólo un medio de comunicación publicó las cartas que intercambiaron el ex ministro Sergio Espejo y el actual senador Adolfo Zaldívar. Eso no fue publicado en ningún otro medio. De manera que ahí radica la razón de pedir que sea incorporado, ya que esas cartas son sustanciales para el trabajo de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero solicitarle que, en consideración a las dudas existentes y aclaraciones que pediremos al ex ministro Etcheberry, en su calidad de presidente y representante de esta comisión, si no se responden todas las preguntas, podamos citarlo para mañana para que complete su exposición.

El señor HALES (Presidente).- Honorable diputada, eso sería materia del curso de la presente sesión.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- La idea es pedirle que asista mañana si no se alcanzan a formular todas las preguntas y a responder todas las consultas.

El señor HALES (Presidente).- Si les parece, hacemos pasar de inmediato al señor Javier Etcheberry.

Quiero pedir que, en relación con las diferentes materias publicadas sobre Metro, solicitemos copia de la carta que el entonces ministro de Transportes, señor Sergio Espejo, envía a Metro el 18 de diciembre de 2006.

Asimismo, pido oficiar para solicitar copia de la carta en la que el presidente de Metro, señor

Blas Tomic, con fecha 9 de enero de 2007, responde a esa carta del ministro de Transportes. A la vez, para los efectos de tener claridad de ese período, para pedir copia de todas las actas del directorio de Metro que digan relación con el Transantiago.

¿Habría acuerdo para pedir los oficios descritos?

**Acordado.**

*-El señor Javier Etcheberry, ex ministro de Transportes y Telecomunicaciones, ingresa a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- Señor Etcheberry, en nombre de la Comisión, le doy la bienvenida y le agradezco su presencia, por cuanto no tiene la obligación de asistir, ya que la Constitución y la ley sólo nos permiten invitarlo, pero no citarlo, para ayudarnos a establecer los errores respecto del plan Transantiago.

La prensa está autorizada para estar presente en la Sala, de acuerdo con una decisión unánime de la Comisión.

Recuerdo a los señores periodistas que nuestra obligación también es velar por la tranquilidad del invitado y, por lo tanto, pido evitar que los acercamientos y desplazamientos de la prensa en torno al invitado pudieran perturbar su intervención.

Tiene la palabra el señor Javier Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la invitación de la Comisión Investigadora del Plan Transantiago, a la cual concurre con el mayor gusto.

Lo sucedido con este plan es de tal importancia, ha creado tantos problemas y causado tal impacto, que los habitantes de Santiago se merecen una explicación. En ese sentido, la Comisión es muy importante para establecer la verdad y las responsabilidades por los problemas ocurridos, así como ayudar a resolver los problemas que tienen los habitantes de Santiago, lo cual es, en definitiva, lo que debe animar tanto al Legislativo como al Ejecutivo.

Para entrar en materia, debo decir que desde hace más de un año que estoy en el sector privado y que no tengo relación alguna con el sector público. Permanecí diecisiete años en el servicio público. Me desempeñé como director del Servicio de Impuestos Internos durante doce años; posteriormente, asumí como ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, por un período de tres años, y, finalmente, durante poco más de un año, fui presidente del BancoEstado.

Me desempeñé como ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones entre el 7 de enero de 2002 y el 3 de enero de 2005. Por tal razón, encantado

daré mis opiniones y contestaré a sus preguntas respecto del período en que fui ministro.

El trabajo del Transantiago se hizo en equipo. Hubo un comité de ministros que lo dirigió. Además de quien habla, que dirigía ese comité, participaron el ministro de Vivienda y Urbanismo y Bienes Nacionales, señor Jaime Ravinet, quien fue su vicepresidente; por un corto período, fue la señora Sonia Tschorne. Además, participaron Guillermo Díaz, quien durante gran parte del período se desempeñó como subsecretario de Transportes; Marcelo Trivelli, intendente de la Región Metropolitana; Gianni López y, después, Paulina Saball, de la Conama; Fernando Bustamante, presidente de Metro; Nicolás Eyzaguirre, ministro de Hacienda; Mario Marcel, director de Presupuestos; el asesor Claudio Suárez y Germán Correa, coordinador del Transantiago durante el primer año. En los años siguientes participó el señor Aldo Signorelli.

Trabajamos mucho con los ministros del comité político, como el del Trabajo y Mideplán. La Contraloría participó en todo lo relacionado con las bases. Ciertamente, el presidente Ricardo Lagos, como presidente, participaba en las decisiones más importantes. En consecuencia, mientras fui ministro, en todo lo relacionado con el Transantiago se hizo un trabajo de equipo.

Por ejemplo, el comité de ministros del Transantiago sesionaba cada quince días y las decisiones se tomaban en forma consensuada. De hecho, el trabajo requería del consenso de todos, dado que no existe una estructura, una institucionalidad, que le dé todas las atribuciones a alguna unidad para hacer un proyecto como el Transantiago. Entonces, algunos temas se resolvían en Transportes, otros en Obras Públicas, otros en Vivienda, etcétera; los problemas debían ser resueltos en distintos lados y, ciertamente, Hacienda tenía mucha importancia.

Además, había una reunión de los técnicos de todas las autoridades que he mencionado, quienes se reunían una vez por semana, en la que también me correspondía participar como ministro.

Por lo tanto, la autoridad del Transantiago estaba en el Comité de Ministros, en los ministros, y el coordinador sólo ayudaba con estudios y proposiciones.

Para ilustrar mejor la investigación de esta Comisión, quiero informarles decir que tres personas que trabajaron en mi equipo hicieron unas minutas sobre aspectos específicos, que dejó en la Comisión y ya había enviado vía correo electrónico.

El señor MELERO.- ¿Se refiere a las del señor Rodrigo Urzúa y de otros?

El señor ETCHEBERRY.- Sí, señor Presidente. Me refiero a las de Rodrigo Urzúa, Juan Carlos Muñoz y

una última de Aldo Signorelli y Juan Carlos Muñoz. Son tres temas que me parecieron de interés y que pueden ayudar a la comprensión del tema.

A continuación, tocaré algunos temas centrales del Transantiago y después responderé a sus preguntas.

En primer lugar, quiero referirme a nuestra relación con los actores en este mercado, esto es, los empresarios de micros.

Al respecto, desde el primer día, desde que fui nombrado ministro por el Presidente Ricardo Lagos, en mis declaraciones señalé que no íbamos a aceptar presiones de ningún grupo y que estábamos para proteger los intereses de todos. En este sentido, uno de los temas que me tocó enfrentar como ministro fue la oposición de los micreros tradicionales a la modernización que se quería realizar.

Quisimos comenzar con la licitación del Metrobús, por medio de la cual se daba inicio a la modernización del transporte público.

Me junté con los dirigentes y les señalé que tenían que sumarse a la modernización, y no impedirla. A pesar de ello, realizaron un paro ilegal el 12 y 13 de agosto de 2002.

Nosotros respondimos con mucha fuerza -con la fuerza de la ley-, con la ley de Seguridad Interior del Estado. Los dirigentes terminaron presos, pero después reconocieron que habían cometido un grave error, por cuanto se habían opuesto a la ley y al anhelo de transformación y mejora del transporte público de Santiago. Así lo entendió la ciudadanía.

Como ministro, mi relación, y la del equipo, era con los dirigentes que ellos tenían. Muchas veces me reuní con gente de la coordinación metropolitana del transporte, con los señores Navarrate y Marinakis, y también con los señores Pinto y Gómez, y con muchos de los principales dirigentes de las distintas líneas.

También tuvimos relación con las empresas que participaron en Metrobús, esto es, Redbus, del empresario chileno José Yuraszeck, y Alsa, de empresarios españoles.

Los micreros tradicionales, de la gremial metropolitana, se dieron cuenta de que la modernización se venía en serio, por lo cual, a fin de conseguir ayuda, contrataron a la consultora internacional Steve Davis Gleave y a la Universidad Andrés Bello, cosa que valoré como ministro.

La licitación que hicimos en 2004 fue abierta a todos. Siempre les dije a los dueños de los buses amarillos que ojalá todos participaran, pero que para eso debían estar dispuestos a modernizarse. Ellos participaron en la licitación y también algunas empresas nacionales, como Redbus, Subus -del señor Moya-, e internacionales, como la empresa francesa

Conex -la más grande del mundo en transporte público- y las españolas Alsa y Avanza.

En ese sentido, cumplimos lo que dijimos en un comienzo, en el sentido de que queríamos modernizar el transporte público de Santiago con la participación de todos, incluidos los actores tradicionales, siempre que estuvieran dispuestos a modernizarse y a atender mejor a sus pasajeros. Lo hicimos porque los empresarios de buses amarillos conocían el rubro. Además, muchos de sus buses estaban en buen estado y algunos eran modernos, por lo que no se podía prescindir de ellos.

Por otro lado, logramos una licitación competitiva, en que participaran varias ponencias por cada línea de negocios. Todas ellas llevaron la competencia a que las propuestas fueran por el mínimo. Logramos competencia entre los microbuseros y, además, que entre todos se comprometieran a aportar 180 millones de dólares para la reserva técnica. O sea, logramos que todos participaran. Habría sido inconveniente que hubiéramos dirigido la licitación sólo hacia un cierto tipo de actores, por muchas razones, y no habríamos tenido las ofertas que hubo porque no habría habido la competencia que se produjo.

No quiero señalar los elementos centrales del modelo de Transantiago, pues ustedes los conocen. Por lo demás, el señor Germán Correa expuso sobre ellos, y en eso teníamos plena coincidencia. En consecuencia, en aras del tiempo, me saltaré esa parte.

En el Comité de Ministros de Transantiago me preocupé personalmente de que tuviéramos un enfoque de sistema. O sea, queríamos considerar toda la ciudad de Santiago y todas las variables. Sin duda, se trata de un tema dinámico, complejo y muy difícil. Había que considerar todos los modos de viaje -automóviles, taxis, Metro, buses, bicicletas, etcétera- como asimismo la infraestructura y el hecho de que las tarifas fueran integradas. Entonces, había que tomarlo como un todo.

Como era difícil predecir todos los cambios que habría a futuro o todos los errores que se podrían cometer al hacer los planes, siempre me preocupé de que ese sistema fuera flexible, que permitiera ser cambiado a futuro, que fuera pensado para irlo adaptando, porque era difícil resolver todos los temas de una sola vez, dejarlos plasmados en una licitación y pensar que quedó todo claro hasta 2012. Eso me parecía imposible. Por eso, nos preocupamos de que el sistema fuera flexible y se adaptara a los cambios que se fueran originando o a algunas imperfecciones que se hayan producido por parte de la autoridad o de las personas que hubieran ganado la licitación.

Como he indicado, partí como ministro en enero de 2002. A esa fecha, ya se había hecho una

inversión importante en las autopistas concesionadas de Santiago. Eran decisiones ya adoptadas. Obviamente, había que seguir administrando para que estas autopistas fueran un éxito. Por lo tanto, en muchos casos, hubo que hacer inversiones importantes en autopistas que ya se habían resuelto y licitado. Como ministro, mi obligación era llevar a buen puerto las autopistas.

Lo mismo sucedía con el Metro, puesto que cuando llegué a la cartera, en 2002, ya se había tomado la decisión sobre la línea 4 y sobre las otras extensiones del Metro. Entonces, lo que correspondía era asegurar que eso funcionara y tuviera buen fin. La única decisión que tomé en los tres años en que fui ministro fue la extensión del Metro hacia Recoleta. Existía un proyecto de un tranvía por Recoleta, pero, a poco andar, nos dimos cuenta de que era poca la gente que utilizaría ese tranvía y que, además, iba a congestionar las calles. En resumen, iba a ser complicado tener por un lado el Metro, por otro el tranvía y por otro el Transantiago. Entonces, dado que eran cifras razonables para la capacidad de endeudamiento del Metro, nos pareció que era mejor no tener un tranvía en ese lugar y extender el Metro por Recoleta hasta Américo Vespucio. Ése fue el único cambio que hicimos en torno al Metro; el resto sólo consistió en apoyar lo que ya estaba decidido.

Es cierto que no había ningún tipo de inversión para el Transantiago, y también es cierto que, cuando empezamos a avanzar en el plan, nos encontramos que no había recursos disponibles. Siempre pensé que eso había que corregirlo a futuro y que había que tener una proporción muchísimo mayor de recursos para el Transantiago versus el Metro y las autopistas, para mejorar la forma de transporte de la gran mayoría de los chilenos, sobre todo, de los más pobres, que no utilizan el Metro ni, menos, las autopistas concesionadas. Reitero: siempre apoyé que eso sucediera a futuro y pensé que así iba a suceder.

Por eso, cuando diseñamos el Transantiago nos preocupamos de dejar los mejores buses, los nuevos, y de mejorar la infraestructura, como en el corredor a Maipú, como Independencia, Providencia, Apoquindo, Las Condes, que eran los lugares que tenían más tráfico y donde no se habían decidido inversiones en el Metro.

Ahora, ¿qué elementos variables tenían las bases para que, a futuro, los ministros y demás autoridades de Transportes pudieran adaptar el modelo y tomar decisiones para que funcionara mejor el Transantiago? Agregar, suprimir o cambiar recorridos. Está en las bases y, por lo demás, desde que licitamos, desde fines de 2004 hasta la fecha, se han cambiado muchas veces los recorridos.

En las bases también estaba el mecanismo para agregar buses en algunas líneas y cómo se financia, para disminuir el número de buses en algunas líneas o para trasladar buses de una línea a otra, o desde una unidad de negocio a otra. Repito: eso estaba en las bases.

Me parecía importante que la autoridad tuviera la posibilidad de hacer esos cambios y que estuviera resuelta la forma en que se iba a remunerar a los distintos operadores por esos cambios. Además, es la misma forma con que ellos se presentan a licitación por buses; se los remunera de la misma manera, por eso, nos parecía la forma más transparente y mejor de hacerlo.

En las bases también está resuelto qué sucederá cuando se construyan nuevas líneas del Metro. Obviamente, habrá que sacar algunos buses de superficie de los recorridos en que estará el metro y habrá que recompensar a las empresas que tenían buses por aquellos recorridos.

En las bases también está resuelto el tema de las variaciones de velocidad comercial, pues si hay más vehículos en las calles, la velocidad con que circulan los buses se deteriora y, por lo tanto, las bases señalan cómo debe compensarse a los operadores, ya que resulta obvio que en esas condiciones hacen un peor negocio, pues al ir los buses más lentos dan menos vueltas en el día y, consecuentemente, transportan menos pasajeros.

En todo caso, debo aclarar que eso lo hicimos pensando que pasaría lo contrario, esto es, que las autoridades se preocuparían de que aumentara la velocidad de circulación, la velocidad comercial de los buses y construirían corredores segregados, vías exclusivas y adoptarían otro tipo de medidas, de gestión, de manera que los viajes duraran menos y los empresarios utilizaran mejor sus máquinas, en cuyo caso obtendrían un ingreso marginal menor. Por lo tanto, eso permitiría abaratar el costo del transporte público de Santiago. Eso está en las bases.

En materia de infraestructura, también es necesario aclarar que la autoridad no podía hacer de una vez todas las inversiones que requería el proyecto, tanto por razones económicas y de gestión como también porque era necesario que la gente siguiera circulando. No se pueden hacer todos los cambios de infraestructura de una vez.

Lo importante es que, en la medida en que se fueran construyendo las obras de infraestructura que el proyecto requería, iría mejorando la velocidad de circulación, la velocidad comercial de los buses, y que ya estaba resuelto cómo se disminuye los ingresos de los operadores dado que están ganado por otro lado.

Incluso, el valor de la tarifa no está fijo en las bases, sino que varía en función de los ingresos que recauda el sistema y de los costos en que incurre que, básicamente, son los costos por transportar pasajeros que ofrecieron los propios operadores en las propuestas que presentaron para adjudicarse la licitación -insisto en que todos se fueron al mínimo-reajustados por un polinomio que se relaciona con sus costos.

Las bases también establecen las responsabilidades que corresponden al Estado para que el sistema funcione. Obviamente, el Estado y el Gobierno deben preocuparse de que las tarifas no suban mucho, para lo cual es necesario que adopten algunas medidas de gestión, que inviertan en infraestructura, que prioricen la circulación de los buses para que transiten a velocidad comercial. En fin, hay muchos medios a través de los cuales el Gobierno puede evitar que las tarifas suban en demasía.

En todo caso, las mismas bases establecen que cuando la tarifa llegue a un cierto valor máximo, el Gobierno estará obligado a realizar intervenciones mayores, como establecer la tarificación vial para desincentivar el uso del automóvil y, de esa manera, priorizar a los buses en el uso de las calles de la ciudad, con lo cual se privilegia el transporte público.

Ésas son algunas de las herramientas, entre muchas otras, que establecen las bases para que la autoridad pueda actuar y adaptarse.

Pero no sólo la autoridad cuenta con mecanismos de adaptación; también los tienen las propias empresas operadoras. Ellas pueden adquirir más buses si no les basta con los que tienen, y están claras las formas cómo son remuneradas. También pueden pedir cambios de recorridos. Como pueden apreciar, las empresas cuentan con mecanismos que les permiten adaptarse a las condiciones cambiantes que se producen en este ámbito de la ciudad de Santiago.

Ahora quiero referirme a otro tema: a algunas consideraciones económicas que tuvimos en cuenta cuando diseñamos el proyecto del Transantiago.

Lo primero es la tarifa que, a nuestro juicio -el Comité de Ministros-, no debía subir de manera sustantiva. La primera razón es, obviamente, de tipo social, ya que mucha gente utiliza la movilización pública, fundamentalmente los sectores de menores ingresos o de ingresos medios, para quienes el transporte tiene un impacto importante en el presupuesto familiar. Es obvio que se tiene que evitar que suba, porque eso generaría serios problemas a esas personas.

Además, quiero enfatizar en otro aspecto que a veces la gente no percibe: que la movilización

pública en Santiago tiene un costo relativamente alto si comparamos cuánto le sale a una o a dos personas hacer el viaje en un automóvil. Cuando las personas andan en automóvil, sólo se fijan en el costo de bencina. No se fijan en el costo de la depreciación del vehículo, etcétera, por lo que es muy importante que las personas sientan que es más barato hacer un trayecto en micro que tomar el vehículo para hacer ese mismo viaje.

Obviamente, nadie pretende que la gente no tenga automóvil, pero lo que sí se pretendió es que utilizara el auto cuando viaje el fin de semana fuera de Santiago o cuando salga en la noche. Pero la idea era que muchos de los viajes hacia el trabajo, el colegio o la universidad se hagan en movilización pública. Por eso no se puede subir la tarifa más allá de un cierto valor. Además, no podíamos subsidiar el transporte público de Santiago, porque no había ninguna ley que lo permitiera.

En 2002 tampoco había recursos. Era una situación bastante más compleja que la que tenemos hoy. Además, con los recursos existentes estábamos terminado las decisiones ya tomadas sobre el Metro, autopistas y muchas otras cosas que realizábamos para la modernización del país.

Lo otro importante, desde el punto de vista económico, era aprovechar los buses amarillos que estaban en buen estado.

Había gente radical que decía que había que hacer un cambio completo, sólo con buses nuevos, de una vez, y se desperdiciaba un parque de vehículos amarillos, algunos de los cuales estaban en buen estado, contaminaban poco. Es decir, era un error considerar a todos los buses amarillos como si fueran iguales. Algunos se habían comprado hace poco tiempo, contaminaban poco y estaban en buen estado.

De lo que también nos preocupamos, y que incide mucho en los resultados económicos, fue en introducir competencia y modernidad en la licitación que se hizo. Por eso tratamos que todos participaran para evitar que se pusieran de acuerdo y cobraran caro por el transporte. Y logramos la competencia.

En cuanto a buses nuevos, el lugar más barato en que se hacían era en Brasil, pero había una capacidad limitada de producción, porque sólo tres empresas los construían: Mercedes Benz, Volvo y Scania.

Nos preocupamos de que en las bases la cantidad de buses nuevos que se exigiera fuera compatible con la capacidad de producción de estas tres empresas, cuidando de no copar a las tres empresas. Nos cuidamos de que una de las tres se pudiera llevar todo, con el objeto de que compitieran entre ellas.

Si hubiéramos sido más ambiciosos respecto de la velocidad en que llegaban los buses nuevos,

habríamos copado la capacidad de esas tres empresas y, creo, se habrían puesto de acuerdo para cobrar valores muchísimos más altos.

Por eso también nos preocupamos de que la llegada de buses nuevos en el cronograma del Transantiago fuera paulatina, a fin de forzar la competencia entre las únicas empresas que podían producir buses con el estándar Transantiago, en los plazos y cantidades que se requería en la licitación, y que compitieran entre ellas.

El Ministerio de Hacienda no disponía de mayores recursos. Se buscó la forma de financiar la infraestructura con concesiones. Obviamente, nosotros queríamos que todo se hiciera con dinero del Estado, pero en ese tiempo Hacienda no tenía recursos ni los podía comprometer. Y siempre el tema de las concesiones para financiar la infraestructura del Transantiago fue pensado como algo que se iba a ver después.

Si los flujos del Transantiago daban para pagar las concesiones, las pagarían, pero varios pensábamos que eso no era realista y que, en definitiva, la infraestructura la terminaría por pagar el Estado. Sin embargo, en esos momentos era la única forma de seguir adelante con el Transantiago, porque no estaban los recursos ni la disposición para asegurar la ejecución de la totalidad de las obras de infraestructura con dineros públicos.

Desgraciadamente, como ustedes saben, las unidades del sector público encargadas de la ejecución de las obras no son todo lo modernas y ágiles que uno quisiera y el proceso de asignación presupuestaria es bastante engorroso, lo que explica el retraso continuo que han tenido las obras de infraestructura respecto de los planes que teníamos cuando ocupé el cargo de ministro, situación muy preocupante, porque no contar con la infraestructura que requería el Transantiago traería problemas.

Debido a que se tomó la decisión de seguir adelante con el Transantiago, siempre pensé que se debían priorizar las decisiones de inversión en infraestructura, de manera que tal como en el pasado se había priorizado otro tipo de inversiones para el transporte de Santiago, a futuro se debería hacer lo mismo con el nuevo sistema de transporte público.

En términos de cifras, recuerdo que en la licitación de la autopista Américo Vespucio Sur, que ascendió a aproximadamente 250 millones de dólares, se licitó un corredor de buses, pero no se contempló la línea 4 del Metro, que llega hasta Puente Alto, de modo que para su inclusión hubo que negociar con la empresa ganadora la elaboración de un convenio complementario por una cantidad muy similar, lo que a la larga constituyó un gasto fiscal.

De esa magnitud eran los recursos que se invirtieron para otras obras, porque siempre pensé que a futuro había que priorizar el Metro.

Por lo tanto, a la luz de esas cifras, el monto que hace poco aprobó el Congreso Nacional para apoyar el Transantiago no parece demasiado alto, al menos al compararlo con otras decisiones adoptadas en el pasado.

Otro tema objeto de preocupación de esta Comisión ha sido conocer las razones que llevaron a dividir el Transantiago en buses troncales y alimentadores y a implementar la tarifa integrada. He dejado en poder de la Comisión una minuta sobre la materia, pero quiero decir un par de cosas al respecto.

En todos los países de desarrollo medio o superior la locomoción pública incorpora en su organización la integración tarifaria, con lo cual no se genera competencia entre los microbuseros para captar pasajeros. Sin embargo, ese sistema no se utiliza en naciones con menor grado de desarrollo.

Hace poco visité Sudáfrica y pude constatar que la locomoción está en manos privadas, de modo que el Estado no participa. En Perú y en Colombia, particularmente en Bogotá -con excepción del Transmilenio-, el sistema público de transporte funciona en forma muy liberal. Señalo esos ejemplos porque en nuestro caso aspirábamos a parecernos a los países en que la movilización pública funciona mejor. Por lo tanto, buscamos un esquema de alimentadores y troncales con integración tarifaria. Nadie propuso otro esquema. En ese tiempo, y hasta ahora, nadie ha propuesto algo distinto. La alternativa era seguir con el sistema antiguo de los buses amarillos, con todos los problemas que conocemos.

En todas partes el Estado fiscaliza. Estoy hablando de los países donde funciona mejor la movilización pública, es decir, países de desarrollo medio o desarrollado. El Estado fiscaliza, porque es su rol. Establece las reglas. En algunas partes, incluso, opera. Puede hacerlo el Estado, el municipio, el gobierno regional, esto es, el que sea dueño de los buses.

Además, el Estado tiene que preocuparse del tema de la velocidad comercial, de las frecuencias, de los paraderos, de los transbordos.

En fin, está más en detalle en una minuta que preparó el profesor Juan Carlos Muñoz, que fue mi asesor, a tiempo parcial, mientras fui ministro y que tiene un doctorado en ingeniería de transportes.

Otro tema que se ha conversado en esta Comisión es si era bueno iniciar el plan en la forma denominada *big bang*, haciendo todos los cambios de una vez, o hacerlos por etapas.

Pero como ya señalé, las decisiones se tomaban en el Comité de Ministros. Y todos quienes teníamos poder de decisión en ese comité siempre tuvimos claro que tenía que hacerse por etapas. Nadie pensó que era bueno hacerlo de una sola vez, por lo complejo, por lo difícil que era que todo estuviera listo al mismo tiempo, por muchas razones.

Al respecto, también hay -ya la hice llegar- una minuta de Juan Carlos Muñoz y de Aldo Signorelli, que fue coordinador del Transantiago después de Germán Correa.

¿En qué consisten las etapas? En enero de 2005, se sabía quiénes habían ganado, cómo era el sistema, se conocían las reglas; es decir, se sabía todo. Por lo tanto, los operadores que habían ganado deberían haberse preocupado de cumplir con las bases en las fechas que correspondía.

En agosto del 2005, debía partir el sistema en que las empresas que habían ganado daban el transporte, pero en los recorridos antiguos. Esto se hacía para que las empresas funcionaran como tales y se fueran acostumbrando a resolver sus problemas de empresa. Y también, de acuerdo con las bases, se tenía que acabar el sistema de pago a los choferes por boleto cortado. Los choferes tenían que tener un sueldo, que podía tener una parte fija y otra variable, pero que no podía depender de cuantos pasajeros se subían al bus de quien lo manejaba. Eso era lo que establecían las bases.

Las empresas de buses eran dueñas de los buses o los arrendaban. Pero los arriendos de los buses no podían determinarse por cuántos pasajeros se subían a ese bus, sino que tenía que hacerse de manera similar a cuando uno arrienda un auto, un vehículo, un bus, esto es, a un valor fijo mensual. Esa exigencia perseguía obligar a las empresas que habían ganado a que actuaran como empresas, para ir preparando la etapa más definitiva, que debía comenzar en octubre del 2006, que fue postergada por el ministro Espejo para febrero del 2007. Entonces, para prepararse, debían funcionar como empresas el primer período.

Había distintos hitos y fechas, en los cuales debía empezar a usarse la tarjeta multivía, la tarjeta sin contacto, que había desarrollado el Metro -la tarjeta *bip*, como se pasó a llamar-, para probarla en los buses con mucha anticipación y, además, probar el *clearing* y se empezara a hacer con bastante anticipación.

Dentro del plan también estaba contemplado que sólo dos troncales requerían buses nuevos, el 2 y el 4, y que, además, en el primer año llegaban de a poco. El resto partía con buses amarillos, en el entendido de que sucesivamente iban venciendo los

períodos de las otras licitaciones, algunas bastante cortas, en que sí se iba a exigir buses nuevos.

Si miramos como un todo el cronograma de la licitación, vemos que estaba pensado para ir transformando paulatinamente la totalidad del parque de buses amarillos en buses nuevos. Además, coincidía con el hecho de que los buses amarillos iban terminando su vida útil, lo cual daba tiempo a las distintas autoridades para preparar mejor las futuras licitaciones y relicitar en mejor forma.

Esos son los aspectos centrales que quisiera relevar.

Finalmente, quiero hacer algunos comentarios.

La transformación del Transantiago es la más compleja que se haya visto en Chile en muchos años, tanto en el sector público como en el privado. No hay ninguna que se le iguale en complejidad que afecte a tal cantidad de gente. Además, no había forma de hacer un plan piloto en un área de Santiago. ¿¿Cómo se hacía? ¿Qué pasaba con el resto? ¿Cómo coexistían los dos sistemas? Nadie propuso un sistema realista que partiera en forma más pequeña. Es algo tremendamente complejo.

En el mundo no hay experiencia de un cambio tan radical como el realizado en Santiago, porque, además de ser una ciudad grande, el transporte público tiene gran importancia, porque es mucha la gente que se traslada en buses versus el automóvil. Por lo tanto, el cambio tiene un impacto mayor que el que tendría en otros países.

Deseo enfatizar que cuando fui ministro esto se hizo en equipo y, por lo tanto, teníamos una responsabilidad colectiva en lo bueno y en lo malo, en aterrizar y viabilizar los planes y modelos en una serie de licitaciones.

No sacamos nada con tener buenas ideas si no somos capaces de aterrizarlas, de llevarlas a la práctica, de hacer las bases de licitación, de lograr que distintas empresas se interesen en participar en las licitaciones y estén dispuestas a correr esa gran aventura que significa hacer un cambio mayor en la forma en que se trasladan los santiaguinos, sobre todo los de menores ingresos.

¿Qué cosas funcionaron?

Logramos que se presentaran a la licitación y tener un enfoque general y flexible. Hay que pensar que la institucionalidad es débil, es decir, no existe una unidad que tenga la responsabilidad y las atribuciones para organizar el transporte público en Santiago.

A diferencia de otros países, en Santiago hay muchos municipios, el gobierno regional no tiene atribuciones y éstas ni siquiera están radicadas en un solo ministerio. El de Transportes cubre sólo el transporte, el de Vivienda, junto con los municipios,

se responsabiliza de la infraestructura, etcétera. La responsabilidad no está concentrada en una sola instancia.

Asimismo, hay gran precariedad de los recursos humanos y técnicos. La calidad y cantidad de funcionarios de que el Estado dispone para hacer este tipo de cosas es débil. Digámoslo con todas sus letras: En Chile es necesario hacer una gran modernización del Estado.

En la medida en que los problemas no son tan difíciles, la actual estructura del Estado resuelve los problemas razonablemente. Pero un tema tan complejo requiere contar con más y mejor gente y tener más recursos para enfrentar desafíos de esta magnitud. Se notaron, y se notan, las falencias que tiene el Estado en estas materias.

Ha habido una discusión por el tema de los técnicos o de los políticos. Siempre conté con apoyo político, ya sea del Ejecutivo, del Parlamento o de los alcaldes. En general, hemos tenido bastante apoyo. Para mí el problema no fue político, sino que, dada la complejidad, se requería mucha capacidad técnica, por lo que sólo pudimos estar parcialmente a la altura del desafío.

Me alegro que el Ministro Cortázar esté reforzando y mejorando los aspectos que hay que corregir, para tener un mejor Transantiago que el que partió.

La opinión de los usuarios del Transantiago, medida a través de la encuesta CEP, es que lo encuentran mejor que el sistema de los buses amarillos. Es curioso el hecho que tengan mejor opinión del Transantiago los que lo utilizan que los que no lo hacen.

Hubiera sido impresentable que los gobiernos, por la complejidad del tema de la movilización pública en Santiago, decidieran no innovar y dejar las cosas como estaban.

Gracias a sus buenos políticos y técnicos, Chile ha avanzado y se ha modernizado. Así lo demuestran el sistema de concesiones de obras públicas, la modernización de los puertos, las empresas sanitarias, los aeropuertos, la justicia penal y los distintos servicios de Hacienda. El país ha hecho muchas mejoras en forma democrática y con el apoyo de todos.

Es importante cuidar que, producto de los errores y problemas del Transantiago, no se produzca un repliegue que impida seguir modernizando el país y que aprendamos de los errores cometidos, para que se corrijan y se establezcan las responsabilidades. Eso es sano y Chile lo pide. Pero, también es necesario que aprendamos de los errores, para seguir mejorando.

Personalmente, creo en el Transantiago. Era una necesidad hacer un cambio para mejorar la calidad de vida a la gente y todavía hay muchas cosas por hacer. El Ministro Cortázar, con el apoyo del Parlamento va a seguir mejorando el Transantiago. Cuando en cinco o diez años más miremos hacia atrás, vamos a ver que la mayoría de la población que utiliza movilización pública ha sido priorizada y se le ha mejorado su capacidad de transporte.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- En nombre de la Comisión, agradezco la participación del señor Etcheberry.

La diputada Claudia Nogueira me pidió que lo comprometiera para una próxima sesión.

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, acepto encantado. Prefiero que sea un lunes, para que sea en Santiago.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, agradezco al señor Etcheberry por haber asistido a esta sesión.

En su labor como director del Servicio de Impuestos Internos mostró una responsabilidad a toda prueba. En cuanto a su desempeño como ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, creo que hizo todo lo que pudo, de acuerdo a las condiciones de ese momento. Sin embargo, creo que es necesario determinar las responsabilidades políticas -para eso se creó la Comisión Investigadora- y quiénes tomaron las decisiones políticas que nos llevaron a este gran descalabro que es el Transantiago.

¿Usted fue biministro de Transportes y Obras Públicas desde enero de 2002 a diciembre de 2004, época en que se elaboraron las bases de licitación, el administrador financiero y el sistema de información a los usuarios?

El señor ETCHEBERRY.- No. Sólo tuve responsabilidad en la licitación del transporte público, en los alimentadores y troncales. Después se licitó el administrador financiero.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿No fue en su período?

El señor ETCHEBERRY.- No.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- A pesar de ello, en las bases de licitación de vías se tomaron decisiones técnicas y políticas de la mayor relevancia. Esta transformación involucraba el cambio del modelo puerta a puerta al de troncal-alimentador. También se consideró la extensión de Metro y las autopistas urbanas.

Recuerdo que usted dijo, en una declaración de prensa, que había llegado al Ministerio cuando el

Presidente Lagos estaba haciendo un seminario y ciertas decisiones ya estaban tomadas.

En ese sentido, quiero que me aclare las siguientes dudas: ¿Cuánta inversión se estimó durante su período a cada uno de estos tres pilares del sistema: infraestructura para el transporte público de superficie, ampliación de las líneas de Metro y autopistas urbanas? ¿Quién decidió, en último término, la asignación de los recursos a cada una de estas áreas? ¿Quién determinó las prioridades a transporte de superficie, a Metro y a autopistas urbanas? ¿Cuál es la cantidad de recursos inyectados a cada uno de estos tres pilares del sistema de transporte público?

El señor ETCHEBERRY.- Como señalé, esas decisiones ya se habían tomado cuando yo llegué al ministerio.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Pero quién tomó esa decisión?

El señor ETCHEBERRY.- Me imagino que entre Hacienda y... Usted me pregunta por una decisión tomada antes de que yo llegara.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Se lo pregunto porque, en la campaña presidencial, el Presidente Lagos asumió el compromiso de transformar el transporte público y definió estas áreas: autopistas, Metro y transformación del transporte de superficie.

Por lo tanto, supongo que, en su calidad de alto funcionario, supo quién tomó la decisión de inyectar tales o cuales recursos a cada una de estas áreas.

Usted dice que cuando llegó ya estaban comprometidos los recursos. ¿Pero quién tomó esa decisión?

El señor ETCHEBERRY.- Esta decisión la toman los servicios respectivos y el parlamento.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Bajo instrucción de quién? El Parlamento no tiene ninguna injerencia en eso.

El señor ETCHEBERRY.- Varias veces se ha legislado sobre la ley de concesiones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- A proposición de alguien, señor Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY.- El Presidente de la República es el que tiene la iniciativa, pero también hay una ley que permite avalar o garantizar por parte del Estado, los endeudamientos de Metro y de Ferrocarriles. Por lo tanto, el Parlamento también tiene participación en la decisión.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Absolutamente, pero a través de la presentación de la Ley de Presupuestos, decisión que toma el Presidente Lagos.

El señor ETCHEBERRY.- Ahora bien, los montos son claros. En el período del Presidente Lagos, se

invierten más de 2 mil millones de dólares en Metro y otra cantidad similar en carreteras urbanas, de la cual una parte importante se ha recuperado con el peaje. Se trata de un endeudamiento con cargo a dineros privados. Pero una parte de Américo Vespucio Sur y de la Costanera Norte involucra recursos públicos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Es decir, el Presidente Lagos toma la decisión de invertir 2 mil millones de dólares en carreteras y 2 mil millones de dólares en Metro. ¿Pero cuánto invirtió en transporte de superficie?

El señor ETCHEBERRY.- Se invirtió muy poco. Se hablaba de 200 millones de dólares, pero ni eso se gastó.

Ahora, esto no involucra sólo al Presidente Lagos, sino que algunas cosas venían de antes, como, por ejemplo, en el tema de las autopistas urbanas, cuya licitación se venía preparando desde el gobierno anterior. Hay cosas que no abarcan sólo a un gobierno, sino que a un período más largo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- A su juicio, ¿cuánto era necesario invertir en superficie - me refiero a vías segregadas, corredores segregados, paraderos, estaciones intermodales, etcétera- para que el sistema pudiera entrar en régimen? ¿Cuánta era la inversión que se necesitaba?

El señor ETCHEBERRY.- En términos de inversión pública, dado que Hacienda y las condiciones del país no permitían realizar inversiones mayores, tuvimos que ajustarnos a cantidades en torno a 200 ó 300 millones de dólares para partir durante el 2006, de acuerdo con las bases. Eso es solamente una parte de la inversión, porque hay una parte importante que la están haciendo los privados: la compra de los buses nuevos. Si miramos como un todo cuánto hay que invertir en Transantiago hasta que esté completo, con todos los buses nuevos, tenemos cifras bastante importantes que pondrían los privados, a través de los buses nuevos, y el Gobierno debe seguir invirtiendo en infraestructura hasta el 2011 ó 2012.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En ese sentido, ¿cuánto se invirtió en infraestructura durante su período como ministro?

El señor ETCHEBERRY.- Muy poco.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- De acuerdo con la prensa y con lo que usted declara, Hacienda le negó los recursos -Eyzaguirre era el ministro de la época-, pero, al darse cuenta de la necesidad urgente de invertir en infraestructura, para echar a andar el Transantiago, usted tuvo la posibilidad de solicitar recursos y de incidir en los presupuestos de 2002 y 2003. Me imagino que como biministro estaba al tanto de la falta de paraderos, de recarpeteo de calle -las calles que se recarpetearon

quedaron mal-, etcétera. Entonces, sabía de la necesidad extrema y urgente de invertir en infraestructura.

El señor FARÍAS.- Perdón, pido la palabra por una cuestión de Reglamento.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, en primer lugar, según el Reglamento, la diputada se tiene que dirigir a los invitados a través del Presidente.

En segundo lugar, ¿se adoptó el acuerdo de preguntar en forma de diálogo? No será mejor juntar las preguntas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Así es.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, efectivamente, se acordó el mecanismo de preguntar y responder de inmediato a cada consulta.

Ahora, respecto del otro tema, tiene razón. Efectivamente, la señora diputada debe dirigirse al Presidente y no desarrollar un diálogo directo con el invitado.

Puede continuar con el uso de la palabra la señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- El ministro Eyzaguirre le negó recursos y el señor Etcheberry, como ministro, de acuerdo con el análisis y los estudios presentados, sabía de la necesidad extrema de invertir en infraestructura, como los paraderos -que es lo que más reclama la gente- y las calles, para que el trasbordo se produjera más rápido y la gente no sufriera estos enormes costos que debe pagar ahora.

El ex ministro tuvo la posibilidad de intervenir en dos presupuestos y conminar al ministro a que esta era una necesidad, dada la prioridad que significaba para el Presidente Lagos transformar el transporte público de superficie.

Por su intermedio, señor Presidente, pregunto lo siguiente al señor Etcheberry. ¿Usted lo hizo en esos presupuestos? ¿Habló con el Presidente Lagos para informarle que era urgente invertir en lo más mínimo para la entrada en régimen del plan y que no se estaba haciendo?

El señor ETCHEBERRY.- Obviamente, hice ver esto, no sólo en la discusión presupuestaria, sino en las reuniones que teníamos con el ministro de Hacienda, en algunas de las cuales participaba el propio Presidente. Cuando yo me fui había un cronograma en que, por lo menos, las obras más importantes iban a estar listas para el comienzo del Transantiago, en agosto de 2006, que después de transformó en octubre de 2006. Eso estaba en el cronograma original.

Ahora bien, también era ministro de un Gobierno que tenía una regla de superávit estructural del 1 por ciento y titular de un ministerio que tenía

otras obligaciones. Por ejemplo, había que terminar las autopistas urbanas, ya que era impresentable que quedaran a medio camino.

Lo que sí se me permitió como ministro fue traspasar recursos desde otras áreas al Transantiago. Incluso, traspasé recursos al Minvu para construir algunas obras. Es decir, dentro de todo lo posible, pude hacer lo que describo.

Ahora, respecto de la situación presupuestaria, sería importante que lean las cifras, la prensa y sobre el debate presupuestario del momento, para saber cuál era la situación en el período 2003-2004, para entender el hecho de que había una serie de planes muy urgentes e importantes y comprender por qué, a juicio de quienes resolvían, no se pudo priorizar como correspondía al Transantiago.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en ese sentido, le encuentro toda la razón al señor Etcheberry, ya que, como dijo, había que priorizar, por lo que era necesario hacerlo en la construcción de las autopistas urbanas y de la línea 4 del Metro, en perjuicio del transporte de superficie. Pero, como señaló, no era su decisión, sino de la autoridad máxima: el entonces Presidente de la República.

Por otro lado, en una entrevista al diario La Segunda el señor Etcheberry dice que como ministro le pidieron que organizara el sistema, que funcionara bien y que no subiera la tarifa. ¿Quién le dio la instrucción de que no se subiera la tarifa?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, quiero reiterar que no sólo era un tema político-social, sino que también nos dábamos cuenta de que, para que la partición modal no siguiera creciendo en favor del automóvil e, incluso, para que aumentara en favor de la movilización pública, era fundamental que no subiera la tarifa, y en eso estábamos todos de acuerdo, desde el Presidente de la República hasta los ministros y técnicos. No era una instrucción; estábamos convencidos de ello.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En ese sentido, cuando usted insiste en que la tarifa no bajaría más de 400 pesos por el criterio social, se me produce una contradicción, porque, por un lado, su decisión, la del Comité y la del entonces Presidente Ricardo Lagos era desincentivar el uso del automóvil, pero, por otro, se abocan prioritariamente a construir las autopistas urbanas, que prioriza el uso del automóvil. Esa es una contradicción, porque, por un lado, la idea era no bajar la tarifa, para fomentar el transporte público, pero, por otro, se abocan a llevar a cabo la construcción de las autopistas concesionadas, lo que favorece directamente a los automóviles.

Ahora bien, como sabemos que existía poca infraestructura y pocos recursos -en los innumerables recortes de prensa se dice, por ejemplo, que "el Estado no se va a meter la plata al bolsillo"; "ministro de Hacienda niega recursos para invertir en infraestructura"-, ¿me puede explicar cómo se financiaría toda esa inversión con una tarifa plana de 400 pesos? Cuando se habla que eso estaría a cargo de los concesionarios, finalmente se traduce en el precio a los usuarios. Si no había inversión en infraestructura y se le iba a cargar las obras a los concesionarios, ¿no se pensó que eso se iba a reflejar en el precio final? Entonces, se baja o se mantiene la tarifa, pero el costo de ello es cambiar todo el sistema, empobrecerlo hasta un nivel en que prácticamente no hay infraestructura.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, respecto de por qué se tomaron las decisiones antes de que asumiera en el cargo, no lo puedo contestar. Tal vez puedo especular que el tema más complejo era el Transantiago y, por lo general, no se parte por lo más complejo.

En todo caso, quiero decir que aquí puede mezclarse inversión con presupuesto público.

En las concesiones urbanas hay una inversión importante, pero la parte más considerable es financiada por los propios automovilistas.

Respecto del Metro, también se recuperan todos los gastos operacionales y una parte de la inversión, lo que habría que tener en consideración.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No me queda claro, ya que para sostener esta gran inversión debiera haber un aporte fiscal importante.

El señor ETCHEBERRY.- Con los datos que teníamos y con los estudios de que disponíamos, pensábamos que no era imposible que con valores promedio tarifarios, parecidos a los que imperaban con los buses amarillos, se pudiera financiar el Transantiago, pero siempre y cuando el Estado hiciera las inversiones en infraestructura, ya que eso aumenta la velocidad comercial, entre otras cosas.

Quiero enfatizar que un buen control de flota, en que se pueda optimizar el servicio, permite, en alguna medida, tener un buen sistema a un costo razonable.

En términos económicos, el sistema de los buses amarillos tenía algunas ineficiencias gruesas. En las principales avenidas, podía observarse gran cantidad de buses, muchos de los cuales estaban vacíos en ciertas horas. Ésa es una ineficiencia. Los buses tenían costos de operación altos, fallaban mucho, etcétera. Existe la posibilidad -y así sucede en otros

países del mundo- de que buses modernos y bien manejados, con mejor control de costos y buena programación de la frecuencia en el tránsito de los buses, se obtiene una baja de costos, sobre todo si se tiene una velocidad de circulación mucho mayor. Entonces, no necesariamente debe tener costos más altos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En ese sentido -lo digo en forma muy directa-, la falta de infraestructura y de aporte estatal fue tremenda, porque Hacienda le negó recursos, y eso es lo que usted sostiene.

Usted afirmó en innumerables declaraciones de prensa que "las decisiones relevantes frente a controversias las tomaba el Presidente Lagos". En ese sentido, quiero preguntarle derechamente: ¿El Presidente Lagos decidió no hacer caso a su petición de invertir en infraestructura mediante aporte estatal?

De acuerdo a sus declaraciones, en que las decisiones relevantes las tomaba el Presidente, y dada la importancia y magnitud que tenía para la implementación del Transantiago no invertir en infraestructura, ¿usted le señaló al Presidente algo así como: "Mire, Presidente, Hacienda me está negando recursos para infraestructura. ¿Qué hago? ¿Qué se hace en este caso dado lo vital que es invertir en infraestructura?"?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, las decisiones se toman en equipo y en la medida de las posibilidades. Entiendo que cuando los recursos son escasos, no se pueden hacer todas las cosas, pero el Presidente Lagos siempre trató de impulsar el Transantiago, porque él quería mejorar la calidad de vida a los santiaguinos. Y cuando las cifras que le mostraban el director de Presupuestos y el ministro de Hacienda impedían hacerlo desde ya, el Presidente, que también tenía muchas ilusiones de tener muchos más recursos para el Transantiago, siempre tuvo la ilusión de que a futuro se iba a poder priorizar y entregar más recursos al Transantiago, ya que este plan va hasta el 2012 ó 2013, y de ahí hacia adelante. Es decir, hay que mirarlo con una visión de mayor alcance.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Finalmente, ¿por qué decidió negociar con los antiguos operadores, dándole poder y protagonismo a los mismos artífices del bloqueo de la locomoción pública de Santiago, en agosto de 2002, procesados posteriormente por ley de seguridad interior del Estado y, finalmente, condenados por esos delitos?

El gobierno del señor Lagos condenó esos hechos y se querelló contra los responsables. ¿Cómo explica, entonces, que finalmente haya terminado haciendo negocios con ellos? ¿Qué confianza podía dar alguien que hizo eso? Además, hoy el Gobierno ha sido muy categórico en decir que el señor Navarrete y compañía no cumplieron sistemáticamente con

los contratos. ¿Por qué se negocia con ellos a pesar de los antecedentes y del "prontuario" que tenían esos ex operadores de las micros amarillas?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, tal como lo dije, para mí los buses amarillos eran una realidad y significaban una cantidad muy grande de empresarios. Si una parte importante de ellos se agrupaba bajo ciertas directivas, me parecía que no correspondía ignorarlos. Sin embargo, siempre fui muy firme en decirles que debían modernizarse.

En general, no me gusta calificar a las personas de buenas o malas o a las cosas de negras o blancas. Lo importante es que había ciertas reglas y si ellos estaban dispuestos a cumplir las reglas, había que aceptarlos, siempre y cuando ganaran la licitación. Por lo demás, de a poco y con muchas dificultades, han ido haciendo cambios y también ha habido nuevos ministros y nuevas situaciones. En la medida en que no cumplan, obviamente, se les va a caducar la concesión. Pero, por informaciones de prensa, he sabido que incluso han comprado buses nuevos.

Lo importante es tener reglas parejas para todos y de acuerdo con la ley. En ese sentido, la legislación no establece si en ciertas circunstancias alguien no se puede presentar a la licitación por tales o cuales razones. Si la ley permite que eso suceda, no puedo ir más allá de ella.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el señor Etcheberry afirmó, el 13 de febrero, "que si el Transantiago fracasa, yo asumo todos los costos". ¿Cuáles son los costos que ha debido asumir en función de ese fracaso ya que fue designado presidente de BancoEstado, es decir, pasó al otro lado del mesón como parte del AFT?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, al final de mi intervención señalé que, a pesar de todo, creía en el Transantiago. He explicado todos los mecanismos que tiene el sistema diseñado para que las distintas autoridades puedan ir ajustando y adaptando el Transantiago para mejorar la calidad de vida de los santiaguinos. En verdad, para mí ha sido un costo muy grande ver cómo han sufrido los santiaguinos. Pero, a diferencia de algunos, tengo confianza en que los temas, como ya lo demuestran los propios usuarios, se van a superar y la gente va a tener un transporte público como se merece.

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

El señor TARUD.- Señor Presidente, establecer un sistema de transporte como el que se pretendió en Santiago es una tarea de envergadura que, ciertamente, ha tenido mucho éxito en otros lugares del mundo.

En ese sentido, por su intermedio, señor Presidente, quiero preguntar al ex ministro Etcheberry

si se pidió asesoría a países que han sido exitosos, porque las principales capitales de la Unión Europea, de Oceanía y de América del Norte tienen sistemas de transportes como el Transantiago, que funcionan.

Además, recientemente recibimos a una delegación de senadores franceses que ofrecieron asesoría, porque ellos la tienen. Como se sabe, en Francia funciona bien el sistema de transportes, que es muy parecido al que se quiso establecer en nuestro país.

Entonces, tomando las mismas palabras del señor Etcheberry, en el sentido de que debemos aprender de nuestros errores, justamente la asesoría internacional está para aprender de los errores que tuvieron otros para establecer un sistema de transportes como éste, porque -como decimos en buen chileno- "no se puede hacer de sopetón". Eso fue hecho en forma gradual en las principales capitales del mundo.

No obstante el hecho de que algunas compañías españolas participaron en la licitación, ya que en España también existe un sistema de transporte parecido, ¿hubo alguna asesoría propiamente tal de países y capitales que han sido exitosos en la implementación de sistemas similares? Y si no la hubo, ¿por qué no ocurrió? Hacer, de la noche a la mañana, una transformación como ésta, es extremadamente difícil, aun más para el actual Gobierno, dados el amarre de contratos y el problema con el administrador financiero. Por lo tanto, a este gobierno se le hacía muy difícil echar pie atrás, por cuanto, según tengo entendido, había muchas multas involucradas.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, la verdad es que no tuvimos ninguna asesoría formal de alguna empresa internacional.

Tuvimos múltiples reuniones y conversaciones con gente experta de países más desarrollados, pero su situación era bastante distinta, porque funcionaban con un estándar mucho más alto y con un subsidio estatal significativo. Muchas veces se trataba de empresas del Estado, como en el caso francés, o que pertenecían a los municipios y, por lo tanto, eran administradas por ellos.

Personalmente, hablé con representantes de una de las empresas inglesas de mayor prestigio, pero nunca para pedir asesoría. Por su parte, ellos tampoco la ofrecieron, por cuanto planteaban que nuestra experiencia era distinta, muy grande y radical.

Sí mantuvimos conversaciones con empresas francesas y españolas, que son las mayores en este rubro, y discutimos todos los aspectos del cambio que íbamos a hacer. Incluso, incorporamos muchas de sus

ideas, de sus consejos y experiencias en la forma como lo hicimos. Sin embargo, de aquellas conversaciones no me nació la idea de que hubiera sido mucho mejor contar con esas asesorías. Soy bien franco al respecto.

Incluso, en mi ponencia, después de todo lo que sucedió, defiendo el enfoque general que se hizo, dado que no se podía subsidiar la tarifa y la falta de recursos para infraestructura, así como muchas otras cuestiones. Puse mucho énfasis en que al Estado le falta mayor capacidad de gestión. En consecuencia, más que una consultora, me hubiera encantado que alguno de ellos hubiera venido a reforzar los equipos. Hubiera sido mucho mejor que hubieran venido a operar, pero el hecho de que vengan empresas extranjeras a trabajar, codo a codo, con el Estado, para ayudarlo a hacer su trabajo, habría significado un cambio mayor en la forma como funciona el Estado chileno.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la asistencia del señor Javier Etcheberry a esta Comisión, por cuanto nos será de mucha utilidad contar con su participación.

A propósito del trabajo en equipo y de los consensos con los que se obró en el Transantiago, quiero contarle, por su intermedio, señor Presidente, que hace muy pocas semanas estuvo sentado en ese mismo lugar el señor Henry Malbrán, secretario ejecutivo de la Sectra.

Voy a citar parte de lo que señaló en aquella oportunidad en relación con lo que estamos conversando. Dice: "Hay que distinguir algunas cosas: la Sectra no implementó el Transantiago, ni tomó las decisiones fundamentales del Plan Transantiago. La Sectra es un organismo técnico que, como tal, es requerido por la autoridad política o por las autoridades correspondientes para resolver preguntas en función de sus capacidades técnicas.

"Indirectamente, puedo responder muchas de las preguntas formuladas, pero prefiero que lo hagan las personas a quienes corresponde, es decir, las autoridades que toman las decisiones, porque, al final, siempre es la autoridad la que toma la decisión."

Entonces, si no era la Sectra ni la Coordinación del Transantiago quienes adoptaban las decisiones, entonces ¿quién tomó las decisiones más fundamentales del Transantiago? Traigo a colación lo anterior porque a usted se le acusa -ha aparecido en numerosos medios de comunicación- de varias cosas, como haber dado muchas garantías a los operadores.

Tengo en mi poder una copia de un resumen de prensa, en el que usted señala lo siguiente: "por eso estamos viendo cómo le podemos garantizar recaudaciones basadas en este modelo, sobre todo a los operadores de

los troncales dos y cuatro (Santa Rosa y Alameda), en el sentido de que si hay desviaciones en la cantidad esperada de usuarios se pueda extender el período de la concesión o subir marginalmente las tarifas". En verdad, a usted se le imputa haber dado muchas garantías a los operadores. Incluso, usted dijo que en algún momento se pensó -eso quedó establecido en las bases de licitación y en los contratos- en la posibilidad de que, por medio de un proyecto de ley, se estableciera la tarificación vial, extender las concesiones y, en general, dar todo tipo de garantías para que los operadores pudieran quedarse en el negocio.

Además, se le critica que bajo su administración se establecieron las mallas de recorridos, que, como usted bien sabe, han generado más de un dolor de cabeza. Asimismo, se le imputa el modelo de negocios, como consejo general, y, finalmente, que bajo su administración se redactaron los contratos.

Hace algunos días, concurrió a esta Comisión el señor Fernando Bustamante, ex director de Metro, quien manifestó claramente que los contratos eran "instrumentos poco prolijos e incompletos".

Todo eso contrasta con lo que primero empieza a hacer el nuevo ministro de Transportes, señor René Cortázar, quien, a los pocos días de asumir su cargo, declara que cree que "los operadores pueden estar actuando en una suerte de monopolio en los sectores que obtuvieron en la licitación, razón por la cual entregan el servicio que quieren: saben que no tienen competencia alguna en dicho sector de la ciudad". Más adelante, el mismo ministro agrega, de manera categórica, que sin modificar los contratos, tendríamos un escollo enorme para lograr tener el sistema de transporte que se merece la ciudad. Esas declaraciones aparecen bajo el título "Transantiago: Gobierno busca elevar multas y abrir competencia entre firmas". Son múltiples los recortes de prensa que avalan esa tesis, en la cual, por lo demás, ha trabajado el ministro de Transportes desde que asumió su cargo: corregir los contratos.

A su argumento de que la flexibilidad de los contratos es una virtud se contrapone la inflexibilidad, la extrema rigidez en la que ha debido trabajar el ministro Cortázar. Por culpa de la rigidez no ha podido hacer más cosas de las que le hubiera gustado, como, por ejemplo, eliminar los ingresos mínimos asegurados; aumentar la competencia y mejorar las mallas de recorridos; modificar los recorridos, y mejorar la educación a los usuarios. También había otra "patita" contractual, cual es el sistema de información a los usuarios, del que se ha hablado muy poco. Ciertamente, el ministro Cortázar ha señalado que ahí hay un nudo, por cuanto a los usuarios no se les

informó, en forma adecuada y oportuna, sobre cómo iba a funcionar el nuevo sistema. El sistema no se puso del lado del usuario. Para qué hablar del control y gestión de flota, otro nudo con el que se encontró el ministro Cortázar.

En general, hay un abismo entre lo señalado por el señor Etcheberry y lo que vemos en la realidad; entre las bondades que, según usted, tenían los contratos y los excesos de ripio con los que se encontró el nuevo ministro para perfeccionar, modificar o readecuar los contratos con los operadores. Me parece que todo lo que usted escribió con la mano, el ministro Cortázar lo está borrando con el codo, porque, de otro modo, es imposible avanzar en la modificación de los contratos.

Además, el Administrador Financiero del Transantiago, AFT, es otro problema con el que se encontró el ministro, ya que también se escuda en contratos para no cumplir con sus obligaciones. No ha sido fácil llamarlo al orden y pedirle que cumpla, porque tienen un bendito contrato que lo resguarda ¿Qué responsabilidad tiene usted, señor Etcheberry -por su intermedio, señor Presidente- en todo esto si consideramos que era ministro cuando se redactaron las bases de licitación y los contratos con los operadores?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, respecto del tema de la Sectra y de lo que declaró el señor Malbrán, debo señalar que esa secretaría participaba en el Comité de Ministros, donde las decisiones se tomaban en forma consensuada. Además, había una reunión almuerzo semanal con los técnicos, a la que yo también asistía. Allí estaba el director de Sectra y se conversaban los temas. La Sectra es un organismo técnico y se tomaban decisiones consensuadas. Por supuesto, quienes teníamos el cargo de ministro, de autoridad, tomábamos las decisiones definitivas, pero reitero que, mientras fui ministro, todas las decisiones fueron consensuadas.

Ahora bien, uno de los problemas que se presentaron fue el del señor Germán Correa, porque consideramos que no estaba cumpliendo bien su trabajo y se lo hicimos ver al Presidente de la República, quien lo removió de su cargo. Cuando se presentó un problema en el contrato específico entre el Metro y el Transantiago, también se llevó el tema al Presidente de la República, quien se reunió con el ministro de Hacienda y se resolvió el problema. Son los dos únicos temas en que no hubo un consenso; todos los demás se resolvieron siempre por unanimidad.

Con respecto a las garantías que se establecieron en los contratos, es obvio que hay que hacerlo. Se deben establecer ciertos derechos y obligaciones cuando se firma un contrato, sobre todo en este caso, donde se cambiaba totalmente el sistema de

transporte público de Santiago. Además, era un contrato a largo plazo, por lo que había mucha incertidumbre. entonces, había que ser capaz de redactar un contrato equilibrado que dejara establecidas claramente las obligaciones de quienes ganaran la licitación, pero también los derechos para hacerlo rentable. Lo importante -insisto en eso- es que logramos una fuerte competencia entre todos los actores.

Esas bases eran las mismas para todos los que quisieran participar, lo que permitió que -para sorpresa nuestra- no sólo todos se presentaran al mínimo, sino que además se comprometieran a aportar 180 millones de dólares a las bases. Las bases fueron iguales para todos; incluso, muchos europeos se asustaron cuando aparecieron los operadores colombianos y ofrecieron cantidades superiores a la reserva técnica. Es decir, las garantías que se ofrecían eran para todos los que quisieran participar. Ésa es la forma de hacer las cosas. En concesiones de obras públicas se hace así. Hay países que no lo hacen de esta forma y las empresas tienen más incertidumbre sobre los contratos, por lo que, sencillamente, no se presenta nadie a las licitaciones y no se puede trabajar con el sector privado, como consecuencia de lo cual las cosas las hace el Estado o no se hacen. En Chile, las cosas funcionan de otra manera. Por eso en múltiples áreas, como las que nombre anteriormente, se ha podido avanzar con ayuda del sector privado.

El diputado Uriarte formuló una serie de consultas, comentarios y críticas respecto de las licitaciones. Insisto en que no tuve responsabilidad alguna en la licitación del AFT (Administrador Financiero del Transantiago) ni en la del Siaut (Sistema de Información y Atención al Usuario), porque se hicieron cuando yo ya había dejado de ser ministro.

Respecto de las mallas de recorridos, como dije en mi exposición, las bases permitían cambiarlas. De hecho, desde diciembre de 2004 hasta la fecha se han cambiado o ajustado varias veces, lo cual me parece bien, porque no es posible establecer una malla fija para siempre, ya que las ciudades se mueven, cambian.

En cuanto a los contratos poco prolijos o incompletos, sólo puedo decir que los contratos han permitido adaptarse a muchas cosas, y en aquellas que no, el ministro Cortázar los ha cambiado respecto de algunos temas y de algunos coeficientes, lo cual me parece muy bien.

Por eso en mi presentación insistí tanto en el sistema. Creo que fuimos capaces de aterrizar un concepto en un sistema de licitación. No obstante, siempre pensé que a futuro habría que hacerle cambios. De hecho, cuando me correspondió asumir como ministro había muchos problemas y en diversas áreas, todo los cuales debí enfrentar. El rol de ministro no consiste

sólo en inaugurar las cosas que hacen otros, sino también en resolver los problemas y situaciones que requieren ajustes.

Ésa es la razón por la que encuentro estupenda la forma en que el ministro Cortázar ha logrado modificar y adaptar los contratos. Creo que con ello ha demostrado que él también cree en el Transantiago, porque no ha intentado cambiar el concepto general de organización del transporte público de la ciudad; diría más bien que, con los cambios que ha introducido, ha reforzado el proyecto.

Dicho sea de paso, los cambios no los está haciendo sólo el ministro Cortázar; también los están realizando los operadores, porque se dan cuenta de que son necesarios para mejorar el proyecto. Y con la experiencia recogida ahora es más fácil hacer los cambios, porque el grado de incertidumbre que había en diciembre 2004 respecto de si habría pasajeros o si funcionaría el sistema ya no existe. Hoy el problema es otro: se sabe que hay demasiada gente para la cantidad de buses con que se cuenta.

Ahora me voy a referir al tema de los monopolios. Resulta obvio que la autoridad debe ejercer un fuerte control y fiscalización para que se cumplan las bases. Éstas disponen, por ejemplo, que si el sistema alcanza un nivel de ocupación superior al 90 por ciento durante las horas punta, los operadores estarán obligados a comprar más buses. También establecen la frecuencia con que deben circular los buses, porque no es lo mismo que pase un bus cada cinco minutos a que en una hora pasen todos los buses juntos y luego pase mucho tiempo sin que pase ninguno.

Por eso -insisto-, es el Estado el que tiene que fiscalizar que se cumplan las bases, precisamente para evitar los abusos a que se refirió el señor diputado.

En cuanto al tema de los ingresos mínimos asegurados y que se pueda extender la concesión, es más bien esto último. Hay una fórmula que permite ir ajustando la tarifa, a través de un seguro colectivo que ofrece el sistema, no el fisco. Eso está en una de las minutas que mencioné. Eran garantías necesarias para que funcionara el sistema.

De hecho, ahora, el ministro Cortázar cambió uno de esos factores -me parece que el 0.9 fue cambiado por 0.65-, lo cual es un cambio razonable que no atenta contra la filosofía de lo que hizo mientras fui ministro.

En relación con el tema del Siaut, no lo alcancé a licitar y no fue de mi responsabilidad. No estoy haciendo un juicio acerca de si estuvo bien o mal hecho; sólo digo que no soy el responsable de eso.

El sistema de control de flota estaba en las bases iniciales, pero yo no licité el AFT. Si bien

estaba avanzado un modelo de bases de AFT, en definitiva quien licitó las bases, con la responsabilidad de hacer algunos cambios, fue el ministro Estévez.

El señor URIARTE.- Después de escucharlo, me gustaría saber si usted asume alguna autocrítica de lo que fue su gestión en relación con el Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta el término de las respuestas?

**Acordado.**

Tiene la palabra el señor Javier Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, uno siempre puede hacer más, y creo que donde fallamos y deberíamos haber hecho mucho más, por lo que todavía está pendiente, es en modernizar el Estado.

En el Ministerio de Obras Públicas y Transportes debería haber hecho mucho más de lo que hice por modernizar esa área. El rol del Estado es insustituible y, por lo tanto, todo lo que hagamos por modernizar el Estado es conveniente y uno se arrepiente de no haber hecho aun con mayor fuerza lo que traté de hacer en esos años.

No sólo participaba en el Transantiago; era ministro de Obras Públicas, y me tocó participar en lo relativo a las plantas de revisión técnica, en el tema de las coimas, los casos Gate, Ciade, etcétera.

No sabía de la existencia de esos problemas antes de que me nombraran ministro, cuando reventaron todos esos temas. Creo que se resolvieron bien porque se usó como una oportunidad para transparentar y mejorar el Estado.

También me tocó la licitación de las telefónicas, y como resultó bien, nadie lo sabe. Hay muchos temas en los que uno siempre se arrepiente de no haber hecho más.

El señor URIARTE.- Pero en el tema del Transantiago, ¿no hay ninguna autocrítica?

El señor ETCHEBERRY.- Sigo creyendo que era necesario priorizar el transporte público de Santiago y que el enfoque general que usamos era el mejor. En eso creo.

También creo que hubo problemas en algunos detalles de las bases; que ciertas cosas se hicieron de una manera, pero debieron haberse hecho de otra. Sin embargo, no tengo dudas sobre la dirección general.

Sé que hay gente que, cuando ve todos los problemas, piensa que hay que tener una solución radicalmente distinta, pero no explica cuál es ella.

Creo en lo que está haciendo el ministro Cortázar: aprovechar todo lo bueno que había y corregir todo lo que tiene que ser corregido.

Este sistema va a ser muy distinto cuando estén en la calle todos los buses que las bases

establecen que tienen que estar; cuando además transiten con las frecuencias que corresponde y cuando se hagan todas las demás adecuaciones que está impulsando el ministro Cortázar. Creo que cuando eso ocurra vamos a tener otro sistema.

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

El señor BURGOS.- A propósito de la intervención del señor Etcheberry, tengo entendido que hace un reenvío explícito a los documentos que entregó, de los señores Rodrigo Urzúa, Juan Carlos Muñoz y Aldo Signorelli. Entiendo que usted se hace parte de eso y considera que ahí están bien establecidos los fundamentos técnicos.

En su exposición no profundizó sobre ellos, porque está de acuerdo con sus contenidos.

A partir de su intervención surgen tres aspectos sobre los cuales se fundan las dificultades relacionadas con la materia que estamos analizando: ausencia de institucionalidad, graves problemas de infraestructura y poco dinero para enfrentarlos en el corto y mediano plazo, y precariedad del Estado.

En primer lugar, quiero saber si el señor Etcheberry considera que se podía haber implementado un sistema de la envergadura del Transantiago con esos tres problemas.

En cuanto a la precariedad del Estado, estaba convencido de que la licitación del AFT se había efectuado en la época en que el señor Javier Etcheberry ocupó el cargo de ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, pero estaba equivocado, pues ha señalado que se llevó a cabo cuando el titular de esa Cartera era el señor Jaime Estévez. No obstante, por ser una persona con gran experiencia en la materia, que ha tenido una participación muy exitosa tanto en el ámbito público como en el privado, me gustaría que el señor Etcheberry nos dé a conocer su opinión respecto de la precariedad del mundo privado en el revolucionario cambio estructural del transporte, así como del comportamiento de la empresa Sonda, contratada por el AFT para brindar soporte tecnológico. En ese sentido, quiero que nos diga si considera que tal vez habría sido mejor haber llamado a licitación, puesto que ello hubiera permitido la competencia de varias empresas.

Asimismo, quiero saber si no le parece que debemos unir a la sentencia de que ha habido precariedad en el mundo privado la de una probable precariedad financiera de los bancos con más espaldas en el país.

En tercer término, solicito al señor Javier Etcheberry que nos señale qué problemas tuvo la Coordinación General de Transporte de Santiago con el director del Metro, porque, aunque esa materia no formó

parte de su exposición, se ha especulado y hablado mucho al respecto.

Hace algunos días asistió a la Comisión el señor Germán Correa -a mi juicio, el autor principal de lo que se quiso hacer desde el punto de vista intelectual en el Transantiago-, quien en su exposición señaló cuatro instituciones con las que se relacionaba y con las que tuvo algunas dificultades, una de las cuales era el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, que en esos momentos encabezaba el señor Etcheberry.

En cuanto a esa Cartera, el señor Germán Correa dejó en poder de la Comisión un documento en que señala que con el MOPTT tuvo varios problemas de carácter más bien administrativo y de criterios, en cuanto a la relación con el Directorio de Transportes de Santiago, DTS, y con el presidente de Metro S.A., respecto de la forma de entender su rol frente al trabajo de la Coordinación General de Transporte de Santiago, CGTS.

Agregó que en especial tuvo complicaciones con ese ministerio debido a su apoyo a la modalidad de pago por bus/kilómetro a los transportistas, sustentada por Sectra, y no a la de pago por pasajero transportado, como era la posición de la CGTS, debido a que permitía alinear mejor los intereses de las empresas con los intereses de los pasajeros y del Estado.

Asimismo, dijo que tuvo problemas por la preferencia del Ministerio de Obras Públicas por financiar la inversión en infraestructura mediante concesiones a privados y por cargar su costo a la tarifa del usuario, lo cual contradecía la posición de la CGTS en cuanto a que su financiamiento fuera enteramente público, por la alta sensibilidad de la tarifa del transporte público a la demanda.

Con posterioridad, tuvo dificultades con el MOPTT debido a una situación que fue abordada por la diputada Claudia Nogueira, puesto que a juicio del señor Germán Correa hubo una valoración excesiva de los transportistas históricos.

Por último, planteó como problema central las vacilaciones del Ministerio de Obras Públicas frente al proyecto Sacyr, el cual claramente atentaba contra el sistema de transporte público y porque, en la práctica, alentó para que fuese declarado de utilidad pública, contra el abierto rechazo técnico de la CGTS.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, es cierto que había ausencia de institucionalidad, que faltaba dinero y que existe precariedad del Estado. El diputado Burgos preguntó si se debió implementar el Transantiago con esas falencias.

Pienso que sí, porque, si bien hay precariedad, también hay capacidad de aprender y de resolver los problemas.

Esto ha tenido un costo, para la gente de Santiago, que jamás se pensó. Pero estoy confiado en que, en la medida en que se resuelvan los problemas que se han presentado al ministro Cortázar, cuando esto se evalúe -no sé si en diciembre de este año, en un año más o en algún tiempo más-, claramente veremos como algo positivo que Santiago haya enfrentado el problema de la movilización pública, frente a la alternativa de no hacer nada.

Quiero hacer notar -ustedes lo saben mejor- que el tema de la institucionalidad es muy complejo, porque resolverlo va a tomar años, porque están involucradas las atribuciones de los municipios, el tener muchos municipios, tener un Ministerio de Obras Públicas, otro de Transportes y que participen distintas instituciones. Ojalá me equivoque, pero considero que será fácil elaborar una ley que ponga de acuerdo a todas las instituciones y que le entregue patrimonio y recursos a una institucionalidad que pueda administrar el Transantiago. Repito: ojalá me equivoque, pero la experiencia de otros proyectos de este tipo ha demostrado que este proceso se demora muchísimo. Mientras tanto, la gente no puede seguir esperando. Lo mejor es preguntarle a la gente. Por eso, me he basado en las encuestas sobre lo que opina la gente del Transantiago y del sistema de buses amarillos.

Respecto del tema de la precariedad del mundo privado, pienso que, ciertamente, como país, hemos mostrado nuestra precariedad. El Gobierno no ha hecho solo esto. Han participado las principales empresas privadas del país, asesoras en temas de transportes, en temas tecnológicos, los principales bancos y las principales empresas. De hecho, una de las principales empresas especialistas en el mercado de capitales asesoró al Ministerio de Transportes en el modelo de negocios. Una de las principales consultoras me asesoró, cuando me desempeñaba como ministro, y también asesora al ministro Cortázar.

Entonces, si uno ve todas las empresas privadas que han asesorado al Gobierno en este tema, o que están cooperando, se da cuenta que son de las principales empresas del país. Es cierto que ha habido precariedad y que se ella ha mostrado en el sector privado.

Hablé del Estado porque pienso que tiene la responsabilidad, no sólo de hacer las licitaciones, sino también de controlar y tomar las medidas para que los problemas se puedan corregir.

Tengo confianza en que no sólo el Estado ha mejorado y corregido su actuación, sino que también las

empresas privadas han mejorado y van a seguir mejorando. Si eso no ocurre, están las bases y la autoridad para establecer los cambios, porque las bases permiten cambiar a los concesionarios ante graves incumplimientos.

No voy a opinar sobre el comportamiento del AFT porque, como dije, esto es una cosa posterior, y mi validez es similar a la de cualquier analista que lee los diarios. Por lo tanto, prefería remitirme a mi rol de ministro en los tres años en que tuve esa responsabilidad.

En cuanto al tema de las relaciones con el Metro, puedo señalar que en toda la primera parte hubo un gran apoyo de parte de Fernando Bustamante. Cuando se acercaba el momento de la licitación y se juega en el área chica, en el sentido de cuál iba a ser el modelo de negocios en que Metro se integraba, efectivamente hubo diferencias. Y como el mismo presidente de Metro reconoció, él actuó más como operador que como alguien preocupado de las políticas públicas.

Quiero contarles una anécdota. Fue muy público el momento en que el presidente de Metro salió del Comité de Ministros de Transantiago. Todos tuvieron la impresión de que para mí había sido un triunfo personal y que él había perdido. La verdad es que esa decisión se tomó en cinco minutos, en que ambos estuvimos de acuerdo y juntos se lo propusimos al Presidente. No hubo ningún conflicto.

Lo que sí ocurrió, en un acto en La Moneda con el Presidente de la República, que se dio a conocer, y fue algo mucho más complejo, fue determinar la forma en que Metro se integraba al Transantiago: la cantidad exacta que se le iba a pagar a Metro según el número de pasajeros, la seguridad que había para hacerlo, las responsabilidades que asumía el directorio del Metro, para lo cual se citó a una junta de accionistas. Ése fue el tema más complejo, que, a mi juicio, resolvimos muy bien. Pero por alguna razón ésa realidad no fue la noticia.

Creo que fue mejor que en la segunda etapa no participara el presidente de Metro en el Comité de Ministros del Transantiago, porque había asumido -era su obligación- la defensa de Metro, para tener la seguridad de que los ingresos fueran los adecuados para esa empresa. Eso pasó y por esa razón salió el Comité de Ministros.

Durante todo el tiempo en que fui ministro, siempre pensé -y lo sigo pensando hoy- que el Metro era clave. No se podía pensar en Transantiago sin considerar el rol del Metro y sin una tarifa integrada. Los hechos han demostrado que esa empresa ha sido clave puesto que la cantidad de pasajeros que ha llevado es

la misma que habíamos estimado ese año o, incluso, un poquito superior. Eso es lo que ocurrió con el Metro.

Creo que Germán Correa lo hizo muy bien en la etapa original, al momento de conceptualizar y aterrizar el proyecto. Pero cuando hubo que implementar las bases y tomar decisiones, nos dimos cuenta de que no estaba avanzando lo suficiente y por eso le sugerimos el cambio al Presidente de la República.

Al detallar las discrepancias, el diputado Burgos mencionó distintos temas, como, por ejemplo, el administrativo, porque no le funcionaban las cosas. Al respecto, sólo puedo decir que en la ley no existe la Coordinación del Metro; es la Subsecretaría de Transportes la encargada de dar los vistos buenos. Eso es obvio, a menos que se hubiera impulsado una ley que dijera otra cosa. Sólo pueden autorizar los gastos las personas que tienen autoridad para hacerlo. No lo pueden hacer otras.

En relación con la modalidad de pago por bus/kilómetro versus pasajero transportado, hay algo que -me parece- mencionó el diputado Gonzalo Uriarte, que quiero precisar. Ese tema no se discutió con mucha profundidad cuando estuvo Germán Correa. Es verdad que en una reunión planteó que sería bueno hacerlo por pasajero transportado, pero no hubo una decisión del Comité de Ministros cuando fue coordinador de ese tema, como en muchos otros. Fuera de las ideas generales, en ese período no se avanzó lo suficiente.

El señor HALES (Presidente).- A los integrantes de la Comisión se les entregó un documento de la exposición que hizo Fernando Bustamante en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, en 2004, y una de las materias que discutimos en esa oportunidad fue la fijación de una fórmula: si por pasajero transportado o por kilómetro recorrido.

De manera que, de acuerdo con ese documento, en esa sesión de 2004 todavía esa materia era parte de la discusión.

El señor ETCHEBERRY.- Gracias por esa aclaración, señor Presidente.

Al irse Germán Correa se nombró coordinador a Aldo Signorelli, quien anteriormente había estado en la Sectra y, por lo tanto, conocía muy bien todos los temas. De hecho, la Sectra tiene mucha importancia en el modelo que se siguió.

Hicimos una larga reunión en el Comité de Ministros y resolvimos muchos temas que estaban pendientes. Y en ese momento, por primera vez, se toma una decisión sobre el bus/kilómetro versus pasajero transportado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede precisar en qué año ocurrió?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, fue en 2003. Germán Correa salió en marzo de ese año, por lo que esto debió ocurrir en algún día de abril. Ésa fue la primera reunión después de la salida de Germán Correa. Se ven muchos temas, y uno de los que se discuten es si se va a remunerar por bus/kilómetro o por pasajero transportado.

A instancias del equipo que presentaba eso - los mismos que habían trabajado con Germán Correa-, sin ningún conflicto ni polémica, se dice que los alimentadores van a ser por pasajero transportado y los troncales por bus/kilómetro, y con esa definición seguimos trabajando.

Incluso, a la Contraloría se mandaron los primeros borradores de bases con esa división. Después, debido a que no estábamos en condiciones de asegurar el pago por bus/kilómetro -porque eso requería de un proyecto de ley con garantía estatal-, y eso no iba a ser posible, y además había un riesgo mayor para el sistema, porque se remuneraba por bus/kilómetro a los transportistas y, por otro lado, los ingresos dependían de lo que pagara la gente, decidimos optar por llevar todo a pasajero transportado. Así ocurrió. Ése fue el orden en que sucedieron las cosas.

Respecto de la preferencia por las concesiones, ya expliqué mi posición.

En cuanto al tema de la dirigencia gremial, ya lo contesté.

Respecto del proyecto Sacyr, debo decir que era el presidente de un Comité de Ministros y tenía que hacer las cosas por consenso. Efectivamente, Germán Correa siempre fue muy crítico del proyecto Sacyr, pero quiero aclarar que yo también lo fui.

Pero existe una legalidad y, si de acuerdo a ella, alguien presenta ante Concesiones del Ministerio de Obras Públicas una idea de concesión y quiere que se apruebe que sea de interés público, no podía, por mi cuenta, tomar resoluciones porque pensara que el proyecto Sacyr no iba a resultar. Había que pasar por todas las etapas y tenía que lograr los consensos en el Comité de Ministros, y eso fue lo que pasó.

El rechazo al proyecto Sacyr fue unánime, porque hicimos una serie de peticiones, para que diera garantías de que era serio y que iba aponerse con recursos. Pero cuando vimos que no estuvieron dispuestos a hacerlo, en forma unánime desechamos tal proyecto, que coincidió con la salida de Germán Correa, por lo que él lo asocia al motivo de su salida. Así pasaron las cosas en el tiempo.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Etcheberry, quien, sin duda, colaborará mucho para conocer la verdad de los hechos.

En esa dirección, al salir usted de una reunión con la asociación de dueños de buses Federación Siglo XXI, en marzo de 2003, señaló: "Es una decisión presidencial que Transantiago se concrete de aquí al año 2005". Después ha entregado otras declaraciones en igual dirección.

Me gustaría saber de qué manera influyó la voluntad presidencial de que el Transantiago se implementara durante su período, en circunstancias de que, a todas luces, ha quedado en evidencia que había grandes falencias para llevarlo adelante en 2005. Había carencias de infraestructura, de apoyo logístico, del sistema de AFT, etcétera. ¿Qué tanto influyó la voluntad presidencial y la instrucción de hacerlo el año 2005 en el fracaso de la puesta en marcha del sistema?

El señor ETCHEBERRY.- Es cierto que el Presidente de la República quería hacer un cambio en el transporte y, por supuesto, lo intentó hacer en su gobierno.

El Presidente Lagos es, a mi juicio, un gran transformador que quería hacer muchas cosas en diversas áreas y, ojalá, lo antes posible. Pero algunas cosas no son posibles y por eso, al final, el Transantiago terminó en un cronograma que pasó al gobierno siguiente, porque no se pudo hacer antes.

El Presidente Lagos tenía interés en hacerlo luego, porque no se podía seguir postergando a la gente que andaba en micro, y todos los ministros también queríamos que el Transantiago resultara y lo hiciera lo antes posible.

Se hizo un cronograma que -se creía- se podía cumplir. Por ejemplo, se pensó que la licitación de buses se podía cumplir y que las cosas se podían hacer en los plazos planificados. Además, se pensó que todos los actores iban a tener el tiempo suficiente para adecuarse a ese cronograma que -repito- significaba que, con la postergación de dos meses contemplada en las bases, el cambio de recorridos se haría en octubre de 2006. En diciembre de 2004, pensábamos que era posible y que el sistema, si bien iba a tener problemas al inicio, al menos iba a ser comparable y, a poco andar, mejor que el sistema de buses amarillos.

Además, decíamos que si postergábamos todo para el próximo gobierno, se iba a demorar mucho más. Por lo tanto, pensábamos que era importante que como sociedad, como Estado, como Gobierno, como Ejecutivo, nos preocupáramos de tratar de arreglar lo antes posible el problema de transporte público de Santiago.

El señor MELERO.- En su respuesta está claro lo que ustedes pensaban que iba a ocurrir, pero los hechos demostraron que la realidad fue muy distinta y que la implementación del Transantiago, a juicio de muchas autoridades y de la opinión pública en general,

llevada a cabo en febrero de este año, fue una imprudencia, dado que no estaban las condiciones para implementarlo.

Por eso, me resulta un poco irritante un artículo del diario El Mercurio que habla de una reunión de los principales responsables del Transantiago, realizada en marzo del presente año. Se reunieron todos quienes tuvieron alguna responsabilidad en la implementación del Transantiago, salvo el ex ministro de Vivienda don Jaime Ravinet. Estaban presentes Guillermo Díaz, Marcelo Trivelli, el ex asesor Gibrán Harcha, el académico Juan Carlos Muñoz. Todas estas personas reunidas dicen que están orgullosas del Transantiago.

Discúlpeme señor Etcheberry, pero esto me parece una bofetada para los usuarios que han sufrido lo que todos conocemos. Por eso llama la atención que, a marzo de este año, ustedes se sientan orgullosos de lo que la propia Presidenta Bachelet reconoció como un grave error, y que muchos han contemplado como la humillación social más grande llevada a cabo en Chile en las últimas décadas.

¿Cómo pueden ustedes, después de esa reunión, sentirse orgullosos de este fracaso?

El señor ETCHEBERRY.- Yo no estoy orgulloso. Para mí ha sido tremendo lo que ha pasado y me duele mucho.

Efectivamente, cada cierto tiempo, algunos de los que tuvimos involucrados en el tema nos reunimos y conversamos. De hecho, producto de esas reuniones pude aportar algunas minutas a esta reunión. Pero esa afirmación no me interpreta para nada. Es muy grave lo que sucedió.

El señor MELERO.- Por consiguiente, entiendo que en esa reunión, en su oficina, no se sentían orgullosos sino que, más bien, tenían críticas. ¿Usted desmiente categóricamente lo que afirma esta publicación?

El señor ETCHEBERRY.- ¿Cómo fueron las cosas? Nosotros nos juntamos a ver lo que estaba pasando, a intercambiar ideas, y pensábamos que algunas cosas las habíamos hecho bien y otras que pudieron haber sido distintas. Además, se emiten opiniones sobre cosas que están haciendo los demás, en fin, como ocurre en este tipo de reuniones. Y a la salida de mi oficina, en la calle -yo estaba en mi oficina, aunque ya se había acabado la reunión-, uno de los asistentes hace esa declaración que a mí no me interpreta en absoluto, ni tampoco corresponde a lo que se dijo en la reunión.

El señor MELERO.- En 2004, usted afirmó que "el proyecto Transantiago produciría una significativa baja en los actuales niveles de contaminación atmosférica y acústica de la ciudad". Este es otro de los ángulos en que el fracaso de la implementación del

Transantiago se ha expresado con mayor fuerza, porque ha habido índices altísimos y récord de alertas ambientales, preemergencia, emergencias, etcétera.

Todos decían que el Transantiago iba a reducir los tiempos de traslado, pero no lo hizo; que reduciría los cobros del transporte, pero tampoco lo hizo; que disminuiría la congestión, lo que no se logró.

De acuerdo con lo que a usted le tocó diseñar, ¿cómo considera el impacto que ha tenido sobre la contaminación de la Región Metropolitana?

El señor ETCHEBERRY.- En la medida en que los buses sean más limpios y no exista sobreflota de buses en las principales arterias en las horas que nadie los necesita, no hay duda de que, por esos efectos, la contaminación ha ido bajando y va a seguir haciéndolo. Ahora, que haya habido otros efectos distintos que incidan en las alertas ambientales, no estoy en condiciones de afirmarlo. Lo importante es aislar las variables, para saber cuáles son las causas y cuáles los efectos.

La diferencia en contaminación en las calles es muy grande entre un bus con tecnología moderna versus los buses antiguos. Basta mirar que, en las principales avenidas, en las horas valle -no horas punta-, al menos, no hay tantos vehículos como antes.

Sé que el Transantiago tiene muchos problemas, pero, en cuanto a la contaminación, es obvio que en la medida en que se tenga la cantidad precisa de buses en las horas no punta y se haya privilegiado el Metro, bajará la contaminación. Esto no se ha hablado mucho en esta conversación. La idea era que cuando hubiera metro, no hacer circular arriba del metro una cantidad de buses como si éste no existiera, sino que sólo la diferencia sobre lo que el metro no podía cubrir. Todas esas medidas mejoran, obviamente, los niveles de contaminación.

El señor MELERO.- El señor Etcheberry afirmó, en diciembre de 2003, en el diario La Tercera: "El sistema de transporte del Transantiago no será pagado por los santiaguinos ni por el Estado. Por lo tanto, no va a haber dinero para subsidio". También señalaba: "Transantiago no tendrá recursos para subsidiar el valor de los pasajes".

¿Qué antecedentes tenía -o no los tenía- para afirmar categóricamente la inexistencia de subsidios? No habría sido mejor, antes de diseñar e implementar este plan, una profunda reflexión sobre la necesidad o no de subsidiar el transporte antes de tomar medidas de alto impacto, que tanto daño han causado a las personas en Santiago. Digo lo anterior porque ya se han traspasado 290 millones de dólares y sabemos que en el presupuesto del próximo año habrá una cifra de varias

decenas de millones de dólares para seguir subsidiando al Metro.

¿Qué antecedentes tenía para afirmar que no sería necesario el subsidio y que sería financiado por los usuarios? ¿Dónde estuvo el error tan grande entre lo que usted pensó y lo que está ocurriendo?

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, como ministro, tenía que operar dentro de la legalidad y de la disponibilidad de recursos existentes en ese momento. Por eso, para mí fue muy importante hacer esa afirmación tajante, dado que todas las empresas internacionales no podían creer que pretendiéramos implementar un sistema de esta envergadura sin una parte importante de subsidio fiscal. Ésas eran las reglas del juego y yo tenía que ser claro, con el objeto de que las empresas extranjeras evaluaran esto bajo las condiciones de las bases y no bajo lo que ellos creían.

Insisto en que nuestros cálculos decían que, una vez que se cumplieran todos los elementos establecidos en las bases, la única parte en que el fisco sí debería usar recursos públicos era en infraestructura. Si hubiésemos tenido las principales calles de la ciudad de Santiago con áreas exclusivas para buses, con paraderos como corresponde, con zonas pagas, con las arterias que no estuvieran llenas hoyos, en fin, si se hubiesen dado todas las condiciones que siempre pensamos que, de acuerdo con la ley, podía y debía hacer el Estado, nuestros cálculos arrojaban que no se requería un aumento sustancial de la tarifa.

Después de todo lo que ha pasado, me atrevo a decir que una vez que todo lo que he mencionado esté funcionando, al realizar un nuevo cálculo, se verá que el sistema es viable económicamente en órdenes de magnitud, como lo que había antes de la puesta en marcha del Transantiago. No me refiero a los 380 pesos, sino del sistema anterior al Transantiago, a su tarifa y a la forma de indexarla.

Además, respecto de eso, en las bases hay una cifra; incluso, dan un valor, para que, cuando éste se supere, el Estado tome medidas para que no suba la tarifa.

El señor MELERO.- ¡Por Dios que pensaron mal el Transantiago! Creían que no sería necesario destinar recursos del Estado, que no sería necesario entregar subsidios, que no sería necesario tener la infraestructura lista, que lo podrían llevar a cabo en 2005, que descontaminarían Santiago. Es decir, pensaron todo mal, y no hay ninguna autocrítica responsable sobre la materia. Eso es lo que preocupa respecto del futuro del Transantiago.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, reconozco muchas fallas y falencias, pero tengo confianza en que las distintas autoridades seguirán tomando las medidas para que en un plazo no muy largo tengamos un sistema mucho mejor que el que existía con los buses amarillos.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, en primer lugar, valoro la exposición del señor Etcheberry y las minutas que nos ha entregado, que me parecen bastante sólidas.

En cuanto a lo que he escuchado, aún no tengo claro la explicación del ex ministro Etcheberry respecto de los problemas del Transantiago. Me gustaría entender por qué pasó lo que pasó, por qué hubo un desastre inicial que en la actualidad no logra superar una cierta mediocridad. Quiero entender qué no estuvo bien.

Como Comisión, nuestra tarea es tener primero una explicación de lo que sucedió para, a partir de ella, determinar responsabilidades políticas. Lo peor es cuando se dan vuelta las cosas y se parte del prejuicio de que alguien es responsable y se construye un argumento para culparlo. Lo serio en esta parte es poder determinar los problemas. Quiero que nos entregue una explicación. ¿Qué pasó? ¿Dónde estuvieron los problemas?

De lo que usted ha dicho se desprende un tema muy serio, que es la restricción tarifaria, porque se ordenó todo el conjunto de decisiones en torno a una restricción tarifaria, producto de que no hubo decisión para partir con un subsidio a la tarifa. Por lo tanto, el diseño se hace sobre la base de un tipo de tarifa. Creo que es muy complejo diseñar un sistema de transporte para personas con una restricción tan fuerte en torno a la tarifa porque, para que esto funcionara, necesariamente, tenía que ser mejor la calidad del servicio, tal como usted lo ha señalado. Si no había mejor calidad de servicio que el auto, íbamos a seguir usando el auto, lo que no resolvía los problemas de fondo. En consecuencia, ¿cuál fue el peso de esa restricción, ya que se operó a partir de ella?

Comparto lo que preguntó el diputado Uriarte respecto de la flexibilidad de los contratos, ya que me ha tocado participar en distintos debates sobre la rigidez de los contratos. Por ejemplo, el tema de la frontera entre alimentadores tiene una tremenda rigidez, así como emplear más de 800, etcétera. Es decir, eso provoca un conjunto de distorsiones, porque los malos diseños de las áreas de negocios, de las zonas de alimentadores, finalmente no tuvieron la

posibilidad de tener flexibilidad en la frontera, lo que constituyó un problema muy serio.

Al final, ¿qué sucedió con esos contratos que tenían el supuesto un tanto ingenuo de que los operadores iban a ser honorables y que los iban a cumplir? En la realidad, nos encontramos con que los operadores no los cumplieron. Algunos dijeron que no había incentivo suficiente, pero ellos firmaron los contratos y habían quedado en tener 150 buses para una determinada área de alimentadores, pero en lugar de esa cantidad tenían 80 buses, y todavía siguen teniendo 80, muchos sin validadores. El señor Etcheberry dice que trataron de flexibilizar los contratos, pero seguramente hay aspectos que son muy rígidos.

En cuanto a los troncales y alimentadores -un tema que me preocupa mucho-, usted afirma que así se hace en el mundo, porque así se está pensando -expresión muy parecida a la que nos dijo don Germán Correa- y nadie propuso otra alternativa.

Para quienes no sabemos de transportes, miramos la realidad y nos preguntamos por qué una malla de troncales y alimentadores rectos no tiene circuitos, por ejemplo, en ciertas localidades que tienen su propia zona de movimiento, que no tiene que ver con el circuito general de la ciudad. ¿Por qué no los tuvieron?

¿Por qué -como nos decía la señora Gloria Hutt- no tenemos un sistema de más troncales, dada la forma rara en que se mueve esta ciudad? Hoy, casi todos se están moviendo hacia el barrio alto a trabajar, ya que es el principal mercado de trabajo. ¿Por qué no tenemos más troncales? ¿Es tan "verdad divina" esta forma de troncales o alimentadores o existen otras alternativas?

En el diseño se observan dificultades que vienen desde el comienzo. Al preguntar por estas unidades de negocio, nos dicen que porque necesitamos unidades de negocio de un tamaño tal que permitan que haya empresas de ese tamaño y no más grandes. O sea, nadie se mueve entre las áreas de Puente Alto y La Pintana, así como entre La Florida y La Granja, pero se diseñan áreas con fundamentos que no se entienden.

Usted habla de "competencia para las licitaciones"; es decir, por la cancha. Aquí se optó por no hacer competencia en la cancha. Eso lo entiendo claramente en relación a los troncales, pero no respecto de los alimentadores, dado el tipo de empresas que tenemos y dadas las características de la ciudad.

Respecto del *big bang*, usted dice que la implementación no se pensó de manera *big bang*, sino por etapas, pero en la realidad el 10 de febrero partió el 90 ó 95 por ciento del funcionamiento del plan. Por consiguiente, las personas, de la noche a la mañana, tuvieron que imaginar cómo se iban a trasladar. Es

cierto que en verano era menos cantidad de pasajeros, pero fue *big bang*.

Existía un diseño que dice que hay muchas cosas que van a quedar cubiertas en las etapas previas, pero en la realidad no fue así. De partida, todo el soporte tecnológico para hacerlo tipo *big bang* no funcionó. Es decir, se suponía que iban a haber etapas previas de pruebas, de validadores y de muchas otras cosas, pero es no sucedió.

Sobre el atraso de infraestructura quiero hacer un comentario, para saber qué opina usted.

La diputada Nogueira mezcló dos períodos distintos, porque las decisiones respecto del Metro y de la línea 4 fueron muy anteriores. Quienes somos parlamentarios por esa zona sabemos que si no estuviese esa línea, el caos sería enorme e inmanejable, ya que allí viven un millón y medio de personas. Ese soporte estructurante del movimiento de las personas ha permitido enfrentar esta realidad.

Es importante tener claro la coyuntura que vivía el país en esos años: había una crisis económica, no había recursos ni empleos, por lo que muchas de las decisiones tuvieron como objetivo generar empleos o actividad económica y no sólo con definir políticas de transporte. Además, es bueno recordar el rechazo que existió entre los parlamentarios de regiones. Cada vez que se destinaba un peso al Transantiago había una protesta. Incluso, durante la discusión de la última ley de Presupuestos, hubo una gran protesta de los parlamentarios de regiones. Es adecuado ubicar el tema en su debido contexto.

Según lo que nos ha dicho el señor Etcheberry, hubo decisiones respecto de infraestructura que no se implementaron. ¿Por qué? Tengo entendido que hubo decisiones al respecto. ¿A qué se debe ese atraso? Entiendo que todavía hay un problema en el Ministerio de Obras Públicas. Provoca indignación ver, por ejemplo, la calle Carmen y otras cercanas. Todas corresponden a programas del Ministerio de Obras Públicas, pero se le echa la culpa al Serviu, que no tiene nada que ver. ¿Por qué se atrasó?

¿Cuáles son los principales errores que se cometieron durante su período? ¿Qué lecciones saca y qué cosas no haría de la misma manera? Si bien nuestro objetivo es determinar las responsabilidades políticas, también queremos sacar lecciones para el futuro. En ese sentido, ¿qué cosas habría hecho de otra manera?

Hay gente que dice que el problema de las mallas de recorrido es que se hizo todo en obra gruesa y sin información de ingeniería de detalles. La consultora Fernández & De Cea nos ha dicho que el problema es que no hubo ingeniería de detalles; lo mismo nos señaló la señora Gloria Hutt. ¿Fue así?

Finalmente, ¿existen actas de las reuniones del Comité de Ministros y del comité técnico durante el período del entonces ministro Etcheberry? Una era quincenal y la otra semanal. ¿Es posible contar con esas actas? Serían de mucho interés para la Comisión, para seguir el debate que hubo en esas instancias.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para solicitar las actas de las reuniones del comité de ministros y del comité técnico?

**Acordado.**

Tiene la palabra el señor Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, el tema del peso de la restricción tarifaria es muy importante y seguramente por ello insiste el diputado Montes.

Reitero mi respuesta: nuestros números indicaban que con valores parecidos a los existentes en la tarifa antigua, siempre que el Estado construyera toda la infraestructura, se podía financiar un plan como el Transantiago, que no es como el de París o Londres, pero que, para nuestra realidad, era bastante mejor que el sistema de los buses amarillos. Para mí era una restricción y un dato. En ese momento no estaba en condiciones de plantear que debía haber subsidio público. Eso habría sido rechazado de inmediato. Además, tal como señaló el diputado Montes, habría habido una fuerte reacción de las provincias. En Chile hay subsidios para los más pobres, pero un subsidio generalizado para la locomoción pública no estaba dentro de las posibilidades y, por eso, no gasté esfuerzos en ese objetivo, por cuanto sabía cuál iba a ser la respuesta.

Respecto del tema de los diseños, está expuesto en una de las minutas. No obstante, puedo decir que se buscaron distintas áreas para que algunas empresas hicieran eso en los alimentadores.

Ahora, ¿por qué diez y no cinco o trece? Es un punto discutible. Antes teníamos como 3 mil empresarios. Pensamos que pasar a diez empresas alimentadoras y cinco troncales, más el Metro, ya era un cambio muy fuerte. Es cierto que, especulando, alguna vez nos preguntamos qué pasaría si todo lo hiciera una gran empresa, en todo Santiago. Esa alternativa nos pareció muy riesgoso. Reconozco que es un tema discutible, pero ésa es la razón por la cual llegamos a ese número.

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

Tiene la palabra su Señoría.

El señor MONTES.- Si hubiera menos zonas alimentadoras, podría haber habido competencia dentro de esas zonas.

El señor ETCHEBERRY.- Nunca se planteó la posibilidad de la competencia al interior de una zona,

por cuanto nuestra idea era evitar los males que tenía el sistema de los buses amarillos, que se peleaban los pasajeros entre buses de distintas líneas e, incluso, entre los buses de una misma línea. Por eso, nos pareció que debía haber una sola empresa, con responsabilidad en una cierta área, pero con una serie de obligaciones, como frecuencia, pasajeros, baja evasión, recorridos convenientes, etcétera, y que la autoridad debía hacer cumplir esas bases. Además, había formas para variar los recorridos, las condiciones y las frecuencias en la medida en que fuera necesario.

Por lo demás, por lo que sé y he preguntado a algunos expertos, en aquellos lugares del mundo en que funciona la administración pública como uno quisiera, también operan sobre esa base. O sea, no conozco experiencias donde los buses compitan entre sí por llevar a los pasajeros. Por el contrario, en muchas partes hay una sola empresa en toda la ciudad, y más encima pertenece al municipio o al Estado. Lo mismo sucede en otras áreas. Por ejemplo, la compañía de electricidad, la de agua potable o la sanitaria es una sola en una misma ciudad. Es decir, hay varios ejemplos en que, en forma natural, por el tema de las externalidades o por otras razones, se termina con un solo operador. Lo importante es que existan reglas del juego que impidan que quien tiene ese monopolio actúe y obtenga rentas monopólicas. Eso es lo que tratamos de evitar en las bases.

Respecto del supuesto de que los operadores debían ser honorables, ya respondí esa consulta. Pensábamos que los operadores, con otros incentivos, podían cambiar. Y si no cambiaban, la autoridad contaba con las herramientas para caducar las concesiones y relicitar. Pero pensamos que había que dar la posibilidad para que los operadores antiguos participaran y se modernizaran.

Por otra parte, coincido con lo señalado por algunos diputados, entre los que se encuentra el diputado Montes, en el sentido de que la puesta en marcha terminó siendo un *big bang*.

Insisto en que no se pretendió que fuera así, y por eso traje una minuta donde aparece lo que decían las bases y las etapas que debían cumplirse.

El señor HALES (Presidente).- ¿A qué minuta se refiere?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, a la elaborada por los señores Aldo Signorelli y Juan Carlos Muñoz, que se refieren al tema.

El señor HALES (Presidente).- ¿En esa minuta hay una sugerencia para que esto se haga por etapas?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, nunca nadie tomó decisiones para que esto se hiciera de manera *big bang*. Nunca en el Comité de Ministros alguno de los que teníamos responsabilidad y teníamos derecho

a voto estuvo por hacer esto a manera de *big bang*. Por el contrario, siempre pensamos que había que implementarlo por etapas, para ir corrigiendo, aprendiendo o modificando algunas cosas, porque todo de una vez sería un desastre.

El señor HALES (Presidente).- Señor Etcheberry, para dejar consignado claramente este punto en las actas de la Comisión, ¿usted quiere decir que en el transcurso de los años, mientras se iba estudiando y poniendo en marcha el Transantiago, se había resuelto que esto se haría de manera gradual, por etapas, y no en la forma en que inició el 10 de febrero de 2007, esto es, poniendo en funcionamiento el ciento por ciento. El único elemento que se deja afuera es que no se iba a cobrar en esos días. El resto fue poner en marcha completamente el Transantiago. Entonces, hay un período previo que siempre considero el punto con gradualidad. ¿Es así?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, el único que al comienzo habló de *big bang* fue el señor Germán Correa. Pero, eso no tenía ningún asidero en el Comité de Ministros. De hecho, recuerdo que él fue coordinador sólo durante un año. Pero nunca pensamos que debía ser como *big bang*.

Ahora bien, ¿qué etapas se deberían haber cumplido de acuerdo con las bases? Se licita en diciembre de 2004 y se firman los contratos a principios de 2005. En agosto de 2005, empiezan a operar las nuevas empresas en los recorridos antiguos, o sea, Subus, la de los colombianos y las demás.

¿Qué significa que deben funcionar como empresa? Las bases establecían que los buses deben ser de la empresa o deben ser arrendados a largo plazo por la empresa. Eso es distinto a lo existía antes, ya que había una gran atomización.

Además, los sueldos de los choferes no podían depender del boleto cortado, sino que debían determinarse en base a un sueldo fijo más una parte variable, que no podía depender del boleto cortado. Por ejemplo, los choferes no se podían llevar los buses a sus casas. Entonces, de acuerdo con las bases, eso debería haber sucedido en agosto de 2005. Después se determinó una fecha en la que todos los buses debían tener un validador, para que los usuarios pudieran pagar con las tarjetas Multivía o "bip". También debía funcionar el sistema de *clearing*.

El señor HALES (Presidente).- ¿En qué fecha debía estar listo el sistema de *clearing*?

El señor ETCHEBERRY.- No estoy seguro si a principios de 2006. No sé la fecha exacta.

El cambio de recorrido sería en agosto, que podía ser prorrogable hasta octubre de 2006. Entonces, fue en una fecha anterior, para tener un tiempo razonable y que todo estuviera funcionando, al igual

que el sistema de *clearing*. No sé la fecha exacta. De todos modos, fue bastante antes de que se cambiaran todos los recorridos. Además, la llegada de los buses era por etapas.

El señor HALES (Presidente).- ¿El sistema de *clearing* debería haber estado funcionando antes de que empezaran a operar los nuevos recorridos?

El señor ETCHEBERRY.- Así es.

El señor MONTES.- Pero desde el punto de vista de la planificación del equipo público que estaba controlando, porque el contrato con el AFT se firmó mucho después. No sé qué fecha se estableció en el contrato con el AFT, porque es el que manda para efectos del *clearing*. No sé si estoy equivocado, pero, al parecer, el soporte tecnológico depende de ese contrato. Por lo tanto, una cosa es la voluntad y otra el contrato mismo.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Etcheberry, en esa fecha, el BancoEstado era el principal accionista del AFT, que, por lo demás, debía preocuparse de que funcionara el *clearing*. Entonces, hay un problema de fechas que no está claro.

Por eso, me gustaría que nos aclarara la situación en el año en que usted fue presidente de BancoEstado, principal accionista del AFT, y si tuvo alguna injerencia en la participación para ver cómo funcionaba el *clearing*.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, es cierto que al dejar el ministerio, los primeros días de 2005, asumí el cargo de presidente del BancoEstado y una de las primeras de las que me preocupé al estar al otro lado es que había una licitación, pero ningún banco estaba interesado en participar. Como presidente del BancoEstado pedí que estudiaran bien la situación, porque el Transantiago es muy importante, que analizaran su rentabilidad y entendieran que aquí había una gran oportunidad para bancarizar a sectores no bancarizados del país. Había una razón estratégica para que el BancoEstado participara. El hecho de que el BancoEstado participara gatilló la entrada de los otros bancos, por no sentirse solos y porque nadie quiso quedarse fuera de ese mercado. Ésa fue mi intervención.

Después, todas las negociaciones y los detalles los llevó el gerente general, José Mena, y Óscar González. Había un gerente general en el banco y yo venía dejando el Ministerio de Transportes, por lo que no me pareció prudente intervenir en los detalles de esa licitación. De hecho, cuando había conversaciones con el ministerio, no las llevaba quien habla, sino José Mena u Óscar González, porque yo había

sido ministro de esa cartera y era importante separar los roles. No puedo contestar sobre la fecha exacta, pero está en las bases y me parece que también está en la minuta que entregué.

El diputado Montes me consultó por qué no se implementaron las licitaciones de infraestructura en las fechas señaladas. Si bien renuncié en diciembre de 2004, tengo una hipótesis general al respecto: el funcionamiento del Estado. Faltaba el RS, el Ministerio de Hacienda no daba la autorización, que otro ministerio no priorizó el tema como se debía, que al llamar a licitación pasó algo, costó mucho hacer las expropiaciones y demoran mucho. Creo que eso fue lo que pasó.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿qué falló que hoy nos encontramos en una comisión investigadora?

El señor MONTES.- ¿Y qué lecciones sacaría de esta experiencia, globalmente, no sólo en cuanto a infraestructura?

El señor ETCHEBERRY.- Vuelvo una y otra vez al tema de la modernización del Estado. Pienso que hay que tener gente más capacitada y contar con más recursos para temas tan complejos. Ése es el punto. Por ejemplo, cuando estuve en el Servicio de Impuestos Internos se modernizaron la infraestructura y las leyes, gracias a las cuales los funcionarios tienen sueldos de mercado, se escogen por mérito y hay una autoridad para resolver los problemas. Lo ocurrido en ese servicio es un ejemplo comparable con el sector privado, incluso, muchas cosas son mejor que en el sector privado, porque se hicieron bien las cosas. Pero, desgraciadamente, a la modernización del Estado, fuera de algunas excepciones, no se le ha dado suficiente importancia.

Es de responsabilidad del Ejecutivo, porque no ha enviado los respectivos proyectos de ley, porque nombra a tales o cuales personas en determinados cargos. Además, está el tema de las rentas. También hay responsabilidad del Congreso Nacional, por los proyectos que aprueba o no aprueba, o por los criterios con que los aprueba. Hay muchas razones, pero creo que ése es el tema, que es el más complejo que me ha tocado ver en el sector público o en el privado, y considero que no hay una adecuación entre la complejidad del problema y la gente que dirige esto.

La responsabilidad la tiene el Estado. Aunque sean los privados quienes se adjudican las licitaciones, es el Estado el que hace las bases, el que controla que éstas se cumplan y que toma las decisiones para renegociarlas o cambiar a quienes no las están cumpliendo. O sea, es el Estado es el que tiene que conducir. Creo mucho en el sector privado, pero considero que en temas como éste es el Estado el

que tiene que hacer las cosas en mejor forma. Ésa es mi respuesta global. Ahora, se podría entrar en detalles, pero, a mi juicio, en general, esos son los grandes problemas y carencias que tenemos.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, por su intermedio quiero saludar a don Javier Etcheberry y darle las gracias por estar acá y dedicar parte de su tiempo a colaborar con nuestra investigación.

Partiré refiriéndome a sus últimos comentarios, porque me parece que, de acuerdo con el pronóstico que él da del desastre del Transantiago, quiere decir que estamos en graves problemas. Piensen ustedes en el resto de los problemas que tiene el país y que debemos enfrentar, como la crisis energética, el mejoramiento del control del Estado, todo lo que tiene que ver con la modernización tecnológica. Si todos esos problemas se van a enfrentar como se enfrentó el Transantiago, estamos en serios problemas como país. Habrá que hacer algo urgente para modernizar el Estado, algo que se ha retrasado por años a pesar de los múltiples proyectos que existen al respecto, porque, de lo contrario, no sé a dónde vamos a llegar. Me parece muy preocupante el planteamiento que se ha hecho.

Sabemos que, a propósito del Transantiago, hubo numerosas asesorías, aunque parece que no fueron suficientes. ¿Cuánto se invirtió en asesorías para el Transantiago? Tenemos algunas cifras muy importantes, pero me gustaría que nuestro invitado las confirmara.

Por otro lado, me llaman mucho la atención los resultados de la encuesta del CEP que mencionó el señor Etcheberry. La verdad es que como las encuestas son parciales -no generales ni nacionales y, en este caso, parece que ni siquiera fue regional-, uno siempre se pregunta a quién habrán encuestado, a quién habrá sido dirigida la muestra. Y la pregunta viene muy al caso, porque el hecho de que los santiaguinos hayan dicho que están más conformes con el Transantiago que con el antiguo sistema, el de los buses amarillos, me lleva a pensar que más bien le preguntaron a los automovilistas o a aquellas personas que durante meses, por distintas razones, han evadido el pago del pasaje de los buses del Transantiago, como, por ejemplo, que los validadores y los cobradores no estaban listos.

Todos los días nos encontramos, en cualquier lugar de Santiago, con miles de personas que no quieren que llegue la hora de tomar el Transantiago, por la tragedia que para ellos significa.

Hoy en la mañana, periodistas de una canal de televisión -no recuerdo bien de cuál- preguntaban en la calle la opinión de los santiaguinos respecto del proyecto que pretende hacer feriado el 17 de

septiembre, y la mayoría les respondió: "¡Qué agradable, un día más para descansar del Transantiago!". Por muy importante y reconocido que sea el CEP, me parece que esa encuesta no corresponde a la realidad; no le puedo creer.

Por otra parte, me quedaron dudas respecto del llamado *big bang*, de la idea de implementar todo el proyecto de una vez. Sabemos que partió lentamente, desde el 2005, con algunas experiencias que bastaron para probar que era un fracaso.

En el mismo sentido, tengo entendido que en Francia, en 2004, se realizó una conferencia internacional a la que asistió el señor Etcheberry junto con Gibrán Harcha, ocasión en la cual, en las oficinas de la Medef, una poderosa organización empresarial francesa, nuestro invitado expuso el plan Transantiago como un gigantesco proyecto que haría de Santiago un referente en la materia. Según dice un informe, los franceses se mostraron muy contentos con su perfecto francés, pero casi se murieron del espanto que les provocó la sola idea de implementar el proyecto a través de la modalidad de *big bang*.

Después, el señor Harcha habría dicho: "Lo tenemos todo estudiado, incluso los planes de contingencia". Y en un tono confidencial, agregó: "Tenemos que hacerlo rápido por razones políticas". Ésa es una información que usted podría desmentir o confirmar.

También tenía una duda respecto de la coincidencia de que hubiera llegado al BancoEstado al AFT, lo que produjo bastante cuestionamiento por parte de la banca nacional e, incluso, extranjera. Pero creo que esa pregunta ya está respondida.

Respecto de las licitaciones, quisiera consultar cuántos abogados externos e internos participaron en la revisión de las licitaciones y cuál fue el procedimiento que se usó para aprobar las bases de licitación.

También quiero saber si hay algún decreto firmado por el Presidente Lagos sobre esas bases y si él conoció de las bases o de la licitación, dado que estaba interesado en el proyecto y como ingeniero bien podría haber dado su opinión sobre la materia.

Por otra parte, ¿quiénes recomendaron para los operadores una demanda referencial o monto fijo mensual, independiente de los pasajeros transportados? ¿Por qué se igualó la tarifa del Metro a la de los buses? Obviamente, la gente iba a preferir el Metro. Como lo planteó la diputada Nogueira la semana anterior, nos da la sensación de que hubo más interés en promover el Metro para que tuviera un gran impacto y hubiera muchas inauguraciones. Tal vez por eso se le aportaron 2 mil millones de dólares versus menos de 200

millones de dólares -un poquito, como dijo el señor Etcheberry- al transporte de superficie.

¿No habrá sido que realmente hubo interés en que funcionara el Metro con más gente, con más paraderos y se dejó de lado la concentración que podría haber tenido el Transantiago mismo? Eso es lo que más ha afectado a las personas, porque, aunque se diga lo contrario, los santiaguinos echan de menos las mallas antiguas que los trasladaban de un lugar a otro.

La última pregunta tiene que ver con algo que afirmó en la Comisión el señor Germán Correa. ¿Cuán grave fue que el señor Germán Correa, experto en transporte, hubiera dejado el cargo? Obviamente, sabemos que lo dejó por varias razones, entre ellas, porque sintió que no podía tomar decisiones frente al Comité de Ministros.

También dijo que una de las razones de no haber sido escuchado fue porque el ministro asumió una serie de otras responsabilidades y, al final, terminaba siendo el subsecretario -en ese tiempo, Guillermo Díaz- quien tomaba las decisiones y estaba más relacionado con el Transantiago.

Señor Presidente, esas son mis preguntas para el señor Etcheberry.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, sobre los montos de las asesorías del Transantiago, me remito a la información que ha mandado el ministerio. No tengo una información distinta a ésa.

En cuanto a la encuesta del Centro de Estudios Públicos, aquí tengo copia de las preguntas, aunque traje sólo la parte relacionada con el Transantiago, pero en la página web del CEP aparece la metodología de cómo preguntan. Quiero precisar que no preguntaron sólo a los automovilistas, sino a los automovilistas y a los que usan el Transantiago, y estos últimos tienen una opinión menos mala de ese sistema de transporte que los automovilistas respecto de la que tenían de los buses amarillos.

Por otra parte, en la exposición que presentamos en Francia, en las oficinas de la Medef, nunca planteamos el *big bang*, pero obviamente los que asistieron quedaron impresionados por la tremenda transformación que implicaba el cambio del transporte público de Santiago. De hecho, la empresa de capitales franceses Connex, que opera en todo el mundo, se presentó a la licitación y quedó muy frustrada porque no ganó debido a que los operadores colombianos ofrecieron más dinero para la reserva técnica. Sin embargo, con posterioridad esa empresa compró su parte al empresario José Yuraszeck, de manera que ahora es propietaria de Redbus.

En cuanto a otra consulta sobre las bases y los abogados, no estoy seguro de cómo se elaboraban las bases de licitación, porque ese tema estaba a cargo de los abogados de la Subsecretaría de Transportes.

Desconozco qué informes se pidieron sobre materias jurídicas, pero puedo señalar que se pidieron a dos empresas privadas que participaron -me parece que Celfin y SyS Ingenieros-, que ayudaron en la elaboración de los modelos de negocios en que se incluyen las bases. También participó Invertec en el tema Metro-Transantiago. Eso es lo que recuerdo.

A mi juicio, los temas más complejos no decían relación con los aspectos jurídicos, sino con la forma de estructurar los distintos contratos para lograr un cierto efecto en la movilización pública en Santiago. En todo caso, la Contraloría revisó en forma detallada las bases e implementamos los cambios que ella sugirió.

En mi calidad de ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, firmé las bases de licitación, pero entiendo que también las suscribe el Presidente de la República. En todo caso, fueron revisadas en el Comité de Ministros, de manera que también las revisó Hacienda, así como varios que no tenían poder de firma, porque, como he reiterado varias veces en esta sesión, las cosas se hacían de manera consensuada.

La demanda referencial fue una forma de mitigar el alto riesgo que tenían los distintos operadores al presentarse a una licitación, porque existía un alto nivel de incertidumbre respecto del número de pasajeros que tendría el nuevo sistema de transporte. Para tal efecto diseñamos dos seguros. El primero tenía por objeto alargar la concesión, hasta que se lograra el valor esperado de los ingresos futuros, y el segundo era un seguro cruzado. Como el sistema debía funcionar con baja evasión, se implementaron distintas medidas para asegurarnos que eso sucediera, porque había mucho más certidumbre respecto del total de viajes que iba a haber en la ciudad de Santiago que sobre los viajes que efectuarían los operadores en los distintos troncales y alimentadores. Por esa razón diseñamos un sistema de seguro cruzado, en el cual si bien se pagaba a los operadores por pasajero transportado, al mes siguiente el sistema les reponía el noventa por ciento del menor ingreso a través del alza de la tarifa por pasajero transportado-no hacia atrás-, en el entendido de que si había más pasajeros en un área eso significaba que hubo menos en otra, de manera que se producían efectos contrarios en uno y otro lado, los que de esa forma se anulaban.

Se ofrecía el seguro a los distintos operadores del sistema, pero no era un seguro estatal.

Sin embargo, tal como se señala en la minuta que dejé en poder de la Comisión, ese procedimiento se llevó a cabo porque a todos los operadores les interesaba mantener la evasión baja, no sólo porque lo establecían las bases, sino porque de lo contrario no habría dinero para pagarles. Incluso, en la minuta se dan a conocer cifras sobre la forma en que se repartían los dineros, donde se observa que se daba prioridad en mayor porcentaje a los troncales 2 y 4, porque tenían buses nuevos, a diferencia de los otros. Así fue como se diseñó.

Ahora, una vez que está funcionando el sistema, el ministro Cortázar ha renegociado los contratos y ha cambiado ese factor, de 0.9 a 0.65. Me alegro de que lo haya logrado, porque significa que, en un mayor porcentaje, los buses van a recibir todos los meses, según los pasajeros que tengan en ese mes y en los meses siguientes.

Respecto del tema del mayor interés en promover el Metro versus los buses, ya he explicado que no intervine en las decisiones de duplicar la capacidad del metro, salvo en el caso de Recoleta y de las autopistas.

Me parecía que, con la tremenda inversión que estábamos haciendo como país, en gran parte con los recursos del propio Metro, había que tratar de usar esa inversión. Para mí no era aceptable que mucha gente fuera por la superficie en buses, si abajo, por la misma línea, fuera un metro semivacío.

Por eso -por lo menos está en las bases-, se estimó que tenía que salir de circulación gran parte de los buses en las horas valle cuando el metro tuviera capacidad suficiente. Y el sistema de integración tarifaria, a través de la tarjeta Multivía bip, permitía que la gente pudiera cambiarse de un bus al metro y del metro a otro bus.

¿Por qué se puso la misma tarifa del metro a un troncal? Quiero señalar que, en ese tiempo, nadie planteó algo distinto. En todo caso, coincido con lo dicho por la diputada Cristi, en el sentido de que es correcto lo que hizo el ministro Espejo en cuanto a cobrar un poco más por el metro. En efecto, creo que eso se debería haber hecho.

Pero no hay que pensar que lo que cobra el metro entra al metro. Tengo una copia del anexo 1 de la integración del Metro al Transantiago que muestra que lo que percibe el Metro son 215 pesos por pasajero hasta 580 millones de pasajeros al año, y 90 pesos entre 580 millones y 700 millones -que era lo que planteábamos-, y 48 pesos cuando se superaran los 700 millones de pasajeros. O sea, cuando más gente transporta el Metro, recibe más, pero en forma marginal decreciente. Teníamos una estimación de 700 millones de personas al año.

Respecto de la consulta sobre por qué Germán Correa dejó el cargo, puedo afirmar que fue por que el Presidente de la República le pidió la renuncia. Yo se la pedí en nombre del Presidente y del Comité de Ministros. ¿Por qué? Creo que Germán Correa hizo un buen trabajo inicial, pero cuando se trataba de avanzar y aterrizar -por así decirlo- muchos aspectos, el proyecto no estaba yendo a la velocidad que queríamos.

Por eso, si bien estábamos muy agradecidos por lo que hizo Germán Correa en una primera etapa, pensábamos que se requerían otras capacidades, otros conocimientos y otras formas de trabajar en equipo, porque esto no lo hacía el coordinador del Transantiago, sino los ministros. Entonces, se requería un coordinador que trabajara en equipo con todos los técnicos y con los distintos ministros que había en el comité.

La petición de renuncia, por intermedio del Presidente, fue unánime de parte de todos los miembros del Comité de Ministros.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, me alegro de ver la encuesta, porque refleja claramente que el 70 por ciento de los chilenos dice que el Transantiago funciona mal y solamente un 5 por ciento afirma que funciona bien.

La última pregunta es la siguiente: ¿El Presidente Lagos firmó algún decreto para proceder con las licitaciones, las bases y echar a andar el sistema?

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

El señor ETCHEBERRY.- Me imagino que sí, pero eso lo puede pedir la Secretaría porque está en las bases.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, primero me gustaría hacer una pequeña precisión, porque siento que debemos ser rigurosos.

Hoy, en Chilevisión, el canal de Sebastián Piñera -no estoy seguro si ya lo vendió-, hubo una entrevista a un par de personas en la calle, no era una encuesta, y sólo una de ellas dijo que, para evitarse el Transantiago, le gustaría que el 17 de septiembre fuera feriado.

Por otra parte, creo que hay una pequeña contradicción, porque cuando se le mencionó el artículo de prensa en que se afirmaba que algunas personas que trabajaron en el Transantiago estaban orgullosos del Transantiago, el señor Etcheberry aclaró que no era así. Sin embargo, al principio de su intervención me pareció entender que estaba contento con el proyecto y

que lo apoyaba. Me parece un tanto contradictorio, por lo que me gustaría que lo aclarara.

Quiero ser preciso: una cosa es el proyecto Transantiago y otra es la implementación. Obviamente, no estoy orgulloso de la implementación del Transantiago, pero sí lo estoy por el hecho de que el proyecto haya sido pensado por el Presidente Lagos para mejorar la calidad de vida de los santiaguinos.

Por otra parte, es importante precisar que estamos intentando buscar responsables, pero no debemos culpar adelantadamente a algunas personas. Me pareció que el objetivo de la diputada Claudia Nogueira era al Presidente Lagos del desastre del Transantiago. Debemos abrirnos y buscar las responsabilidades, para corregir el problema y solucionarlo. No podemos aparecer culpando a una persona sin haber finalizado la investigación. Incluso, esa situación nos puede inhabilitar. Si ya tenemos prefijado que la responsabilidad es de una persona y vamos tras ella a como dé lugar, eso hace que la investigación no sea transparente y objetiva.

También quiero que el ex ministro Etcheberry confirme si durante su mandato se decidió implementar el sistema por tramos -no de manera *big bang*- debido a que este último iba a producir lo que efectivamente ocurrió. ¿Estaba de acuerdo ello? ¿Sabe quién tomó la decisión de que se hiciera por *big bang*? ¿Le comunicó a su sucesor de Transportes la decisión de no hacerlo por *big bang* sino por tramos?

También quiero saber si el señor Etcheberry se siente responsable de haber restringido la implementación de la infraestructura para mantener el valor del pasaje en 380 pesos.

De las distintas discusiones y de lo que ha parecido en los medios de comunicación, he entendido que, para mantener ese valor, se restringió una serie de otras inversiones, incluyendo la infraestructura. ¿Se siente responsable de eso? ¿Esa decisión de mantener la tarifa en 380 pesos contribuyó al desastre en la implementación?

¿Qué diferencias sustanciales existen entre el plan de transporte público que usted recibió al ser nombrado Ministro y cuáles fueron los cambios más importantes que se generaron hasta que usted dejó el cargo? ¿Cómo dejó ese plan respecto de lo que recibió en un principio?

Además, el ex ministro se refirió a la responsabilidad compartida de los actores del Transantiago. ¿Cuáles fueron las políticas erradas que se introdujeron durante su gestión, que se reflejan en la actual situación? ¿Hubo políticas que se dictaron en esa época y que se reflejan hoy como equivocadas?

A su juicio, ¿qué responsabilidad tienen en el desastre de hoy los operadores privados? Me refiero

al AFT, Sonda, empresarios de buses, etcétera. Siempre se tiende a hablar solamente de la responsabilidad del Gobierno.

Hay varias comunas -estuve en un par de reuniones cuando era alcalde-, a las cuales no llega el Metro. ¿Cuál fue el plan de trabajo que ustedes desarrollaron con los municipios que no tenían Metro? ¿Se los escuchó para que pudiera llegar el Transantiago a esas comunas? ¿Se consideraron las opiniones de municipios como Pudahuel, Cerro Navia, Renca, etcétera? ¿Se definieron rutas para que los buses llegaran a aquellos lugares donde hoy nos encontramos con verdaderos hoyos negros?

Eso es todo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Se suspende la sesión por cinco minutos.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el señor Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, el diputado Farías hablaba una contradicción entre defender el Transantiago y no sentirse orgulloso con lo que ha pasado.

La verdad es que coincido con el mismo criterio que entregó el propio diputado en su consulta. Creo que había que hacer algo por modernizar el transporte público en Santiago. Considero que la forma como se organizó, era la que correspondía. Pero, obviamente, no me siento orgulloso de todo lo que ha pasado. La gente ha sufrido mucho con todos los problemas que ha habido, con los distintos incumplimientos y con las diferentes fallas.

Por lo tanto, espero que el ministro Cortázar siga arreglando las cosas que hay que arreglar y que las empresas privadas que participen sigan mejorando y cumpliendo con las bases. Si eso no ocurre, de acuerdo con las bases, el ministro tendrá que sacarlos y cambiarlos por otros. Eso pienso sobre ese tema.

Respecto de quien tomó la decisión de que fuera por etapas o *big bang*, la verdad es que ningún ministro pensó que había que hacerlo por *big bang*. Germán Correa pensaba que era mejor hacer todo junto porque así funcionaba bien el sistema, pero ninguno de los ministros consideró que eso era realista, porque nunca iban a funcionar bien todas las cosas. Ahora, que la puesta en marcha terminó siendo un *big bang*, desgraciadamente, fue así en parte. Debieron haberse cumplido una serie de hitos, pero no soy yo el que tiene que explicar por qué eso no sucedió.

¿Por qué se restringió la infraestructura para mantener los 380 pesos? Invité y conversé con el nuevo ministro de Transportes Sergio Espejo y le ofrecí

mi colaboración, pero, como suele suceder, el ministro hizo sus cosas y luego no tuvimos mayor relación.

No es contradictorio que no haya subsidios públicos para la tarifa y que el Estado haga la infraestructura, porque siempre pensé que la infraestructura debía hacerla el Estado. La infraestructura no está considerada en la tarifa. Lo único que, en forma indirecta, puede impactar la tarifa es, por ejemplo, que alguna obra, como la construcción de una estación intermodal, se le cobre al fondo del Transantiago, mediante el sistema de concesiones. Pero en relación con los dineros estos son temas menores, porque siempre se pensó que los dineros alcanzaban, y si no era así, los ministerios los terminarían absorbiendo con dineros públicos.

De hecho, si uno revisa las bases de una de las licitaciones -no me acuerdo específicamente cuál es-, en ella se dice que en última instancia pagará el Ministerio de Obras Públicas o el Ministerio de Vivienda aquellas cuotas que no se puedan pagar por el Transantiago.

Por lo tanto, siempre he creído que el Estado tiene que invertir mucho más en infraestructura, lo cual jamás ha estado considerado en la tarifa.

¿Qué recibí y qué dejé del plan de transporte público Transantiago? Cuando llegué, había ideas generales sobre alimentadores, troncales, tarifa integrada; no había mucho más. Por lo tanto, el rol que tuvo Germán Correa y quienes participamos en el Comité de Ministros del Transantiago fue darle forma a esas ideas.

En diciembre de 2004 o los primeros días de enero de 2005 entregué un sistema en que se habían licitado los buses y estaba bastante avanzada la idea de licitar el AFT, lo que hizo el ministro Estévez. También había ideas sobre las bases de la licitación del Siaut. Eso fue lo que dejé; es decir, se aterrizó esta idea general y se creó un cronograma y una serie de metas a cumplir.

¿Qué políticas fueron erradas? No siento que la política general haya sido errada, porque no encuentro equivocado que el Estado haga las licitaciones y que las empresas privadas operen el transporte. Hay gente que piensa que todo esto lo debería haber hecho el Estado. Otros piensan que debería haber habido un *laissez faire* mucho mayor. Creo que la filosofía que inspiraba el proyecto y lo que se plasmó en las bases eran correctos, en cuanto al rol del Estado y de los privados.

Tengo la impresión de que el tipo de buses significa una mejora sustantiva con respecto a lo que había antes, a precios bastante convenientes. El sistema de la tarjeta sin contacto ha generado un consenso sobre su efectividad. Quizás el único problema

es la forma de cargarla. En consecuencia, considero que los elementos centrales del Transantiago han sido correctos y posibles de perfeccionar. Sin embargo, considero que la dirección general es la correcta.

La responsabilidad de la empresa privada es cumplir con las bases. Son responsables en la medida en que cumplan con las bases. Muchas cosas salen en los diarios, pero información de empresas que no han cumplido en forma grave con las bases apenas sale en los diarios.

Respecto a los recorridos, está claro que Metro no podía llegar a todas partes y por eso privilegiamos con buses, a través del Transantiago, los lugares en que había más tráfico, más pasajeros y no había metro. Se partió de los recorridos de los buses amarillos y después se han hecho distintos cambios que, incluso, han pedido algunas personas de sectores que no han sido muy afortunados, pero que nuevamente se han vuelto a cambiar. O sea, los recorridos se han cambiado muchas veces, antes de que haya partido el plan e, incluso, después.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Javier Etcheberry.

Quiero partir con unas palabras que expresó a un diario el señor Germán Correa, en marzo de 2007. Sobre las responsabilidades, Germán Correa, dijo: "Hay que preguntarle a los que lo adelantaron. Javier Etcheberry tenía la responsabilidad ciento por ciento".

El señor Etcheberry afirmó en la Comisión que era partidario de invertir en infraestructura de vía pública, que la decisión del pago por kilómetro recorrido fue una decisión más bien técnica, que nunca fue partidario del *big bang* y que el Metro, como eje estructurador del Transantiago, era lo que había que hacer, porque no era lógico tener un metro vacío con buses circulando arriba. Claramente, eso no es lo que dijo el señor Correa. ¿Cuál es la explicación por esta contradicción tan vital?

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, no puedo explicar contradicciones de otros. Sí puedo decir que, cuando se fue Germán Correa, dijo que todo estaba listo. Incluso, algunos diputados presentes estuvieron en aquella sesión pública. Aun más, la prensa recogió que en 2005 esto debería estar funcionando con todas sus etapas desplegadas. Ésas son las opiniones que recuerdo y que, además, han sido recogidas por la prensa sobre lo que él pensaba que dejó cuando se fue.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Él también afirmó que el problema había sido también la eliminación de los taxis colectivos como componentes de la capilaridad del sistema en los sectores periféricos;

una falta de validación de la malla por participación ciudadana, que él consideraba eje central, y que se había respondido en exceso a las exigencias del Metro, imposibilitando poner troncales arriba del Metro, y que se desvalorizó el rol comunicacional.

El señor ETCHEBERRY.- Sobre el tema de los recorridos -como dije-, primero se partió de los que tenían los buses amarillos, se consultaron distintas instancias y, después, se cambiaron varias veces.

Respecto de los taxis colectivos, sucede que cuando el señor Correa se fue, efectivamente él tenía un borrador de bases de licitación de taxis colectivos que pensaba que se debía firmar e implementar. En el Comité de Ministros revisamos esa propuesta -y creo que la mejoramos-, pero hicimos la licitación de taxis colectivos y recuerdo que, entre otras cosas, decía que cuando estuviera funcionando el Transantiago no podían circular los taxis colectivos por las vías troncales. La idea era que los taxis colectivos alimentaran los buses del Transantiago y no estuvieran interfiriendo con ellos. No sé si alguno recuerda que esa implementación significó muchos conflictos, en particular en la comuna de Maipú, en que hubo muchos conflictos con los taxistas colectivos, que no querían tener este nuevo rol, sino que querían trasladar gran parte de los pasajeros, incluso por los troncales.

Entonces, hicimos la licitación -creo que es parte del Transantiago coordinar los recorridos de los buses colectivos- y también hicimos -no alcancé a terminarla- una licitación de los taxis colectivos. Además, creo que habría que preocuparse -entiendo que aún no se ha hecho- de los recorridos de los camiones en la ciudad, que todavía está pendiente.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero preguntar al señor Etcheberry, por su intermedio, si durante su período se le comunicaban periódicamente al entonces Presidente Ricardo Lagos los resultados de las conversaciones sobre los problemas detectados.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, el Presidente Lagos es una persona con una gran capacidad, que participaba y sabía de todos los temas que sucedían durante su gobierno: la licitación de las tarifas, la concesiones, etcétera. En todos los temas, daba la última palabra, pero, obviamente se basaba en sus ministros y demás jefes para los distintos temas. Entonces, es de público conocimiento que cada dos meses había reuniones en La Moneda en que repasaba con sus ministros los avances del Transantiago, como también había reuniones para muchos otros temas.

Por lo tanto, tenía idea de la marcha general del Transantiago y era uno de sus impulsores. Cabe señalar que todos los detalles estaban en manos no sólo de los ministros, sino que también de sus asesores.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, me gustaría que nuestro invitado nombrara una persona o una entidad que considere responsable de la malla de recorridos.

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

El señor ETCHEBERRY.- Señor Presidente, lo desconozco, pero voy a repetir lo que he dicho varias veces. Las mallas se hicieron y están en las bases, pero después los ministros que me sucedieron las ajustaron.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Un organismo técnico o una persona individual?

El señor ETCHEBERRY.- No, en general, las primeras mallas las debió realizar la Sectra con la ayuda de la consultora Fernández & De Cea, trabajando en conjunto con la coordinación del Transantiago. Después, los ajustes los ha estado realizando la Subsecretaría de Transportes con la ayuda del Seremi de Transportes. Ha habido muchos cambios en los recorridos y en éstos participaron los municipios y las empresas que ganaron las licitaciones.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Quién es el responsable de la estimación del valor del pasaje?

El señor ETCHEBERRY.- No hay responsables, en el sentido de que el valor del pasaje es una resultante, porque se parte con el valor propuesto en las bases -que fue cambiado por el ministro Sergio Espejo-, pero se parte de un valor. En función de eso, se recaudan ingresos para el sistema y a fin de mes se ven todos los costos del sistema y todos los ingresos. Si hay dinero suficiente, se reparte entre todos para pagar por lo que se les debe. Si no hay suficiente dinero, hay una forma de repartir una proporción y se recurre a la reserva técnica para paliar ese déficit. Si no hubiese más dinero en la reserva técnica, hay que subir el pasaje y así sucesivamente. Se va subiendo o bajando el pasaje, mes a mes, hasta que, en el mediano plazo, el sistema debe equilibrarse, por lo que no hay una persona a cargo.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Lo pregunté porque usted dijo: "Quiero ser categórico. Nuestros números y simulaciones dicen que incluso el viaje con más combinaciones va a costar menos de 400 pesos". Supongo que alguien o una entidad le dijo que costaría dicho valor en esa simulación.

El señor ETCHEBERRY.- Los estudios permitían, en distintas situaciones, analizar cuánto había que pagar por un bus, por cambiarse, por el trasbordo, etcétera.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Estudios externos o internos del ministerio?

El señor ETCHEBERRY.- Eso lo preparaba la Sectra, que depende del Mideplan, y correspondía a los estudios generales. Pero después trabajaba la Coordinación del Transantiago, en base a los distintos datos que había. Eran simulaciones. Dados ciertos supuestos, se tenían ciertos resultados.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿La cantidad de buses necesarios se determinaba dentro del mismo contexto?

El señor ETCHEBERRY.- Claro.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Y el modelo de negocios?

El señor ETCHEBERRY.- El modelo de negocios se hizo en la Coordinación del Transantiago, con ayuda de empresas externas.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Y con Guillermo Díaz.

El señor ETCHEBERRY.- No, en eso no participó Guillermo Díaz.

Eso lo hizo la Coordinación, con ayuda externa. No recuerdo si fue Celfin o SYS Ingenieros, o ambos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Y los contratos con los operadores?

El señor ETCHEBERRY.- Eso se hizo en la Coordinación del Transantiago y participaron los abogados de la Subsecretaría de Transportes.

La señora RUBILAR (doña Karla).- El ex ministro Espejo, en la comisión de Transportes, y después el señor Danilo Núñez en algún momento comentaron que había que echar a andar el Transantiago porque se preguntaban cuándo lo iban a echar a andar si el próximo año había elecciones municipales, y el subsiguiente, parlamentarias y presidenciales.

A su juicio, ¿haber echado a andar el Transantiago en una primera etapa en 2005 y, al final, en 2007 obedece a alguna razón política?

El señor ETCHEBERRY.- Había una razón política...

La señora RUBILAR (doña Karla).- Me refiero a razón política eleccionaria.

El señor ETCHEBERRY.- ...en el buen sentido de la palabra, porque se consideraba bueno mejorar el transporte público en Santiago y sí, en forma eleccionaria, en los tiempos de Germán Correa, se pensaba que podía estar todo listo en el gobierno del Presidente Lagos, por un mínimo de responsabilidad nos dimos cuenta de que esto requería de varias etapas más y, por lo tanto, iba a seguir desarrollándose en el gobierno siguiente.

Me imagino que todo gobierno trata de hacer las cosas lo antes posible, cuando cree que son buenas,

pero quiere hacerlas bien, y por eso entiendo que se postergaron. En el gobierno del Presidente Lagos estábamos tratando de hacer muchas cosas, pero si algunas no alcanzaban a hacerse, obviamente se dejaban las bases para que se siguiera trabajando en el gobierno siguiente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Se lo pregunto porque el señor Correa dijo en la Comisión que el haber echado a andar Transantiago en octubre de 2005 se debía a que se habían echado a correr los plazos, obligando al gobierno siguiente a tener que ponerlo a andar porque el modelo de negocio estaba estructurado no para los recorridos antiguos sino para los nuevos. Por tanto, había tensionado al máximo el sistema.

El señor ETCHEBERRY.- Sé que en algún momento, por las dificultades que tenía el Transantiago, alguien sugirió o pudo sugerir por qué no postergar todo y que se las arreglara el próximo gobierno. Pero nosotros pensamos que eso no era serio, pues lo correcto era que lo hiciéramos bien, que esas licitaciones las hiciéramos nosotros y que el próximo gobierno siguiera con los pasos siguientes. Eso es lo que sé.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias por haber asistido a esta comisión y permanecer durante más de tres horas y media.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.25 horas.*

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