

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 14° sesión celebrada el lunes 3 de septiembre de 2007, de 10:40 a 13:19 horas.

SUMARIO:

Se recibió a la señora Isabel Guzmán Celedón, ex Coordinadora General de Transportes de Santiago, y al señor Rodrigo Urzúa Álvarez, ex Coordinador General de Transportes de Santiago y ex Jefe de la Unidad de Negocios del Plan Transantiago.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Incorporar en las actas de la Comisión la carta publicada en el Diario El Mercurio de Santiago el día sábado 1° de septiembre, en la cual los señores Joaquín De Cea y Enrique Fernández se refieren a expresiones del ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo.

2.- Enviar un oficio al Presidente del Banco del Estado a fin de solicitarle se sirva remitir los documentos emanados de la Contraloría Interna de éste, del mes de enero del presente año, en el cual se formulan observaciones a la participación de la citada institución financiera en el Administrador Financiero del Transantiago.

3.- Oficiar a los Alcaldes de la Región Metropolitana a fin de solicitarles se sirvan informar cuáles son las falencias que aún es posible detectar en sus comunas en materia transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago; qué acciones paliativas han desarrollado para asistir a la población en este ámbito y cuál ha sido el costo de éstas.

4.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes, a SECTRA y a Metro S.A., a fin de que informen sobre el procedimiento utilizado para la contratación de personas naturales o jurídicas que han prestado asesoría en todos aquellos aspectos que dicen relación con el diseño, puesta en marcha e implementación del Plan Transantiago, distinguiendo particularmente si se hizo a través de contratación directa, licitación pública o privada.

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;

Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Nogueira, doña Claudia.
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro.

En reemplazo del Diputado señor Montes asiste la Diputada señora Pascal. También concurren la señora Isabel Guzmán Celedón, ex Coordinadora General de Transportes de Santiago, y el señor Rodrigo Urzúa Álvarez, ex Coordinador General de Transportes de Santiago y ex Jefe de la Unidad de Negocios del Plan Transantiago.

III. CUENTA:

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

1.- Oficio de la Comisión de Régimen Interno, Administración y Reglamento, por el cual informa que accedió a la solicitud de esta Comisión para hacer uso de la Sala N° 410, cuarto nivel (Comisión de Hacienda), los días miércoles, de 11.00 horas en adelante, mientras dure la investigación encomendada.

2.- Oficio de las Municipalidades de Las Condes y Conchalí, por el que informa de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

3.- Oficio de la Municipalidad de Santiago, por el cual remite documentos atinentes a la puesta en marcha del Plan Transantiago.

4.- Una comunicación de la Bancada de Diputados del Partido Socialista, por la que informa que el Diputado señor Montes será reemplazado en la presente sesión por la Diputada señora Pascal.

5.- Presentaciones de la señora Isabel Guzmán Celedón, ex Coordinadora General de Transportes de Santiago, y del señor Rodrigo Urzúa Álvarez, ex Coordinador General de Transportes de Santiago y ex Jefe de la Unidad de Negocios del Plan Transantiago.

IV. ACTAS:

El acta de la sesión 11ª queda a disposición de las señoras y señores Diputados.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió a la señora Isabel Guzmán Celedón, ex Coordinadora General de Transportes de Santiago, y al señor Rodrigo Urzúa Álvarez, ex Coordinador General de Transportes de Santiago y ex Jefe de la Unidad de Negocios del 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 13:19 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 14ª, celebrada en lunes 3 de septiembre de 2007,
de 10.37 a 13.18 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Denise Pascal y Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Patricio Melero, Cristián Monckeberg y Alejandro Sule.

Concurren como invitados la señora Isabel Guzmán Celedón, ex coordinadora general de transportes de Santiago, y el señor Rodrigo Urzúa Álvarez, ex coordinador general de transportes de Santiago y ex jefe de la Unidad de Negocios del Plan Transantiago.

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 11ª se encuentra a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Sobre la Cuenta, tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, deseo solicitar que, si lo tiene a bien la Comisión, se incorpore dentro de las actas un intercambio de cartas que se ha estado produciendo entre la consultora Fernández & De Cea y el ex ministro Sergio Espejo.

Ese intercambio ha aparecido en algunos periódicos -tengo entendido que en El Mercurio y La Segunda- y creo que su contenido aclara la verdadera participación de la consultora en el diseño, tema determinante para esta Comisión. Por lo tanto, pido que se incorporen esos documentos.

Además, solicito que se oficie a la presidencia del Banco del Estado para que envíe a la Comisión los documentos emanados de su contraloría interna, con fecha aproximada de 30 de enero, respecto de observaciones al proceso del administrador financiero, del rol del Banco del Estado y del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar los oficios señalados por el diputado Patricio Melero?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada señora María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero saber si es posible que se entregue copia de los oficios recibidos a los diputados integrantes de la Comisión o si van a reunirse en un archivo para su consulta.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, hemos informado respecto de todos los oficios recibidos y se ha entregado copia de todos ellos.

Incluso, se entregó un anillado.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Agradezco ese trabajo de la Secretaría. Efectivamente, recibimos un resumen muy valioso de todas las intervenciones. En todo caso, lo consultaré con la Secretaría.

El señor HALES (Presidente).- Insisto en que se han entregado todos los documentos, pero si le falta alguno, puede solicitarlo a la Secretaría.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Por otra parte, quiero solicitar que, además de la información que hemos solicitado a los alcaldes respecto de su participación en Transantiago, nos informen sobre el costo que ha significado a su municipio tratar de enmendar o ayudar en el proceso de acercamiento de las personas a la locomoción colectiva. Entiendo que por ese concepto han incurrido en muchos gastos, que aumenta cada día.

También quiero saber si hay intención de invitar a alcaldes a una sesión que, en mi opinión, debería ocurrir antes de invitar al actual ministro de Transportes.

El señor HALES (Presidente).- Si les parece, enviaremos el oficio solicitado por la diputada María Angélica Cristi a todos los alcaldes de la región, preguntando por los costos en que han incurrido para ayudar a superar los problemas del Transantiago, no sólo en relación con los buses de acercamiento, sino con cualquier materia que haya significado gastos.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- En definitiva, me interesa conocer cuáles han sido las acciones que han realizado y cuáles son las falencias graves que todavía consideran que permanecen en su comuna.

El señor HALES (Presidente).- Entonces son tres preguntas: ¿cuáles son las falencias detectadas?, ¿cuáles han sido las acciones?, ¿a cuánto han ascendido los costos?

¿Habría acuerdo al respecto?

Acordado.

Señores diputados, para hoy están invitados la señora Isabel Guzmán y el señor Rodrigo Urzúa, ex coordinadores generales de transportes de Santiago. Este último, además, fue jefe de la Unidad de Negocios, lo que le otorga un interés adicional.

Tiene la palabra el señor Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero felicitar a la Secretaría, ya que hoy nos entregó, compilados por temas, copia de todos los oficios y respuestas.

El señor HALES (Presidente).- A propósito de la felicitación del señor Melero, y antes de que ingresen nuestros invitados, aprovecho de decirles a los señores diputados que hay un resumen especialmente interesante. Es importante que la prensa y el público lo sepan, dado que nuestras sesiones son públicas.

Ese resumen ordena, a estas alturas del trabajo de la Comisión, una columna de responsables y de responsabilidades.

Tenemos en nuestro poder las observaciones realizadas por la Secretaría. No es la conclusión oficial, pero constituye un antecedente que el equipo de Secretaría preparó, en que se señalan responsabilidades respecto de los invitados y los antecedentes que la justifican. Es muy documento muy didáctico, de 29 páginas de observaciones de fallas de Transantiago referidas a lo que han expresado en la Comisión las personas invitadas.

Además de eso, tenemos lo que se pueda deducir, preguntar y lo que está consignado en la prensa, que ha sido considerada como parte integrante de la información que maneja la Comisión, a petición del diputado Melero. Todo esto significa que, a la fecha, ya existen resultados.

Aclaro que este documento preparado por la Secretaría no son las resoluciones de la Comisión. Lo señalo con el objeto de que, como las sesiones son públicas, la prensa no interprete que corresponden a las resoluciones de la Comisión. Son sólo algunas observaciones formuladas por los invitados ante la Comisión que ya permiten ir vislumbrando, de alguna manera, responsabilidades y responsables.

En consecuencia, no podría hablarse de que constituye un documento oficial y concluyente de la Comisión, pero, sin duda, es un elemento importante para la posterior elaboración de las conclusiones.

Por favor, que pasen nuestros invitados.

-La señora Isabel Guzmán Celedón y el señor Rodrigo Urzúa Álvarez ingresan a la Sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Buenos días señora Isabel Guzmán y señor Rodrigo Urzúa.

Para mantener el orden cronológico en su desempeño en relación con el Transantiago, en primer lugar hará uso de la palabra el señor Urzúa.

Queremos agradecerles su participación y presencia en la Comisión, que valoramos especialmente.

El mandato que tiene la Comisión es conocer los errores que se han cometido en el Transantiago y determinar las responsabilidades correspondientes.

En el caso del señor Urzúa, a la Comisión le interesa su opinión en una materia que no ha sido especialmente conversada ni explicada en la Comisión, que es la participación que tuvo en la línea de negocios. Por lo tanto, nos gustaría que la explicara con mayor amplitud.

Digo lo anterior porque se ha comentado que ustedes no participaron mucho tiempo, por lo que no tendría mucha importancia. En realidad, a varios de nosotros nos ha parecido exactamente lo contrario. Uno de los síntomas más delicados que se ha apreciado en el Transantiago ha sido, justamente, que en tan breves lapsos de tiempo haya habido tantos coordinadores. Es difícil realizar coordinación en períodos de dos meses en una materia tan compleja que, además, ha tenido desastrosos resultados.

Tiene la palabra el señor Rodrigo Urzúa.

El señor URZÚA.- Señor Presidente, mi presentación pretende ser un relato cronológico de mi paso por Transantiago, que, tal como el Presidente señalaba, se inicia como jefe de la unidad de negocios del Transantiago, con un breve paso como coordinador subrogante de la coordinación del Transantiago.

En primer término, y a manera de contexto, quiero contar a los diputados cuál es mi desarrollo profesional previo a Transantiago.

Soy ingeniero civil industrial de la Pontificia Universidad Católica de Chile, titulado en 1997, y tengo un diplomado en Ingeniería de Transportes, pese a que no es ésa la especialidad que ejerzo en el Transantiago.

Entre 1997 y 2000, me dediqué a la consultoría privada. Luego ingresé a la coordinación general de concesiones del Ministerio de Obras Públicas, donde me desempeñé como ingeniero de proyectos de la Gerencia de Transporte Público y, posteriormente, asumo como jefe de la Unidad de Demanda y Evaluación Económica de Proyectos.

En mayo de 2003 fui convocado a integrarme al equipo de Transantiago, por el entonces coordinador señor Aldo Signorelli, específicamente para estructurar una unidad de negocios.

Las labores que se me encomiendan dentro de la unidad de negocios son las siguientes: estructurar un modelo de negocio para cada uno de los procesos licitatorios asociados al plan, desarrollar las bases de licitación de cada uno de los tres procesos licitatorios y perfeccionar dichas licitaciones.

En ese momento, cuando ingreso a la coordinación del Transantiago, éste tenía una estructura de tres unidades funcionales. Más allá de las unidades administrativas y jurídicas, tenía una Unidad de Servicios de Transporte, que era la unidad técnica encargada de definir la solución de transporte sobre la cual está basado el plan, esto es, el diseño

de los recorridos y la definición de frecuencias, de unidades troncales y de alimentadoras.

La segunda era la Unidad de Tecnología, encargada de la definición del tipo de buses que iban a operar en el sistema, cuáles eran los equipos embarcados y cuál era el equipamiento en terminales. Por equipos embarcados se entiende el sistema de cobro, los validadores embarcados en los buses y todo el equipamiento necesario para obtener esa información, y por equipamiento en terminales, lo que tiene que ver con el posicionamiento de los buses.

Por último, la tercera unidad funcional era la Unidad de Infraestructura, encargada de coordinar con las distintas unidades ejecutoras todos los proyectos de infraestructura considerados en el plan: corredores segregados, nudos viales de continuidad, estaciones de intercambio modal y estaciones de trasbordo.

A esa estructura, se suma una cuarta unidad en el momento en que se produce mi ingreso. Y esta unidad conforma un equipo de profesionales que aborda cada uno de los procesos licitatorios -tal como lo dije-: el diseño de los modelos de negocios, la redacción de las bases de licitación y el desarrollo de los procesos de licitación.

Los tres procesos licitatorios son, primero, la licitación de recorridos o de vías, como es denominada dentro del Transantiago: de las unidades de negocio troncal y las áreas alimentadoras; segundo, la licitación del Administrador Financiero del Transantiago, y tercero, la licitación del Centro de Información y Gestión, que actualmente se denomina Siaut, Servicios de Información y Atención a Usuarios del Transantiago. Estos son los tres procesos que se le encargan a esta unidad.

¿Cómo es el desarrollo del trabajo dentro de la unidad? Se coordina el desarrollo de los procesos de licitación con las otras unidades del Transantiago, unidades que proveían los insumos técnicos para ese desarrollo, con los equipos de la Subsecretaría de Transportes y con los equipos técnicos de los otros organismos involucrados: Sectra, Metro, Conama, etcétera, esto es, cada uno de los organismos que estaban involucrados en alguna de las partes del plan.

Se desarrollan los procesos de promoción y retroalimentación con los licitantes, el sector financiero y los proveedores. Esto significa salir a mostrar este plan a los distintos inversionistas, establecer conversaciones y plantear este modelo de negocios a cada uno de los actores de forma de poder recibir de ellos la retroalimentación que permitía perfeccionar las bases de licitación.

Se cuenta con diversas asesorías, específicamente la unidad de negocios para el desarrollo de estas funciones, dentro de las cuales

vale la pena mencionar a la empresa Celfin en todo lo que corresponde a los elementos económicos y financieros; el Estudio Cariola, en lo relativo a los elementos jurídicos y contractuales; la empresa Akiris, que aportaba su experiencia internacional -Akiris se forma con aquellos que implementaron el Plan Transmilenio-; la empresa CIS, contratada específicamente para hacer la evaluación de las bases de licitación, que analizó las bases, desde el punto de vista de un oferente, y hacer las correcciones necesarias, y finalmente la empresa Invertec, que hizo la valorización de la integración de Metro. A partir de ese informe se obtiene cuáles son las tarifas por pasajero que se le pagarán a Metro dentro del sistema, lo que dio pie para establecer el contrato de integración con Metro.

¿En qué consiste el modelo de negocio que se planteó para la licitación de vías? Este modelo está basado en cuatro pilares fundamentales. El primero de ellos es que se trata de un sistema que se monta sin garantías explícitas. Es decir, no existe una garantía del Estado en este sistema.

El segundo elemento fundamental del modelo de negocio consiste en que la tarifa a los operadores, que es técnica, no es directamente la tarifa a los usuarios. La tarifa a los usuarios es la que se determina de forma tal que el sistema completo, en términos de cuánto tiene que pagar y cuánto recibe por la recaudación de esas tarifas, se encuentra en balance, apoyado en una reserva técnica, que es un fondo de recursos que permite hacer frente a los descartes mensuales que ocurren en el sistema.

El tercer elemento es la valorización de empresa eficiente para la definición de los rangos de oferta económica. Cada una de las unidades de negocio se licitó dentro de un rango: una tarifa mínima y una tarifa máxima. Cada una de ellas puesta de forma tal que la tarifa mínima diera garantías de la viabilidad económica de la empresa que asumiera esa unidad de negocio, y la tarifa máxima garantizaba uno de los principios del plan: que la tarifa promedio a los usuarios no se viera alterada por la implementación del plan.

El cuarto elemento se refiere a los mecanismos de equilibrio económico. Es decir, sobre la demanda modelada, se ajusta parcialmente esta tarifa técnica a los operadores, de manera de mitigar los riesgos de demanda.

Sobre este elemento quisiera detenerme unos minutos, ya que no se ha entendido bien -por lo menos, es lo que he percibido- cuál es el mecanismo de ajuste de ingresos que tiene el sistema. Parece como si el sistema tuviera demanda garantizada o tuviera una garantía de ingresos explícita.

Me permití poner en la presentación un ejemplo, de manera que se comprenda bien cómo opera el mecanismo.

Si suponemos que hay tres empresas -pese a que son catorce-, cada una de ellas definió en la licitación una tarifa técnica. En este caso, 160, 190 y 200 pesos.

En las bases de licitación, a partir de las modelaciones de transporte que se hicieron, cada una de estas unidades tenía una demanda referencial o una demanda supuesta, una cantidad de pasajeros que iban a ser transportados, según informaban los modelos de transporte, específicamente el escenario 11, que fue el escenario con el que se construyeron las bases de licitación y, por lo tanto, definía, al momento de presentar la oferta a la empresa, unos ingresos esperados, vale decir, lo que la empresa tuvo a la vista al momento de hacer su oferta en función de esa demanda referencial.

La demanda real, es decir, cuántos pasajeros efectivamente van a transportar dentro del mes, no necesariamente va a ser consistente con las modelaciones, por los errores de modelación, por el mismo esfuerzo que pongan los privados que operan en capturar pasajeros y se pueden dar casos en los cuales habrá unidades que tendrán menos demanda y otras que tendrán más demanda de la que se esperaba. Lo que ocurre en esas circunstancias -si pueden ver en el ejemplo hay unidades que tienen menos demanda y otras que tienen más demanda de la esperada- es que los ingresos de ese mes corresponden a la multiplicación de la tarifa técnica por los pasajeros realmente transportados. Es decir, ese mes la empresa hace la pérdida o la ganancia en función de la cantidad de pasajeros, más o menos, que llevan.

Luego, ocurre un ajuste de esas tarifas técnicas que modifican la tarifa que se había presentado en la licitación, de manera de compensar el 90 por ciento de la diferencia, hacia arriba o hacia abajo.

Vale decir, por ejemplo, la empresa 1, que había licitado a 160 pesos, como enfrentó menos demanda de la que se suponía que iba a enfrentar, corrige su tarifa aumentándola en 29 pesos. La empresa 2, que transportó 250 mil pasajeros más de los que se suponía, corrige su tarifa técnica a la baja, disminuyéndola en 57 pesos. Y la empresa 3 la eleva en 45 pesos.

¿Cuál es el efecto que tiene esto en los ingresos de los operadores?

Al mes siguiente, si la demanda fuera la misma que se observó en términos reales, la unidad 1 habrá corregido, porque ya no va a estar sufriendo la pérdida de los 16 millones de pesos de diferencia por la demanda, pero va a ser una pérdida menor, del orden del millón y medio de pesos.

En palabras simples, lo que hace el mecanismo es mantener de manera medianamente estable los flujos que fueron supuestos por los operadores, pero a aquellos que enfrentan menos demanda, será una pérdida reducida, de manera que sirva como incentivo para que aumente el transporte de pasajeros.

De la misma forma, la empresa 2, que transportó más pasajeros, pierde las suprautilidades obtenidas, pero sus ingresos esperados son casi 5 millones de pesos superiores a los que tenía contemplados originalmente, funcionando como mecanismos de incentivo a transportar más pasajeros.

Como pueden ver, no es que funcione bajo demanda garantizada. Este mecanismo se aplica mes tras mes y la demanda se va corrigiendo de esa manera. Lo que buscaba este mecanismo era, sencillamente, reconocer que los modelos de transporte no están exentos de errores en sus proyecciones. En consecuencia, se buscaba que las empresas que de buena fe presentaron una oferta, suponiendo una demanda -la que estaba informada en las bases de licitación-, no vieran castigado en exceso sus ingresos producto de que la demanda no fuera la que se presuponía. Sí se mantienen ciertos incentivos -en este caso el 90 por ciento de compensación- para que sus ingresos tuvieran relativa estabilidad.

¿Qué ha ocurrido con el proceso de licitación de vías sobre este modelo de negocio?

En primer lugar, fue un proceso bastante intenso, en términos del desarrollo del mismo, pues se respondieron 963 preguntas formuladas por los licitantes. En verdad, manifestaban dudas respecto de una infinidad de mecanismos y consideraciones que tenían las bases.

El 21 de diciembre de 2004, se reciben ofertas de 25 empresas, entre ellas, europeas, sudamericanas y nacionales.

Se adjudicaron 9 unidades alimentadoras y las 5 unidades troncales, todas a la tarifa mínima contemplada en los rangos de presentación de ofertas. La única unidad que no se adjudicó fue la Unidad de Negocios 10, que consideraba una flota reducida de buses de alta tecnología y baja emisión para el centro de Santiago. No era una unidad necesaria, en términos de sistema de transporte, pero pretendía reducir las emisiones en el centro de Santiago. Esta unidad no tuvo interesados.

Como consecuencia de los mecanismos de desempate, en vista de que casi todas las ofertas fueron a este precio mínimo, se recibieron aportes por 180 millones de dólares para conformar la Reserva Técnica del sistema, que es el mecanismo que permite hacer frente a los desajustes temporales que tiene el sistema.

Respecto del modelo de negocio del Administrador Financiero del Transantiago, se estructura un modelo de administración de fondos por cuenta de un tercero.

El AFT administra recursos privados, de los usuarios o de los operadores, dependiendo de si están asignados a los valores depositados en las tarjetas multivía o los ya devengados en viaje que corresponden a pagos futuros de los operadores.

Dentro de las labores consideradas por el modelo para el AFT, se contaba la implementación del equipamiento embarcado o sistemas de cobro y sistemas de localización, es decir, validadores y GPS, aunque el equipamiento de localización es bastante más que el equipo GPS.

El AFT es remunerado sobre la base de una comisión por los fondos administrados y por pago de arriendo de los equipos instalados. Ésas son sus fuentes de financiamiento.

Además, habilita el canal de comercialización del medio de pago y los puntos de recarga.

Ésas eran las funciones y lo que establecía el modelo de negocios para el desarrollo del AFT.

Vale la pena destacar que, en el caso del AFT, era optativo instalar el equipamiento embarcado. Dentro de su oferta, podía decidir instalarlo él o cabía la posibilidad de que ese equipamiento fuera instalado por los servicios de información y de atención a usuarios, si así lo quería.

La duda que se manifestaba en ese momento era si forzar a este consorcio de bancos, que era la estructura que se planteaba para el AFT, además de tener que desdoblarse en la instalación y desarrollo de sistemas tecnológicos, iba a complicar mucho las cosas. Pero en la oferta que planteó el AFT aceptó instalar todo el equipamiento y fue parte de su decisión.

El proceso de licitación del AFT recibió oferta única el 29 de marzo de 2005, y el 14 de abril del mismo año, posterior a la evaluación de esas ofertas, tanto técnica como económica, se adjudica al consorcio formado por el BancoEstado, que aparecía como oferente del consorcio, al Banco Santander Santiago, Banco de Chile, Banco de Crédito e Inversiones, Sonda y CMR Falabella.

Cómo resultado de la licitación, compromete una inversión aproximada de 100 millones de dólares, fundamentalmente en el equipamiento embarcado y en el equipamiento en terminales, y cobra una comisión de 1,95 por ciento por los fondos administrados. Vale la pena señalar que es una de las menores comisiones del mundo en términos de esta labor específica de administración de fondos de transportes.

Asimismo, obtiene la validación del sistema planteado por los principales actores financieros locales. Cabe destacar que los cuatro bancos que

conforman el administrador financiero son los más importantes de la plaza, en términos de los depósitos a plazo y de la participación de mercado.

Había garantías para la operación, por cuanto el consorcio se presentaba con un sólido respaldo a la oferta técnica que estaba presentando y, por lo tanto, aparecía como una buena adjudicación.

Por último, el modelo de negocio del Servicio de Información y Atención a Usuarios de Transantiago, Siaut, se estructura como un modelo de administración de información, apoyo a la gestión y a la gestión comunicacional del sistema. Es decir, el Siaut se transformaba en el ente que recababa o concentraba toda la información proveniente de los distintos agentes del sistema -los privados, la información con la que contaba y las mismas unidades fiscalizadoras del Ministerio-, la procesaba y distribuía a los distintos interesados -esto es, a los usuarios- la información que le era pertinente, como apoyo a la fiscalización al mismo Ministerio y a los operadores, para permitirles hacer gestión de su flota y de su propia operación.

Además, tenía la responsabilidad de implementar los centros de información a usuarios, es decir, todos aquellos puntos en los cuales los usuarios podían acercarse a recabar información como, por ejemplo, dónde debían tomar un servicio u otro y qué servicio convenía más en términos económicos o de tiempo. Eso era parte de sus funciones.

Es remunerado sobre la base de pagos por el desarrollo de las campañas comunicacionales, con las mediciones respectivas, y por la habilitación de los servicios de gestión e información.

El Siaut también era responsable de desarrollar, plantear y llevar adelante toda la campaña de comunicación a los usuarios, de forma tal de mitigar los impactos que tendría este tremendo cambio en términos de la forma de viajar. Recordemos que una persona que estaba acostumbrada a viajar en el sistema de buses amarillos que había en Santiago debía responderse alrededor de 22 preguntas antes de realizar un viaje en el nuevo sistema de transporte, partiendo por dónde debía tomar el bus, cómo lo iba a pagar, dónde debía recargar la tarjeta, si el bus tenía o no capacidad de combinación con el destino del usuario, dónde debía bajarse del bus, etcétera.

Su labor comunicacional era tremendamente fuerte y, por eso, al modelo planteado se le ofrecían pagos por el desarrollo de la campaña comunicacional y su efectividad se medía en forma periódica, de manera que eso fuera generando los pagos.

El proceso de licitación del Siaut -en el que participé, aunque finalmente no lo hice en el proceso en que fue adjudicado- recibió ofertas, el 24 de junio de 2005, de las empresas Sinapsys, Telefónica Empresas, Entel-Siemens, Binaria y Globe, cada una con un

operador comunicacional para las labores de despliegue de información del sistema, previo a su puesta en marcha. Ninguna de las ofertas fue evaluada como suficiente, ni técnicamente ni por la Comisión de Evaluación, por lo que finalmente el proceso se declara desierto y se plantea un rediseño del proceso, en el cual no participé.

Por último, deseo aclarar mi participación como coordinador de Transantiago.

En abril de 2005, como consecuencia del alejamiento del coordinador de Transantiago, señor Aldo Signorrelli, me corresponde asumir dicho cargo en carácter de subrogante. La subrogancia se prolonga hasta junio de 2005, cuando es designada como coordinadora de Transantiago la ingeniera señora Isabel Guzmán. Desde esa fecha y hasta octubre de 2005, me desempeño como asesor del coordinador de Transantiago, fundamentalmente en labores de continuidad y de entrega de cargos. En octubre de 2005 presenté mi renuncia a Transantiago y desde entonces ejerzo mi profesión de manera particular.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿les parece que a continuación ofrezca la palabra a la señora Isabel Guzmán, para proceder después a las preguntas?

Acordado.

Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

-La señora Isabel Guzmán complementa su intervención con una exposición en power point.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, agradezco la invitación y la reconsideración de la fecha de mi asistencia.

Soy ingeniera civil industrial de la Universidad de Chile. Tengo una expertise en el trabajo con las micro y pequeñas empresas, de catorce años, y en gestión de proyectos de alto impacto. Actualmente realizo un magíster sobre comportamiento del consumidor en la Universidad Adolfo Ibáñez.

Debido a mi currículum, fui invitada por el ministro de Transportes de la época, señor Jaime Estévez, para desempeñarme como coordinadora de Transantiago. En ese entonces, estimamos que, para cumplir con el objetivo planteado, mi gestión debía ser por un período de seis meses. Asumí el cargo el 6 de junio de 2005 y lo dejé el 28 de diciembre del mismo año, cumpliendo con el período comprometido.

El principal objetivo de mi gestión como coordinadora fue dar inicio a la puesta en marcha de la etapa de implementación sin grandes contratiempos y sin inconvenientes para los usuarios del transporte público. Objetivos complementarios para este período, fueron el potenciar el trabajo con la ciudadanía y evaluar alternativas para mitigar el impacto que el plan Transantiago iba a tener en las micro y pequeñas empresas.

Los focos de trabajo se basaron, fundamentalmente, en siete aspectos durante este período de seis meses: apoyo al destrabamiento de la infraestructura, gestionar el desarrollo del AFT, continuidad del proceso de licitación del Siaut, generación de una propuesta de institucionalidad futura, análisis de impacto en las Mypes, incorporación a la ciudadanía en el desarrollo del plan y apoyo al proceso de empresarización.

Para desarrollar este trabajo contamos con el apoyo de diferentes expertos y consultores, como CIS consultores, asesores expertos en transporte que apoyaron la fase del rediseño de las bases de licitación del Siaut. También contamos con el apoyo de Germán Correa para los lineamientos de la nueva institucionalidad de transportes y reflexiones sobre la gestión ciudadana. Además, fue clave la expertise técnica de la Fundación Chile y Aditiva para el AFT y el Siaut. Contamos con un grupo de expertos en Mypes y en gestión de proyectos de alto impacto, en que yo estaba. Abordamos esto como un proyecto multidisciplinario, en que incorporamos a la ciudadanía y evaluamos las alternativas del impacto en las Mypes.

Es importante señalar que contamos con el apoyo de tres alcaldes, debido a su expertise en ciudadanía: Francisco de la Maza, Manuel José Ossandón y Alberto Undurraga, quienes nos ayudaron con reflexiones respecto al Siaut.

Los principales logros de mi gestión se pueden sintetizar en seis puntos: primero, el 22 de octubre de 2005 se dio inicio a la etapa de implementación, tal como lo establecían las bases y sin grandes contratiempos para la ciudadanía. Segundo, se incorporó a la ciudadanía como un actor relevante en lo que era la paulatina implementación del Transantiago. Tercero, se acentuó el programa de infraestructura. Cuarto, se desarrollaron los procesos de auditoría para el AFT y los procesos de rediseño de licitación del Siaut. Quinto, se elaboró una propuesta de proyecto de ley para la futura autoridad metropolitana de Transporte y, sexto, se desarrolló un análisis del impacto del plan en las Mypes.

A continuación voy a detallar las gestiones realizadas durante este período.

Estructuré la presentación en tres puntos: el marco de acción, para que podamos contextualizar lo que fue mi gestión como coordinadora del Transantiago; el detalle de las principales acciones realizadas, y la síntesis de la gestión, que son las que he nombrado.

Preparé una línea del tiempo para que nos ubiquemos temporalmente. Hasta el 2004 se había preparado la licitación del AFT, que, como mencionó el señor Urzúa, finalmente fue adjudicada en abril de 2005. El mismo 2004 se habían licitado las líneas troncales.

En enero de 2005, fue nombrado ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones el señor Jaime Estévez y, pocos días después, se licitaron las líneas de alimentadores.

En junio de 2005, fui nombrada coordinadora del Transantiago, cargo que ocupé hasta diciembre de 2006. En la gráfica el período durante el cual fui coordinadora está representado con una línea verde más gruesa. El hito más relevante ocurrido durante mi período era el inicio de la etapa de implementación del Transantiago, en octubre de 2005.

Durante 2006, se siguió desarrollando la etapa de implementación y, como es de su conocimiento, en febrero de 2007 se dio inicio a la etapa de funcionamiento en régimen del Transantiago.

Para contextualizar lo que fue la etapa de implementación, recordemos que su hito más importante era la empresarización del sistema de transporte público. La idea era desatomizar dicho sistema, que antes estaba basado en 120 empresas o asociaciones que trabajaban con 3 mil empresarios, en que más del 90 por ciento de los cuales eran micro y pequeños empresarios. El sistema pasa a ser manejado por diez empresas que administran catorce unidades de negocio.

En lo fundamental, se mantuvieron los mismos recorridos, ya que a los 290 que había se incorporaron 30 adicionales, lo que da un total de 320 recorridos.

Además, en el inicio de la etapa de implementación, hubo una incorporación paulatina de buses. Al parque de aproximadamente 6.800 buses tradicionales se incorporan 1.200 buses nuevo en la primera etapa. Cabe señalar que de los más de 300 recorridos, 55 contaban con buses nuevos.

Como todos ustedes saben, la etapa de implementación se inició el 22 de octubre de 2005, aunque originalmente estaba planificada para el 27 de agosto de 2005. La postergación, de 60 días, la informé oportunamente al ministro de la época, el 9 de junio de 2005. Las bases permitían postergar precisamente hasta por 60 días. La razón fundamental para tomar esa decisión fue que la ciudadanía estuviera más informada y hubiera un control de las expectativas de lo que sería este gran proceso de modernización del transporte público.

Dicha postergación nos permitió, además, avanzar en obras de infraestructura, trabajar con grupos de gestión ciudadana -como veremos más adelante- y apoyar el proceso de consolidación de las empresas.

Respecto de mi gestión, puedo decir que fui nombrada coordinadora en junio de 2005 y mi principal objetivo era dar inicio a la etapa de implementación sin grandes contratiempos. Otros objetivos eran potenciar el trabajo con la ciudadanía y analizar el impacto que produciría el Transantiago en las Mypes transportistas.

Los focos de trabajo eran los siete ya mencionados: apoyo en infraestructura, gestión del AFT, dar continuidad a la licitación del Siaut, generar una propuesta de institucionalidad futura, analizar el impacto del plan en las Mypes, incorporar a la ciudadanía y apoyar el proceso de empresarización.

En la lámina que estamos exhibiendo aparecen nombrados los consultores y expertos con los que contamos para realizar nuestra gestión, que ya fueron mencionados.

Ahora, detallaré las acciones realizadas.

En materia de infraestructura, me basaré en cuatro puntos:

Primero, trabajamos en el destrabamiento de obras que eran fundamentales para el desarrollo del Transantiago. Como dijo el ministro Estévez en la sesión anterior, trabajamos para destrabar los corredores Santa Rosa y Pajaritos, las conexiones viales Blanco Encalada-Arica y Suiza-Las Rejas, las estaciones intermodales, las estaciones de trasbordo y la mantención de pavimentos.

A modo de ejemplo, voy a mencionar algunas de las gestiones que se realizaron para destrabar el corredor de Pajaritos, obra que tenía un retraso de dos meses porque los postes se encontraban en medio de la vía. A través de la Subsecretaría de Telecomunicaciones tuvimos que recurrir a un fallo de la Contraloría que llevó a que las empresas privadas tuvieran que incurrir en los gastos de traslado de los postes.

Otro factor crítico que trabajamos en infraestructura fue la mantención de pavimentos. Gran parte de los pavimentos urbanos no estaban en condiciones para la circulación de buses y no existía financiamiento para su mantención.

Para esto, a través del FNDR, conseguimos recursos por 7 mil millones de pesos. Se trabajó con la Intendencia y con distintos operadores en el levantamiento de los problemas más graves y priorizamos las vías críticas según el estado y el tipo de bus que iba a circular. Coordinamos las obras con el Serviu, quien actuó como unidad ejecutora de las obras.

También trabajamos en un Comité de Infraestructura, que sesionaba todos los miércoles, conformado por representantes de Transantiago, Serviu, Concesiones del MOP, Minvu, Sectra, Seremi de Vivienda y Seremi de Transportes.

Asimismo, teníamos mesas de trabajo permanentes con Serviu y con Concesiones.

Otro aspecto fundamental de nuestra gestión fue apoyar el presupuesto para el 2006, que aumentamos a 88.900 millones, aproximadamente, para el Plan, que comprendía fundamentalmente las obras que aparecen en la presentación.

Además, se levanta la necesidad de crear un organismo ejecutor de obras. El Plan de Transantiago

considera relevancia de provisión en infraestructura de gran magnitud.

El factor crítico que tenemos hoy es una capacidad limitada de ejecución de obras. Para esto se propuso definir un organismo ejecutor de obras en base a estudios de *benchmark* de experiencias internacionales. Dicho organismo debía asegurar la ejecución en los plazos y en los presupuestos definidos. Además, integrar la gerencia del proyecto para el equipo de la Coordinación de Transantiago.

Respecto del AFT, debemos recordar que la licitación se realiza en 2004 y se adjudica en abril de 2005.

En junio 2005, recién se constituye como Sociedad de Apoyo al Giro y comienza todas las acciones para formalizarse: la inscripción en la Superintendencia de Valores y la publicación en el Diario Oficial. En los últimos días de julio de 2005, se firma el contrato del AFT con el Ministerio de Transportes.

Una vez realizado esto, en agosto se inicia el trabajo en el AFT y se conforma una mesa técnica de trabajo, en que se realizan reuniones permanentes con las unidades técnicas de Transantiago.

Además, se constituye un comité técnico de seguimiento y auditoría, conformado por la Fundación Chile y Aditiva, que eran los expertos en la materia.

Finalmente, la gestión terminó con el desarrollo de una pauta de control de calidad para el inicio del piloto, que se basaba en un test de aprobación a requerimientos específicos que debía cumplir el AFT, para lo cual debía demostrar que estaba en condiciones de operar.

El tercer punto era la continuidad de la licitación de Siaut. El señor Rodrigo Urzúa ya hizo mención a la primera parte del Siaut. Se creó un grupo de consulta, considerando su expertise en la ciudadanía, conformado por los alcaldes Francisco de la Maza, Manuel José Ossandón y Alberto Undurraga.

El 17 junio de 2005 se recibieron seis ofertas. Una fue descalificada porque le faltaba documentación. Las demás ofertas fueron evaluadas por Fundación Chile, Aditiva y el equipo técnico de Transantiago. Después, los responsables hicimos las notas respectivas.

El 18 de julio 2005 se declaró desierta, dado que técnicamente ninguna de las ofertas era aceptable. Consecuentemente, no se procedió a la apertura de las ofertas económicas.

Posteriormente, se inició la reformulación de las bases, para lo cual se contrató la asesoría de CIS Consultores, que incorporó en su equipo de trabajo a expertos en la materia, los sociólogos como Carlos Catalán y León Guzmán, que tenían que focalizar en la ciudadanía.

Cabe señalar que la postergación del Siaut fue rigurosa, dado que la postergación del inicio de la implementación del Transantiago nos permitía también postergar también el Siaut.

Respecto del cuarto punto, la propuesta de institucionalidad futura, nos encontramos con una institucionalidad fragmentada, sin una autoridad única de transporte, en una ciudad con más de 5 millones de habitantes usuarios del transporte público.

Se determinan focos de estudio, con el objeto de optimizar la coordinación entre todos los operadores y componentes del plan Transantiago, para facilitar la gestión de flota de modo centralizado y permitir mayor ajuste entre la oferta y la demanda del proceso de modernización.

Con posterioridad, se elaboró una propuesta preliminar para la elaboración del proyecto de ley para la creación de la figura de una autoridad metropolitana de transportes, para lo cual se contó con la asesoría de CIS Consultores, con el apoyo experto del señor Germán Correa y se desarrolló un *benchmark* con las mejores experiencias mundiales. Esta propuesta era acotada a una autoridad metropolitana de transportes.

El quinto punto es el análisis de impacto en las Mypes. Con tal objeto, se elaboró un plan de trabajo basado en tres puntos: primero, se realizó un levantamiento de los principales factores de impacto; segundo, se llevó a cabo un diagnóstico de impacto del plan en las Mypes, en el que se analizó su situación, se celebraron reuniones con pequeños y microempresarios y con los gremios del sector, y finalmente se generó una propuesta preliminar de apoyo a su erradicación como empresarios transportistas.

En cuanto a la focalización del problema, el plan Transantiago tiene dos impactos fundamentales en los pequeños y microempresarios transportistas: el cambio de la relación empresarial-laboral y el retiro paulatino de los buses tradicionales del parque.

Sobre el diagnóstico, en base a todas estas reuniones y del análisis del modelo, cabe señalar que existían alrededor de 3 mil empresarios transportistas, de los cuales aproximadamente el 90 por ciento eran Mypes, de manera que existían 2.700 Mypes, que tenían entre uno y cuatro buses.

Se determinó que las Mypes poseían en total casi 4 mil buses que debían salir del parque en forma paulatina, 2 mil de ellos por obsolescencia.

Los principales problemas que debieron enfrentar los empresarios transportistas fueron tener que finiquitar a aproximadamente 6 mil conductores, la búsqueda de alternativas para la reubicación de esos buses y el cambio de régimen tributario y pago de IVA, en el caso de los que decidieron arrendar sus buses al plan Transantiago.

En función de lo anterior, se generaron tres propuestas preliminares de apoyo a las Mypes, con el apoyo de CIS Consultores, en coordinación con los principales dirigentes de sus gremios.

La primera fue un plan de reconversión especializado, orientado a la reconversión productiva de las Mypes. Como muchas personas dejarían de ser microempresarios transportistas, podían constituirse como pequeños microempresarios en otros servicios dentro del sistema de transporte, en el área de mantenimiento mecánica, aseo o administración, o erradicarse definitivamente del rubro del transporte y constituir pequeñas y microempresas en otros ámbitos, como las más de 600 mil que existen en la actualidad.

La segunda propuesta consistió en el desarrollo de un mercado secundario de buses, para lo cual se requería la identificación de alternativas y la articulación de su reubicación.

La última propuesta estaba referida al apoyo para el cese de la actividad, para lo cual diseñamos una herramienta de fomento para el finiquito de conductores y para su reconversión laboral.

Por otra parte, en lo referido a la incorporación de la ciudadanía en el gran proceso de modernización del transporte público, durante mi gestión se creó el Área de Gestión Ciudadana, cuyo objetivo era propiciar espacios de comunicación con los distintos actores de la ciudadanía, a fin de entregar información detallada de los alcances de la etapa de implementación, lograr un ajuste de expectativas respecto de los cambios y recoger inquietudes, temores y posibles situaciones de conflictos.

Los focos de trabajo fueron los municipios y los concejos. Además, se realizaron encuentros con organizaciones territoriales y ciudadanas, con la comunidad escolar y con funcionarios públicos.

Respecto de los municipios, trabajamos con 34 municipios de la Región Metropolitana y sus respectivos concejos comunales.

Además, se realizaron reuniones de trabajo con los equipos técnicos de cada municipio, con los directores de obras, de tránsito, de desarrollo comunitario y con las secretarías comunales de planificación.

Los principales ejes de comunicación, en este trabajo con los municipios, consistían en explicarles que esto correspondía a una subetapa del plan Transantiago, que no cambiaban los recorridos, que sólo en algunos servicios existen buses nuevos, que corresponde al inicio de un año de transición y que era importante prepararse para la siguiente etapa, que sí comprenderá un nuevo modelo de transporte para la ciudadanía, basado en troncales y alimentadores.

En las láminas que enseñaré a continuación figuran algunas de las comunas en que trabajamos:

Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, Lo Prado, Maipú, etcétera.

También tuvimos encuentros con organizaciones territoriales y ciudadanas.

Cerca de 2 mil dirigentes e integrantes de organizaciones territoriales participaron en actividades de entrega de información.

Asimismo, tuvimos encuentros de análisis y de trabajo con organizaciones ciudadanas y asociaciones gremiales. Nos reunimos con los grafiteros, con organizaciones de ferias libres, de taxis colectivos y medioambientales.

Respecto de la comunidad escolar, se entregó información a cien dirigentes en reuniones con centros de alumnos de los principales establecimientos educacionales de Santiago.

Además, participamos en el encuentro con la Asociación de Padres y Apoderados de la Región Metropolitana, que se realizó el 2005.

También se desarrolló todo un plan de trabajo en conjunto con la Seremi de Educación para abordar todas las inquietudes de la comunidad escolar.

Respecto de los funcionarios públicos, más de 350 carabineros, de las diferentes prefecturas de la Región Metropolitana, fueron capacitados sobre los alcances de las fases de implementación del Transantiago, sólo en el inicio de esta fase.

La totalidad de los fiscalizadores del Ministerio de Transportes participó de un programa de entrenamiento detallado respecto del funcionamiento y alcance de la fase de implementación y su rol como fiscalizadores.

Por último, jugamos un rol muy importante de apoyo al proceso de empresarización. Recordemos que el sistema anterior de transporte era un sistema atomizado, con 120 empresas o asociaciones, donde trabajaban 3.000 medianos y pequeños empresarios transportistas. Este hito, el proceso de empresarización, se inicia el 22 de octubre, en que 14 unidades de negocios pasan a ser administradas por diez empresas.

A raíz de eso, lo primero que se hace en este difícil y complejo proceso de empresarización es establecer mesas técnicas quincenales de trabajo con todos los operadores de las empresas. No fue fácil subir a todos los operadores; fue un proceso bastante completo.

El principal objetivo de esas mesas era levantar los factores críticos para el inicio de la puesta en marcha de la etapa de implementación.

Dentro de los principales temas abordados en conjunto con ellos están, primero, la disminución de niveles de tensión que había entre los operadores tradicionales y los nuevos operadores.

Se trabajó el tema de la señalética, de los letreros en las paradas para la etapa de implementación, los letreros de recorridos de buses -normas gráficas-, el tema de la información a la ciudadanía, la publicidad en los buses, el plan de seguridad -se ponía en la mesa el tema de la coordinación con Carabineros-, preparar a los conductores para un estándar de calidad del servicio. En eso trabajamos en conjunto con la Dirección del Trabajo para capacitar a los conductores. Además, trabajamos con un apoyo material, con videos motivacionales, y con figuras connotadas. También entregamos un certificado simbólico de que estaban en condiciones para trabajar en el plan Transantiago.

Adicionalmente, a estas mesas quincenales, se establecieron mesas de reuniones técnicas bilaterales con cada una de las empresas y equipos técnicos del Transantiago. Éstas eran reuniones de cada una de las empresas con cada una de las áreas que estaban en el Transantiago, y se abordaban aspectos como la infraestructura crítica, la implementación de terminales, la aprobación del plan de operación, la capacitación a conductores, la coordinación con municipios, el reemplazo de flotas de buses y el tiempo que necesitaban para pintar sus buses, desde el 21 al 22 de octubre, cuando se iniciaba la implementación.

Finalmente, el 22 de octubre se dio inicio a la etapa de implementación del plan Transantiago, con la participación de la totalidad de las 10 empresas. Esto fue un proceso muy complejo, tanto para las empresas tradicionales como para las empresas extranjeras.

En síntesis, el 22 de octubre de 2005 se inició la etapa de implementación, como lo establecían las bases, sin grandes contratiempos o impactos para la ciudadanía.

Se incorporó a la ciudadanía en lo que era la paulatina implementación de este plan.

Se acentuó el programa de infraestructura.

Se desarrolló el análisis del impacto en las pequeñas y microempresas del transporte.

Se desarrollaron procesos de auditoría para el AFT y rediseño de licitación del Siat.

Finalmente, se elaboró una propuesta de proyecto de ley para crear la autoridad metropolitana de transportes.

Muchas gracias.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero agradecer las presentaciones de los dos ex coordinadores.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero decirle a la señora Isabel Guzmán que tal vez su presentación reúne las características que ha

mencionado porque sólo estuvo hasta el 2005, pero no cuando el plan se puso en acción; de lo contrario, quiere decir que vivimos en distintos países o estamos en mundos diferentes.

Lo que planteó como fundamental y lo que se hizo para evitar el impacto tanto en Mypes como en la ciudadanía pretendió que todo funcionara perfecto, pero en la realidad no fue así.

Dado que la señora Isabel Guzmán es experta en la Mypes y que hemos visto muy de cerca el impacto que significó terminar con 3 mil microempresas y el sufrimiento de los conductores, quiero preguntarle cuál fue la propuesta que se generó.

En su presentación señaló que se dieron los recursos para los finiquitos y para la reinserción laboral, pero los afectados nos han dicho que no había indemnización de los buses, que no había plata para pagar a los trabajadores y que en la reinserción laboral les ofrecían cursos de peluquería. Para toda esa gente, esta situación fue realmente un drama que viven hasta hoy. Incluso, muchos de ellos estaban al borde del suicidio.

No sé cómo pudieron pensar que basados en razones técnicas iban reducir las microempresas, que son tan importantes -usted lo sabe mejor que yo-, a 10 empresas.

Lo otro que me gustaría preguntarle es sobre el contacto con la ciudadanía y con los municipios, porque éstos se quejan permanentemente de la falta de acercamiento. Usted afirma que hablaron con los municipios y que se acercaron a la ciudadanía en general, pero gran parte de ella no se atreve a salir a las calles porque no sabe cómo usar el sistema.

Creemos que la relación entre el Ministerio de Transportes y los coordinadores con los pequeños empresarios y con la ciudadanía fue absolutamente aberrante y pésima. No me calza nada de lo que usted ha dicho.

Asimismo, se refiere a la infraestructura, que no se cumplió y no se ha cumplido hasta hoy, y cita muchas veces al señor Germán Correa.

Entonces, si tenían a Aditiva, a la Fundación Chile y al señor Germán Correa, ¿por qué no hacían caso a sus recomendaciones? Ninguna de sus recomendaciones fue escuchada.

El señor Germán Correa dijo que la infraestructura no iba a estar lista hasta diciembre de 2007.

En cuanto al señor Rodrigo Urzúa, quiero decir que su planteamiento respecto de la forma en que se fueron llamando a las distintas propuestas, tanto para el AFT como para el Siaut, por lo menos en la primera parte, es bastante técnica.

Siempre me ha quedado la duda de si el pago por kilómetro recorrido o por pasajero transportado es

lo que se llama la tarifa referencial. Pero, desde mi punto de vista, esta tarifa referencial ha sido uno de los principales desmotivadores para que las empresas tengan todos los buses en la calle. Hasta hoy, a muchas empresas no les conviene tener los buses en la calle y no es cierto que haya más buses -como afirmó la señora Isabel Guzmán-, de los que había en el sistema anterior. Obviamente, hay menos y es lo que nos han planteado todos los expertos que han asistido a la Comisión.

Asimismo, me gustaría saber quién redactó las bases de licitación, en las que, según entiendo, usted tuvo enorme importancia y trascendencia. ¿Hubo abogados externos y asesorías para el Ministerio en esta materia?

Y a propósito de lo anterior, ¿quién o quiénes recomendaron para los operadores la demanda referencial o monto fijo mensual, independiente de los pasajeros transportados? ¿Estaba asegurada esa demanda referencial?

¿Quién o quiénes tomaron la decisión económica y financiera de incorporar la demanda referencial asegurada?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, siempre en estos procesos de modernización los que se ven más impactados son los pequeños y micro empresarios, tal como se ha podido apreciar en las grandes cadenas de farmacias, los ferreteros, almaceneros, etcétera.

En mi periodo, que fue de seis meses, lo que alcancé a hacer fue el levantamiento, focalizar el programa, hacer el diagnóstico y dejar los lineamientos de la propuesta.

No alcanzamos a constituir el pago de bonos; solamente pudimos poner en la mesa el tema de que las Mypes iban a sufrir un gran impacto. Fue un tema muy importante y un trabajo muy profundo. El detalle de la propuesta debe estar en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Respecto del trabajo con los municipios, lamentablemente, el tiempo jugó en contra de nosotros. En ese periodo de seis meses, nuestro foco de trabajo con ellos fue abocarnos a la etapa de implementación y en el control de expectativas de la ciudadanía, que pensaba que la vida iba a cambiar de un día para otro el 22 de octubre. Fuimos a informar y a recoger inquietudes.

También trabajamos con los directores de obras de los municipios en algo que no era perceptible para la ciudadanía, pero sí para las empresas: poner la señalética en las paradas en la etapa de implementación.

Respecto de los expertos, por supuesto que escuchamos a Germán Correa, que fue un gran apoyo en todo lo que fueron las reflexiones de la autoridad metropolitana de transportes y la infraestructura. De hecho, partimos conversando con todos los ex coordinadores, como Germán Correa y Aldo Signorelli, para hacer un levantamiento y tener un mapeo completo del Transantiago.

Sin embargo, las fases nos impedían postergar el inicio de la etapa de implementación de Transantiago. El plazo máximo era de 60 días.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, la descripción que hice del modelo de pagos es lo que planteaban las bases de licitación.

El sistema de Transantiago fue implementado con un modelo de pago que no es exactamente el que planteaban las bases de licitación. En sus inicios, el Transantiago operó pagando precisamente un monto fijo a los operadores. Efectivamente -en eso coincido con la diputada Cristi-, ése fue uno de los principales focos de desmotivación para sacar los buses a la calle, porque los operadores ganarían lo mismo, independiente si los buses circulan, capturan pasajeros o no.

El señor HALES (Presidente).- Señor Urzúa, la señora diputada también se está refiriendo a algo que no es lo que usted señala, sino a los contratos y a la forma de pago, que usted explicó.

La diputada Cristi está haciendo mención a lo que acaba de plantear el ministro Cortázar y que ha dado inicio a un proceso de corrección en los últimos meses. Pero usted se refiere a lo que usted mismo explicó y no al período de inicio, donde se hizo el pago por tarifa referencial.

El señor URZÚA.- Señor Presidente, la diputada se refirió al pago por kilómetro recorrido, que no fue implementado finalmente, porque se paga por pasajero transportado.

Coincido en que, tal vez, los incentivos que consideran el pago por pasajero transportado en las bases son insuficientes. El compensar el 90 por ciento de la diferencia puede ser considerado un exceso. Respecto de eso, también coincido con la medida que tomó el ministro Cortázar, en el sentido de reducir ese porcentaje a 60 por ciento, que, evidentemente, mejora muchísimo los incentivos.

Respecto al tema de la redacción de las bases, efectivamente éstas, en su componente jurídico, la Unidad de Negocios contaba con asesores legales, específicamente el estudio Cariola, además de los abogados de las unidades jurídicas del Transantiago y con la visación de la Fiscalía de la Subsecretaría del Ministerio de Transportes.

Respecto al pago por la demanda referencial, tal como lo señalé en la presentación, esta demanda no es más que lo que los modelos de transporte dicen que va a ser transportado en cada unidad, con una infinidad de elementos, tales como la percepción de los usuarios de los trasbordos, la percepción del usuario respecto a la tarifa y al nivel de servicio que percibe, etcétera. Evidentemente todo esto está sujeto a tener muchísimos errores. Por eso, lo que contemplaba el mecanismo de pago era que esta demanda referencial se ajustaba mes a mes a lo que la realidad iba diciendo, de manera de no castigar en exceso los ingresos de alguien que de buena fe participó en un modelo que no fue su diseño, sino de los propios equipos de Transantiago, pero, al mismo tiempo, que genere los incentivos necesarios para poder transportar pasajeros.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Dado que ambos fueron coordinadores y ejercieron durante plazos breves, quiero preguntarles cuánto afectó el hecho, en el éxito del plan, de que haya habido tal cantidad de coordinadores y de ministros durante todo el proceso, en especial de coordinadores, que creo que llevaban más el peso que los propios ministros.

Respecto de la llamada a propuesta del AFT, se afirmó que se contó con diversas asesorías para el desarrollo de las bases de licitación, como Celfin, Cariola, Akiris, Invertec y CIS. También se dijo que se había llamado a las empresas internacionales de mayor importancia, pero según Germán Correa, debió haberse incluido a empresas de trascendencia internacional, como Cubil, Ascom y ERG, dado que las otras no tenían la misma experiencia al presentarse a este tipo de propuesta pública.

¿Qué sucedió respecto del Siaut? Al final, esa licitación se declaró desierta, lo cual llama mi atención, porque las empresas participantes en la licitación del Siaut, tales como J. Walter Thompson, Ogilvy & Mather, McCann Erickson, BBDO y Globe, son las empresas más importantes de comunicaciones del mundo. En consecuencia, me extraña que licitación en materia comunicativa se hubiese declarado desierta. ¿A quién finalmente se le entregó esa propuesta?

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

El señor URZÚA.- Respecto de la licitación del AFT, el consorcio de bancos decidía sobre la experiencia de la empresa que asumía el rol de operador tecnológico del administrador financiero.

La propuesta del AFT era para formar una sociedad de apoyo al giro bancario, que tenía como componente electivo la instalación de todo este equipamiento de seguimiento vehicular y el equipamiento embarcado. Por lo tanto, no le corresponde a la Coordinación de Transantiago el plantear o llamar a una licitación de operadores tecnológicos.

Si bien dentro del desarrollo de la licitación participaron como interesados varios otros operadores tecnológicos, finalmente el consorciarse los cuatro bancos más importantes del país llevó adelante a que el operador tecnológico del AFT fuera el que estos bancos seleccionaron como su operador tecnológico, la empresa Sonda, que, al momento de la licitación, cuenta con toda la experiencia como para poder desarrollar este sistema.

Respecto del Siaut, la evaluación que se hizo de las propuestas no consideró solamente el componente de experiencia o expertise de las empresas, que, sin duda, son empresas de reconocido prestigio. Se evaluó la propuesta que ellos hacían como forma de difusión del plan, y es eso lo que se consideró insuficiente, y no la empresa.

Por último, no participé en el proceso de asignación final del Siaut.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en las intervenciones de nuestros invitados hay varias referencias a contrataciones de personas naturales y jurídicas. Por ejemplo, entre las jurídicas están el Estudio Cariola, Benchmark y CIS; entre las naturales están don Germán Correa, don Carlos Catalán y León Guzmán.

¿Cómo se contrataba a esas personas? ¿Singularizadamente, a partir de una experiencia o se hacían licitaciones? ¿Por qué el Estudio Cariola y no Álvaro Ortúzar? ¿Por qué Benchmark y no Captiva? ¿Por qué Celfin y no Larraín y Vial?

A propósito de las reuniones en el área de la señora Isabel, con los equipos de los municipios, ¿qué impresión tiene usted de los equipos municipales, direcciones de tránsito, que eran sus contrapartes? ¿Entendían el problema, la modificación, las diferencias entre troncales, alimentadores y modelos de negocio? ¿Había capacidad, experiencia, conocimiento? ¿O eran consideradas por el trabajo que desarrollan cotidianamente esas direcciones?

La siguiente pregunta va para ambos. Cuando escuchamos exposiciones como las de la señora Isabel Guzmán y del señor Rodrigo Urzúa no podemos si no concluir -al menos a mi entender- que son profesionales muy bien capacitados, que tienen experiencia y que pusieron todo el empeño posible por cumplir a cabalidad los encargos que recibieron. Así lo siento de las exposiciones que han realizado, del conocimiento que tienen de lo que hicieron, de lo que consideran que fueron logros y de las dificultades que tuvieron.

Mi pregunta -un tanto subjetiva, por cierto- es la siguiente: ¿se sorprendieron de lo que pasó el 11 de febrero de 2007? Ustedes se retiraron antes, pero, seguramente, hicieron un seguimiento, porque, cuando

uno ha trabajado en un área determinada, después sigue su evolución y evalúa interiormente si va bien o mal encaminada, o llama por teléfono a un amigo que está involucrado. ¿Cuál es la sensación que tienen ustedes? ¿Se sorprendieron por lo que pasó? ¿Tienen alguna explicación para lo que sucedió después?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, las contrataciones que correspondieron a mi período fueron muy pocas, ya que fue solamente CIS Consultores, porque la Fundación Chile y Aditiva ya venían contratadas. Y en la Coordinación del Transantiago está claramente establecido cómo se deben contratar algunas empresas para determinados temas. Se hacen licitaciones y se acotan los temas. Eso es muy claro.

Respecto del apoyo de Germán Correa o de Carlos Catalán, fueron personas con quienes conversamos y tuvimos reflexiones, al igual que con los alcaldes. Fueron apoyos no remunerados y participaron junto a nosotros aportando su expertise en la materia.

Respecto del trabajo con los municipios, realizamos un gran despliegue. Ellos tuvieron una actitud de apertura respecto de participar en la información a la ciudadanía. Además, en cuanto a la infraestructura, también entendieron y colaboraron con la implementación, por ejemplo, de la señalética en las paradas de sus comunas, para la etapa de implementación. Ellos tuvieron muy buena disponibilidad, porque sabían que los usuarios de su comuna iban a ser impactados.

En cuanto a la última pregunta, tal como ya señalé, mi expertise tiene que ver con las Mypes. No tengo amigos ni conocidos en el Ministerio de Transportes ni en las autoridades de transportes. En cuanto al seguimiento del tema, sólo me he informado por la prensa, como cualquier ciudadana y entiendo que éste es un proceso extremadamente complejo.

El señor HALES (Presidente).- El señor diputado no le ha preguntado por sus amistades. Le pregunta si se sorprendió.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- ¿Lo de los contactos?

El señor HALES (Presidente).- No. Le preguntó si se sorprendió. Ése fue un agregado para hacerle entender mejor la pregunta. Pero la pregunta apuntaba a si le sorprendió el resultado, es decir, el fracaso.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, entiendo que éste es un proceso extremadamente complejo y que no estaría exento de dificultades. Es un proceso de múltiples aristas y de muy largo plazo.

Tal vez el término "amigos" no fue correcto, pero no tenía contactos para hacer un seguimiento más

detallado, más allá de lo que me podía informar por la prensa.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, en primer término, respecto de las contrataciones, quiero expresar que hay distintas formas.

En el caso de las asesorías con las que contaba la unidad de negocios, como la de Celfin, de Akiris y del estudio Cariola, conforman un consorcio que licitó la asesoría de múltiples funciones a las unidades de negocios, proceso de licitación en el que participaron varias otras empresas. Por eso, específicamente, están Cariola y Akiris, ya que fueron los que se consorciaron para presentarse a esta licitación y la ganaron en el proceso.

En el caso de la empresa Invertec, se contrató directamente a esta empresa para la valorización del Metro porque se requería a una empresa que, aparte de la expertise, contara con la confianza del Metro y del Ministerio de Transportes para la determinación de a cuánto ascendían los montos razonables de pagar en términos de la evaluación de la empresa.

A la empresa CIS se la contrata directamente también, ya que se requería de alguien que tuviera conocimientos de transporte, económicos y que, además, estuviera muy vinculado con el proceso previo, es decir, que entendiera cabalmente cómo era el sistema, puesto que, en un plazo de dos meses, tenía que entregar todas las observaciones que le aparecieran de la comprensión de las bases.

Respecto del tema de si para mí fue o no una sorpresa, la verdad es que más allá de calificarla de sorpresa o no, Transantiago es un proceso extremadamente complejo, por lo que era muy difícil que todo resultara bien.

Las expectativas -que al menos yo tenía desde fuera- en cuanto a las fallas del sistema eran bastante menores. En ese sentido, fue una sorpresa que el nivel de fallas fuera tan amplio. Al informarme un poco más, posteriormente, la verdad es que no es tan sorprendente. Transantiago es un sistema que estaba considerado para que todas las piezas funcionaran y hay algunas que no estuvieron a tiempo.

El señor HALES (Presidente).- Diputado Burgos, le ofrezco la palabra.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero pedir que se envíe un oficio a las diversas reparticiones que tienen que ver con nuestra investigación, a las que quiero preguntar cómo se contrató a todas las personas jurídicas y naturales que han sido mencionadas. De hecho, hoy han sido nombradas algunas. ¿A partir de qué elementos fueron contratadas? ¿Se hizo de manera privada, directa o por licitación?

El señor HALES (Presidente).- ¿Hay acuerdo en enviar los oficios solicitados por el diputado Burgos?

El señor MELERO.- ¿Pero a quién, señor Presidente?

El señor BURGOS.- Al Ministerio de Transportes, a Sectra, etcétera. Por ejemplo, hoy se han nombrado a varias personas relacionadas con diversas instituciones. Me parece importante saberlo. No estoy hablando de un problema de probidad, sino de selección.

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

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la visita de nuestros invitados y manifestar mi comprensión por los malentendidos producidos a causa de la primera invitación, que fueron justificados, porque estamos tratando de llevar adelante una investigación muy importante, en que también está en juego la credibilidad de la capacidad de investigación de la Cámara de Diputados y de los diputados que formamos parte de la Comisión.

No me canso de decir que tengo la mejor impresión de los integrantes de esta Comisión investigadora y de las conclusiones a que vamos a llegar. Por lo tanto, era muy importante su presencia en la Comisión y de ahí la insistencia del señor Presidente para lograr que pudieran asistir.

En segundo lugar, conforme con el cuadro que nos preparó la Secretaría respecto de las personas que han ocupado cargos, ustedes aparecen desde mayo hasta diciembre. ¿Por qué estuvieron tan poco tiempo?

El señor Rodrigo Urzúa estuvo un mes, y la señora Isabel Guzmán, cuatro. Posteriormente, asumió el señor Danilo Núñez, quien terminó en la era de Estévez y después pasó a ocupar el cargo de subsecretario. Esto me llama la atención, porque los señores Germán Correa y Aldo Signorelli estuvieron mucho tiempo.

Pregunto lo anterior porque cuando la gestión perdura en el tiempo, normalmente es más efectiva, más eficiente. En ese sentido, se han escuchado comentarios -seré muy franco- de que ese poco tiempo en el cargo respondió a lo poco efectivo que fueron esas gestiones. Es el momento para que ustedes aclaren esta duda, que ha estado sobre la mesa.

Por otra parte, respecto del Siaut, se dijo que se había armado un grupo de trabajo con tres alcaldes, los señores Undurraga, Ossandón y De la Maza, de diferentes partidos políticos, y que la licitación se declaró desierta y que se volvió a licitar. Pero entiendo que esos alcaldes renunciaron a dicho grupo de trabajo porque no estaban de acuerdo con lo que

estaba ocurriendo con la licitación. En un primer momento, dijeron que era de 14 millones de dólares y después de 70 millones, que no estaban de acuerdo en cómo estaban redactadas las bases, etcétera. Sería bueno aclarar eso, por cuanto se usa como argumento que la licitación del Siaut fue positiva porque había tres alcaldes, pero se olvida que éstos se fueron, precisamente, porque no estaban de acuerdo con el proceso de licitación.

Por último, estas consultas van para los dos invitados. Sé que soy un poco obsesivo con el tema de la infraestructura. La ciudad no estaba preparada para recibir al Transantiago, porque la infraestructura no estaba preparada. Me imagino que tuvieron conocimiento de ello. Sabían que al ritmo de las expropiaciones, con las dificultades que significaba expropiar, era muy difícil que se lograra estar en condiciones de iniciar el proyecto en febrero de 2007, cuando se inició. ¿No previeron esta situación? ¿No la hicieron ver? ¿No hicieron presente sus opiniones ya que se veía que la cosa venía mal?

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, en primer lugar, respecto de por qué estuve tan poco tiempo, debo decir que me correspondió subrogar al señor Aldo Signorelli cuando él abandona la Coordinación de Transantiago y permanecí como subrogante hasta que designan a un nuevo coordinador. Lamentablemente, los cargos de subrogancia suelen ser breves, aunque, en verdad, me hubiera encantado quedarme.

Respecto de los alcaldes, cuando se hizo la evaluación del Siaut, mi función era la de asesor de la Coordinación de Transantiago. Entiendo que ellos formaban parte de un equipo consultivo que entregaba sus conclusiones directamente al ministro y a la comisión de evaluación. Ignoro si los alcaldes se retiraron o no o si finalmente no quisieron suscribir un informe firmado. Por lo demás, me tocó participar en la evaluación técnica de las propuestas, y con o sin la opinión de ellos, las propuestas eran insuficientes para ser adjudicadas.

En cuanto a la infraestructura, al menos hasta 2005, mientras yo estuve en la Coordinación, se sabía que los cronogramas eran extremadamente apretados para tener disponible la infraestructura y tener una ciudad preparada para el Transantiago. Pero los proyectos estaban en marcha y las unidades ejecutoras no tenían dependencia de Transantiago. De manera que coincido absolutamente en que hace falta la infraestructura que estaba planteada dentro del plan.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, respecto de los plazos, fui invitada por el

ministro Estévez cuando a él le quedaban ocho meses en su cargo -aun cuando la Presidenta de la República puede cambiarlo antes-, de los cuales yo estuve solamente seis. Renuncié en diciembre de 2005, por problemas personales. Obviamente, lo primero que hice fue evaluar técnicamente que había cumplido con el hito que me había pedido el ministro Estévez, cual era dar inicio a la puesta en marcha de la etapa de implementación. En ese momento restaban sólo dos meses para el término de su gestión como ministro.

En relación con el SIAUT, a los alcaldes, más que constituir un comité formal, fueron invitados a reflexionar sobre cómo debía incorporarse la ciudadanía en dicho componente. Ellos participaron en diversas reuniones, poniendo énfasis en los focos que el sistema de transporte público producía en la ciudadanía. Finalmente, renuncié a mi cargo y no conocí -entiendo que los alcaldes tampoco- el diseño final de las bases.

En relación con la infraestructura, concuerdo con los señores diputados en que se trata de un factor crítico para la implementación del Transantiago. Sin embargo, las bases establecían que la etapa de implementación debía iniciarse el 22 de octubre de 2005 y hasta ese momento se habían gestionado las obras críticas, para dar el inicio.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no quedó claro si los alcaldes renunciaron o no y, si lo hicieron, cuáles fueron las causas. He conversado directamente esos temas con los tres alcaldes, y ellos me señalaron que se fueron. Entonces, me gustaría que se aclarara el punto.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- La participación de los alcaldes fue motivada por una invitación directa del ministro Estévez. En verdad, no tengo conocimiento sobre cuándo se fueron y por qué lo hicieron. Como coordinadora, quiero dejar en claro que recogimos una valiosa información respecto de lo que ocurría en la ciudadanía y en el transporte público.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no cabe la menor duda de que los alcaldes aportaron al tema, porque obviamente están en contacto con la ciudadanía. El problema era que se fueron.

De manera que quiero dejar constancia en actas, porque así ha trabajado esta Comisión, que los alcaldes fueron invitados, pero que, en algún momento, se retiraron porque no estaban de acuerdo con la forma en que se estaban llevando a cabo las cosas. Hablo de esos tres alcaldes en particular.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada Denise Pascal.

La señora PASCAL (doña Denise).- Señor Presidente, me preocupaba la participación de los alcaldes, dado que hoy Puente Alto y Maipú son puntos

muy conflictivos en cuanto al traslado de las personas, pero, como el diputado Cristián Monckeberg ya se refirió al tema, me ahorro esa pregunta.

Quiero saber si en algún momento analizaron la incorporación del mundo rural al Plan Transantiago. Hoy se trasladan desde Talagante y Melipilla 8 mil pasajeros diarios que antes llegaban al centro de Santiago, al Metro Estación Central y a los terminales Borja y Los Héroes. Cuando se inició el Transantiago, se eliminó la entrada a Santiago de todos estos buses y hoy llegan sólo al terminal Borja, al intermodal de San Joaquín. Por lo tanto, se afecta doblemente al Metro con la llegada de estos pasajeros que antes llegaban a otros puntos de la ciudad y que no necesitaban llegar directamente al Metro de Estación Central.

Nunca se ha planteado ni he escuchado qué va a pasar con las ciudades aledañas a Santiago que no tienen Transantiago pero que indiscutiblemente se ven afectadas fuertemente por la llegada de sus buses a la capital.

Por último, en todos los estudios que realizaron, que me parecen válidos, pues son profesionales expertos, nunca mencionan al Metro y uno de los grandes conflictos que tenemos es la sobreexplotación del Metro. ¿En algún momento visualizaron que se iba a afectar tan fuertemente al Metro o nunca lo vieron? ¿O no tuvieron la manera de evaluar los efectos sobre el Metro?

El señor URZÚA.- Señor Presidente, la vinculación del Transantiago con el mundo rural es bastante tangencial, fundamentalmente debido a que el rol de la coordinación de Transantiago era estructurar el sistema de transporte urbano de la ciudad. Por lo tanto, el sistema de transporte rural, más allá de saber que tenía los potenciales para integrarse y que la Seremi de Transportes de la Región Metropolitana estaba llevando adelante un proceso de modernización del transporte rural, es decir, más allá de esa coordinación de tipo técnico y que los recorridos lo tuvieran en consideración, no era parte de la injerencia directa de la Coordinación de Transantiago.

En realidad, se trabajó bastante con el Metro en cuanto a la definición de los recorridos de buses, de cuáles iban a ser complementarios con el Metro, qué cantidad de pasajeros iba a transportar. Todos los escenarios de evaluación consideraban al Metro. Ahora, la definición de estándar respecto de cómo iba a funcionar, cuántos pasajeros era capaz de transportar y donde requería puntos de combinación correspondió directamente a los equipos técnicos del Metro y no al del Transantiago.

La señora PASCAL (doña Denise).- Me llama fuertemente la atención que no se hayan considerado a los buses provenientes de las zonas rurales, porque hoy las grandes fuentes de trabajo y de estudio

universitario se encuentran en Santiago. Muchos habitantes de comunas aledañas a la capital -ubicadas a 30, 40 ó 60 kilómetros de distancia- confluyen en Santiago. Además, esas comunas están creciendo como ciudades.

El señor Urzúa señala que hubo dos equipos técnicos paralelos. Uno que trabajó con el Metro para ver cómo este plan lo afectaba y otro con el Transantiago; es decir, no hubo coordinación.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, no se trata de que no se hayan considerado los buses rurales. Lo que pasa es que esos buses forman parte del sistema de transporte suburbano de la ciudad. Por lo tanto, no estaban dentro de la competencia del Transantiago.

En cuanto al Metro, sí hubo una coordinación. Lo que ocurre es que quienes modelan el funcionamiento de ese servicio son los equipos técnicos del Metro, lo cual después informan al Transantiago para que se tenga en consideración al momento de definir recorridos y, de esa forma, haya perfecta coordinación. En todo caso, les recuerdo que el presidente del Metro formaba parte del directorio del Transantiago.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, una de las frases más relevantes que le he escuchado al ex Presidente Ricardo Lagos fue una que mencionó al ser requerido para que se pronunciara acerca de los problemas del Transantiago ocurridos durante este año. Dijo: "El diseño y la implementación de la primera etapa fue responsabilidad de mi gobierno; lo que ocurrió después es responsabilidad de la siguiente administración".

Nuestros invitados fueron parte de la administración Lagos y tuvieron un rol relevante, como coordinadores, en las licitaciones, en la determinación de las bases y en un montón de otras situaciones que les correspondió enfrentar.

La pregunta va para ambos: ¿Qué fue lo que cambió sustancialmente la administración Bachelet respecto de lo que ustedes hicieron? Lo pregunto porque al escucharlos parecen exultantes, contentos de lo que hicieron y conformes. No los veo preocupados ni complicados por lo que vino después.

Pareciera ser que, más que etapas, el Transantiago tenía compartimientos estancos, porque todos los que han venido han sido muy precisos en afirmar: "Yo fui responsable hasta tal fecha. De ahí en adelante, no me pregunten. Y para atrás, tampoco".

Creo que si los resultados del Transantiago hubieran sido buenos, todos estarían tratando de arrogarse etapas. Ahora, cada uno parece abocado a sacárselas de encima.

¿Cuáles fueron, en sus respectivas áreas y responsabilidades, los cambios sustanciales que perciben que se hicieron durante la administración Bachelet, fundamentalmente durante el 2006?

Pregunto esto porque, sin duda, el ex Presidente Lagos tiene razón cuando dice: "Yo llegué hasta aquí y la implementación gruesa es responsabilidad de la nueva administración". Pero no es menos cierto que la administración Bachelet no podía cambiar sustancialmente todo lo que la administración anterior había hecho. Había bases, licitaciones, propuestas adjudicadas. De manera que no era tan fácil pretender borrar con el codo lo que ustedes habían escrito con la mano.

Entonces, ¿cuáles fueron esos cambios? ¿Creen que ellos fueron determinantes en el posterior fracaso del Transantiago?

La siguiente pregunta también es para ambos invitados. Me interesa saber cuáles eran las verdaderas atribuciones que sentían tener como coordinadores generales del Transantiago.

Pregunto lo anterior porque, al renunciar el señor Signorelli al cargo de coordinador, se quejó de la inexistencia de atribuciones legales para cumplir con ese rol. Sentía que estaba debilitado. ¿Coinciden nuestros invitados con ese diagnóstico? ¿Qué tan relevantes eran las decisiones que adoptaban? ¿Dependían mucho de los ministros o tenían verdadera capacidad de manejo? ¿Cumplía el coordinador un rol relevante en la toma de decisiones del Transantiago o era un mero administrador que prácticamente tenía que consultarlo todo? Consulto todo esto porque, de pronto, siento que estamos interrogando a personas que no tenían tantas atribuciones.

Quiero saber cuál era la relación jerárquica y cuáles las atribuciones que realmente tenían y si consideran que el cargo permitía ejercer una influencia real en el desarrollo de plan o si era más bien de carácter decorativo.

Por otra parte, quiero complementar la pregunta del diputado Cristián Monckeberg respecto del tema de la infraestructura. En la época en que nuestros invitados fueron coordinadores ya se hablaba de retrasos en la implementación de la infraestructura necesaria. ¿Qué grado de cumplimiento había en esa época?

La pregunta se justifica, porque sorprende que se haya llegado a febrero de 2007 con sólo el 10 por ciento de la infraestructura lista. Quiero saber si nuestros invitados previeron eso, porque me llama un poco la atención la afirmación de la señora Isabel Guzmán en el sentido de que cuando pusieron en marcha el Plan Transantiago, el 22 de octubre de 2005, se hizo sin grandes contratiempos y sin inconvenientes para los usuarios del transporte público.

Me sorprendí un poco con esa afirmación; es fuerte. ¿No se sorprendió después cuando vio que había tantas carencias? ¿O solamente eran compartimentos estancos en que cada uno llegaba hasta cierta parte y lo que pasara más adelante no importaba?

Una pregunta específica a la señora Isabel Guzmán. ¿En qué condiciones se desarrolló la licitación del Siaut de 2005? ¿Cuáles fueron las razones por las que se rechazaron las ofertas de las empresas que participaron y finalmente se declaró desierta la licitación?

¿Es efectivo o no que existían empresas que cumplían con las normas técnicas para adjudicarse la propuesta, pero que por cambios de última hora se elevaron los requisitos y se rechazaron las ofertas?

¿Qué funciones debía cumplir el Siaut? ¿Qué organismo iba a encargarse de la gestión de flota y del control de la frecuencia?

Pregunto esto porque en alguna información se señaló que uno de los problemas de la adjudicación del Siaut se debía a que las bases no estaban claras. De hecho, se convocaron nuevas bases de licitación. Entonces, si las bases no estaban claras, mal se podía adjudicar. Entonces, ¿qué justificó el cambio de bases?

El señor HALES (Presidente).- Señor diputados, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 13.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, respecto de qué cambió sustancialmente y si no me sensibilicé respecto de lo que iba a pasar, quiero decir que mi vocación profesional tiene que ver con la gente más humilde del país y, por supuesto, me preocupaba lo que iba a pasar con los usuarios del transporte público, que son justamente los más humildes.

No tengo información alguna para responder cuáles eran los cambios sustanciales que se hicieron posteriormente. No puedo hacer un juicio al respecto y no cuento con información.

Ahora, en cuanto al rol de los coordinadores de Transantiago, creo que la palabra está muy bien dicha. Es un coordinador, que no cuenta con atribuciones. En el período en que trabajé teníamos permanentes reuniones de trabajo con el ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y el subsecretario, quienes eran los que tenían las atribuciones para la toma de decisiones. Yo como coordinadora, como un gerente general, ponía los temas sobre la mesa y se tomaban las definiciones.

En base a que existe un ente coordinador, complementariamente con las otras necesidades que presenté, nace la necesidad de instaurar una autoridad metropolitana de transporte, que tenga atribuciones, de

carácter metropolitano y que pueda coordinar a todos los entes.

Respecto de la infraestructura, asevero claramente que el Plan Transantiago se inicia sin grandes contratiempos, porque lo que ocurre el 22 de octubre de 2005 no son cambios para la ciudadanía, porque se mantienen los mismos recorridos. Lo que sucede el 2005 es un proceso de empresarización. Se pasa de un sistema de 120 empresas, que trabajan con 3 mil microempresarios, a ser administrados por 10 empresas.

Entonces, lo más relevante para dar inicio al plan fue levantar los pavimentos críticos para que pudieran circular los buses. Pero no había cambios de recorridos. Entonces, no era algo perceptible para la ciudadanía.

En cuanto al Siaut, no hubo ningún cambio de último minuto. Las bases siempre fueron las que estaban del inicio.

Se presentaron seis empresas, una de las cuales fue rechazada por falta de documentación. Se evalúa por Fundación Chile y Aditiva. El comité evaluador estaba conformado por el ministro, el subsecretario y yo, que poníamos las notas con la información que teníamos de esas empresas técnicas, y la declaramos desierta porque no satisfacía lo que estaba estipulado en las bases. Y ahí comienza el rediseño de las nuevas bases del Siaut. En todo caso, no alcancé a estar en el período en que se definió el rediseño de las bases definitivas del Siaut.

El señor MELERO.- Señor Presidente, falta las respuestas del señor Rodrigo Urzúa.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, en cuanto a la pregunta de si estoy contento con lo que se hizo, debo señalar que de algunas cosas sí lo estoy, pero de otras evidentemente que no.

No estoy contento de haber subvalorado lo que implicaba para los usuarios un trasbordo y de haber supuesto, desde el punto de vista técnico, que los mecanismos de incentivos establecidos eran suficientes para que los privados buscaran satisfacer mejor el nivel de servicio a los usuarios.

Resulta evidente que varios de los supuestos que elaboramos estaban errados. Por ejemplo, para las personas resulta mucho más difícil de lo que supusimos, sobre la base de la información de que disponíamos en ese momento, efectuar los trasbordos cuando no se cuenta con la infraestructura necesaria.

Por otra parte, no creo que la nueva administración haya hecho cambios respecto del plan y que ésa sea la causa que generó el fracaso, pero sí hay aspectos que en el momento de la elaboración del diseño

se supusieron que estarían operativos al momento de la puesta en marcha del sistema y que no lo estuvieron.

En cuanto a la infraestructura, aspecto que se ha debatido ampliamente, mientras estuve en el Transantiago la puesta en marcha de ciertas obras presentaban dos meses de atraso, pero finalmente el plan se puso en marcha con el 10 por ciento de la infraestructura disponible. En todo caso, no sé con exactitud a qué se debe esa ampliación del retraso.

Nunca se diseñó un plan que funcionara sin que el sistema de cobros y de localización de buses estuvieran ciento por ciento operativos al momento de su puesta en marcha. Nunca se consideró esa situación, puesto que el plan se diseñó sobre el supuesto de que esos elementos estarían listos.

Por lo tanto, no diría que hubo un cambio, sino que al momento de elaborar el diseño evidentemente no se tuvieron en cuenta esas circunstancias.

Por otra parte, tal como lo señaló la señora Isabel Guzmán, el coordinador de Transantiago tiene el rol de establecer la coordinación entre diversos actores.

Nuestra institucionalidad asigna a una unidad ejecutora fuera del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la ejecución de las obras, como el caso del Metro y el Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Asimismo, el coordinador de Transantiago, como secretario ejecutivo del Comité de Ministros, tiene el rol de establecer la coordinación de un equipo técnico especializado en el Transantiago para que sirva de apoyo a la implementación de un plan que depende del Comité de Ministros.

Desde el punto de vista de las atribuciones, el coordinador de Transantiago responde al ministro de Transportes, al subsecretario de esa Cartera y al Comité de Ministros y no tiene autonomía como autoridad metropolitana de transportes.

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

El señor MELERO.- El señor Rodrigo Urzúa dijo que no hubo cambios respecto de lo obrado mientras tuvieron responsabilidad durante el período de la administración del Presidente Lagos, hasta marzo de 2006. Sin embargo, quiero consultarle si no le parece un cambio sustancial el que el actual ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, haya cambiado radicalmente los contratos en que al señor Urzúa le tocó participar. ¿No le parece que ese cambio es de la mayor magnitud?

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

El señor URZÚA.- Las modificaciones que está llevando a cabo el ministro Cortázar tienen por objeto la búsqueda de una solución.

Si bien, tal como lo mencioné, no hubo grandes cambios que generaran el fracaso de la implementación del plan, evidentemente el ministro Cortázar ha modificado aquellos aspectos que señalé a modo de autocrítica, como el cambio de la política de incentivos de los contratos y de los recorridos, con el objeto de reducir el número de trasbordos, y ha implementado nuevas formas de considerar la infraestructura con vías segregadas, lo que apunta a la búsqueda de una solución.

El señor MELERO.- Entonces, si no hubo cambios que haya provocado el Transantiago, ¿diría que hubo una perfecta continuidad de la gestión Bachelet, con toda su estructura, respecto de la gestión Lagos?

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, se siguió adelante con el proceso, tal como lo señalaban los contratos.

Administrar los contratos fue la labor que realizaron las distintas administraciones del Transantiago, tal como habían sido diseñados originalmente.

El señor MELERO.- Por su intermedio, quiero formular algunas consultas a la señora Isabel Guzmán.

Cuando declaran desierta la licitación del sistema de información a los usuarios, Siaut, me impresionó mucho una afirmación de don Rodrigo Urzúa: que el usuario tenía que responderse 22 preguntas antes de resolver qué recorrido hacer, qué bus tomar, dónde ir, etcétera.

Señora Isabel, ¿tuvo presente, al momento de rechazar las propuestas de los oferentes, que el tiempo disponible para informar adecuadamente a los usuarios iba a ser insuficiente? En esta Comisión se han realizado afirmaciones de que, al menos, se requieren dos o tres años para generar un cambio cultural tan importante.

¿Podría ser más precisa respecto de cuáles fueron las razones del rechazo de las ofertas? ¿Qué no se cumplió?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, sin duda, todo es perfectible. Toda base de licitación o proyecto es perfectible. Es un proceso muy complejo, sobre todo en lo que tiene que ver con la ciudadanía.

Respecto de la razón por la cual se declaró desierta la licitación, fue porque ninguna de las cinco empresas que quedaron -una quedó descalificada-calificó. Eso significa que, en todos los ámbitos -no recuerdo cuántos había en el Siaut-, debían tener una nota superior a 5. Si alguna de las empresas tenía nota

inferior a 5, quedaba descalificada. Es decir, fue por razones netamente técnicas.

El señor MELERO.- Señora Guzmán, declarada desierta la licitación, ¿le hizo alguna sugerencia a quienes fueron sus sucesores respecto de qué temas debían cambiarse en las bases de la licitación?

Pareciera ser que no solamente hubo falta de calificación de las empresas, sino que poca claridad en las bases. ¿Evacuó algún informe? ¿Sugirió a sus superiores y sucesores dónde debían ponerse los énfasis en el cambio de bases de la licitación del Siaut o no?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, concordando con la premisa de que todo es perfectible, inmediatamente declarada desierta la licitación, contratamos a CIS Consultores, para el rediseño y la perfectibilidad de las bases del Siaut. Ellos son los expertos. Ahí estaba don Carlos Catalán. Aprovecharon esa instancia -los plazos lo permitían- para rediseñar estas bases e incorporar elementos que permitieran una mejor información y gestión en todo lo referente al Siaut.

El señor MELERO.- Entonces, había deficiencias en las bases.

La empresa Aditiva, entre otras, habría evaluado las propuestas de esas empresas y, según la información de prensa de la época, habrían aprobado, por lo menos, a Sinapsys (Walter Thompson) y Telefónica Empresas (Ogilvy), que habrían alcanzado una calificación superior a las exigidas en las bases. ¿Puede comentar eso?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- La Fundación Chile y Aditiva no ponían notas. Como ya expliqué, los que poníamos notas éramos el comité evaluador. Y nos basamos, fundamentalmente, en las evaluaciones que ellos hicieron: Fundación Chile, Aditiva y el equipo técnico del Transantiago. Con esas evaluaciones, pusimos las notas. Hubo empresas que, al menos, en algunos de los ámbitos, tuvieron nota inferior a 5.

El señor HALES (Presidente).- Quiero hacerle una observación y una pregunta.

En primer lugar, ninguno de los diputados que forman parte de esta Comisión sería capaz de ir a los paraderos y decirles a los ciudadanos que el sistema es perfectible. Esto está bastante lejos de la perfección. Esto es un desastre. Y eso motiva la creación de esta Comisión.

Lamento el estado de ánimo que percibo, que el diputado Patricio Melero califica de exultante. La diputada María Angélica Cristi ha dicho que cuando expusieron daba la impresión de que se referían a otro país.

El diputado Jorge Burgos preguntó si están sorprendidos, porque en sus intervenciones no se percibe eso; por el contrario, se dice que todo es perfectible, porque el sistema es complejo.

Eso no está en discusión, pero ustedes eran la máxima autoridad designada para coordinar Transantiago en las distintas partes de su complejidad. Vale decir, justamente por su complejidad, esto no dependía de la ministra de Vivienda, ni de un solo ministro. Para eso había un coordinador, que era la máxima autoridad.

Valoro mucho la aplicación que han tenido para exponer, pero tengo una total discrepancia con la evaluación que hacen del sistema y, además, de su propia participación.

Quiero dejar presente que me resulta chocante recibir una presentación de este calibre, en la que se señala que se da inicio a la etapa de implementación sin grandes contratiempos. Lo considero chocante, porque si esto era una cadena, compleja por lo demás, de la que formaron parte como actores importantes, reemplazando a los anteriores, los señores Correa y Signorelli, y precediendo a sus sucesores, los señores Danilo Núñez, Fernando Promis y Silvio Albarrán, entonces también son parte del conjunto de eslabones que hacen que hoy la gente esté sufriendo por el transporte público.

No pueden decir que son ajenos a lo que pasa hoy con la infraestructura y hacer una presentación donde señalan que han dado inicio a la etapa de implementación sin grandes contratiempos.

Trabajaron en el apoyo de infraestructura y el resultado es pésimo.

La Comisión juzgará cuál es su responsabilidad, pero, en materia de infraestructura, debieron entregar los antecedentes que nos permitieran conocer en qué se equivocaron para llegar a este tan mal resultado. Supongo que algo hicieron o dejaron de hacer en relación con ese tema.

En todo caso, si hubieran analizado adecuadamente la infraestructura, hoy estaría funcionando o, por lo menos, habría una advertencia para sus sucesores en el sentido de que no iba a haber infraestructura. Hoy se señala que estará completa el 2020.

Por lo tanto, no se les puede decir a los ciudadanos que eso es perfectible, que es parte del proceso de perfeccionamiento.

En su presentación dicen que han participado en acciones realizadas en la gestión del AFT. Lamentablemente, esa gestión ha terminado en un muy mal resultado; es desastroso.

La presentación que ustedes han hecho, con muy buen estado de ánimo, es aquella por la cual la Presidenta de la República pidió perdón.

Entonces, quiero preguntarles en qué piden disculpas ustedes por lo que hicieron. Hasta ahora lo único que he escuchado es que no tenían autoridad o, como ha señalado la señora Guzmán, que decidía el ministro o el subsecretario.

Discúlpeme, pero vi a Germán Correa en el mismo cargo que ocuparon ustedes e intervino hasta tal punto que el ministro Etcheberry pidió sacarlo, justamente porque ejercía su autoridad como coordinador. Si este es un sistema complejo, su labor era ordenar esa complejidad.

Me sorprende el juicio que tienen respecto del servicio de información al usuario, otro gran desastre. Ustedes estaban en el momento en que se declaró desierta la licitación.

Con respeto, pero con firmeza, en nombre de los diputados y de los ciudadanos, debo decirles que su participación debe haber sido muy mala, en relación con la licitación para el servicio de información al usuario, toda vez que se declararon desiertas las ofertas de empresas de gran prestigio, conocidas por todos en el rubro. Quedó fuera Walter Thompson, Telefónica, Siemens, Binaria, Mc Cann Ericsson, BBDO, Globe, Prolam Young & Rubicam. No se trata de dejar fuera a un maestro chasquilla; todas son empresas de mucho prestigio y ustedes hicieron las bases de tal manera que fue declarado desierto. Entonces, el servicio de información a usuarios terminó siendo lo que hemos conocido: pésimo.

Alguien dijo en alguna oportunidad que tenía que desplegar una "sábana" de un metro para poder ubicarse donde estaba o responder las 22 preguntas antes de subirse a una micro.

Valdría la pena que nos ayudaran a conocer los errores en que participaron, en el desastre del fracaso en la licitación del servicio de información al usuario. La incorporación a la ciudadanía también es un fracaso. Ningún ciudadano que nos escuche se considera incorporado.

La señora Guzmán nos dice que trabajó en el apoyo a la infraestructura para destrabar obras y pone como ejemplo las estaciones intermodales.

El señor Bustamante dijo que se necesitaban ocho estaciones intermodales. ¡Ocho, señora Guzmán! Por muy poco tiempo que usted haya estado no me diga que ayudó al destrabamiento, puesto que terminamos con una estación intermodal que, además, no funcionaba al comenzar Transantiago.

Para qué hablar de la mantención de pavimentos. Eso no merece comentario.

El modelo de trabajo de combinación con el comité de infraestructura, obviamente, no resultó. El hecho que haya habido esa posta, donde se pasaban la pelota uno a otro, para lo único que sirve es para que,

al final, como hay tantos culpables, finalmente, no termine siéndolo nadie.

Lo que no podemos decir es que ustedes no tienen responsabilidad.

Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, mi estado de ánimo es positivo para colaborar con la Comisión, sobre todo con los usuarios del transporte público. Estoy dispuesta a responder cualquier tipo de pregunta.

Obviamente, me siento muy impactada por lo que ha sido el plan. Mi propia nana se retrasa hoy en llegar a la casa. Entiendo que tenemos problemas.

Obviamente, soy muy sensible a este plan, pero, lamentablemente -reitero-, el plazo es extremadamente corto y podríamos, a lo mejor, detallar cuales fueron los temas en que hubo errores.

Repito: todo es perfectible. Siempre tenemos la opción de mejorar.

Mi error fundamental fue no haber potenciado o haber destinado más recursos y tiempo en ese corto lapso en que estuve. No me quiero exculpar en mi rol de coordinadora sin atribuciones, porque participé activamente en las reuniones con el ministro y con el subsecretario. Tomábamos las decisiones en conjunto, pero, formalmente, no tenía las atribuciones para firmar documentos.

Recordemos que mensualmente se desarrollaban los comités interministeriales, en que participaban los ministros de Vivienda y de Transportes, la Sectra, la Conama, etcétera. Era yo quién, más que como coordinadora y secretaria, iba a plantear y presentar los temas para la toma de decisiones o información al Comité de Ministros.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, más allá de lo dicho, en términos de reconocer una serie de errores en el diseño, efectivamente, en mi período de un mes como coordinador no me correspondió participar en ninguna decisión de fondo.

Sí estuve completamente al tanto del desarrollo, porque trabajé dos años en Transantiago, diseñando el plan. Sí pesa sobre mi estado de ánimo, como profesional, el que no esto funcionara exactamente como suponíamos. Funcionó a kilómetros de distancia de lo que nosotros suponíamos que iba a funcionar.

Por lo demás, aparte de cargar con esas responsabilidades como profesional y con los supuestos, no sabría en qué más colaborar con la Comisión para evitar que en el futuro esto vuelva a ocurrir.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me sumo a las palabras del Presidente de la Comisión, don

Patricio Hales, porque resulta sorprendente la exposición de ambos.

Introduciré otro supuesto. Me resisto a creer lo que se ha expuesto respecto de la responsabilidad de ambos.

El señor Urzúa fue jefe de la unidad de negocios, cargo más importante que la coordinación del Transantiago. Y entiendo que, como jefe de la unidad de negocios, usted fue el gestor del modelo del AFT, del Siaut y de la licitación de vías.

Respecto del AFT, falló el soporte tecnológico y se cayó entero el sistema.

En relación con el Siaut, la licitación fue declarada desierta, y seis meses después, con el señor Espejo como ministro, tuvo que darse algo fundamental: la transformación cultural de los ciudadanos.

En cuanto a la licitación de vías, los números de buses y los recorridos no se ajustaron a las necesidades de los habitantes de la ciudad de Santiago. Por lo tanto, toda su gestión como creador de este modelo fue altamente frustrante porque no tuvo éxito en ninguna de sus tres pilares, que son el AFT, el Siaut y la licitación de vías.

Me niego a creer que usted sea el único responsable.

La señora Guzmán habla del Comité de Ministros y de los Comités Interministeriales. Ustedes no tenían mayor autonomía, porque recuerdo que el ex Presidente Lagos dijo que una cosa era el diseño y otra la implementación.

Respecto al diseño -creo que la mayoría de la Comisión concuerda en eso-, éste venía altamente complicado y fallado desde sus inicios, con todo lo que eso significa. El AFT, el Siaut y la licitación de vías fueron claramente un fracaso y no se ajustaron a la realidad.

En consecuencia, me resisto a creer que ustedes sean los únicos responsables. Reitero, el ex Presidente Lagos dijo que una cosa es el diseño y otra la implementación.

Respecto del diseño, tengo entendido que el señor Urzúa fue asesor del señor Signorelli durante mucho tiempo, antes de asumir como coordinador. Si estoy equivocada, pido que me corrija. Incluso, lo fue antes de ser nombrado en la coordinación. Por lo tanto, estuvo en todo este proceso y fue como el gestor de los modelos de negocio.

¿No tuvo ningún reparo? Cuando dice que el ministro Cortázar va a rebajar la garantía de 90 por ciento en relación con la demanda referencial, ¿no cree que bajo su gestión era factible determinar, en el momento en que se revisaron los contratos, que esto debió haberse hecho con anterioridad?

Francamente, resulta indignante para los chilenos creer que aquí no hubo fallas en la

implementación y en el diseño, de acuerdo sus presentaciones, en que sólo hay avances y ninguna responsabilidad. Además, en concordancia con lo que señaló el Presidente Patricio Hales, me resisto a creer que la responsabilidad fuera solamente de ustedes. Creo que ministros y, finalmente, el entonces Presidente Lagos tuvieron algo ver, porque todo fue tan fallido.

El señor HALES (Presidente).- Yo no he dicho eso.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Usted los responsabilizó a ellos, pero yo no creo que ellos sean los exclusivos culpables.

El señor HALES (Presidente).- Yo no he dicho que ellos sean los exclusivamente culpables.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Eso se desprende.

El señor HALES (Presidente).- Permítame aclararle que creo que ellos son responsables de lo que les corresponde, en el período en que ejercieron el cargo, y de la presentación de las tareas que nos han hecho. Por lo tanto, deben asumir la responsabilidad de lo que les corresponde, pero no de los demás.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Urzúa, usted fue gestor de la modelación de negocios, en que está todo, por lo que no hay mucho más que agregar en cuanto al diseño.

La señora Guzmán señala que se mantienen los mismos recorridos. Me sorprende escuchar eso, por cuanto todos fueron cambiados, y se agregaron treinta recorridos nuevos. En Recoleta e Independencia dejaron zonas enteras sin recorridos. No me refiero a la frecuencia, sino a la falta absoluta de recorridos. Esa situación ocurrió en muchas comunas de distritos que representan varios diputados presentes.

Entonces, no entiendo cuando usted dice que se respetaron y se mantuvieron los recorridos, por lo que pido que me lo aclare

Quiero preguntar al señor Urzúa quién estableció las obligaciones para el operador tecnológico. Yo me resisto a creer lo que usted afirma aquí en el sentido de que fueron los bancos -grandes instituciones, que son reconocidas en el mercado-, quienes determinaron quién era el administrador del soporte tecnológico, es decir, quien lo iba a suministrar.

En las licitaciones estaban, al menos, señaladas las obligaciones que debiera tener la empresa que se iba a adjudicar el soporte tecnológico. ¿Quién estableció las obligaciones? ¿Se cumplieron o no?

Quiero preguntar a ambos qué responsabilidad les cabe en el diseño del Transantiago, a partir del cargo que ustedes tuvieron. Si tuvieron esa visión tan global, ¿hicieron algún reparo al proceso de diseño?

La señora Guzmán hace énfasis en que se incluyó tanto a la ciudadanía y se le preguntó. Dice

que se trabajó con los escolares, alcaldes, Carabineros y con toda la ciudadanía. ¿Hicieron algún modelo de evaluación de si esa información estaba llegando a la ciudadanía? Por ejemplo, ¿le preguntó a su nana si entendía el cambio que se iba a producir con el Transantiago? Creo que tanto su nana como la inmensa mayoría de los trabajadores que debían ser transportados no lo entendían y de un día para otro se vieron enfrentados a un sistema de transporte absolutamente desconocido.

La información que entregó el Siaut, después de la segunda licitación, sólo indicaba en un papel recorridos de un lugar a otro. ¿En algún minuto se preguntó si la ciudadanía había entendido o estará asimilando todo el esfuerzo que estoy haciendo, como coordinadora, para suministrar información? ¿Se evaluó la efectividad? ¿Se contrató alguna empresa para que respaldara las intenciones de traspasar a la ciudadanía esta información al usuario?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero hacer una aclaración respecto de las bases.

Como expliqué, Transantiago tiene dos etapas: la primera, de implementación, y la segunda, de régimen. En la etapa de implementación se mantienen los mismos recorridos. El cambio más radical del Transantiago es el que comienza en febrero de 2007, en que ahí comienzan los cambios de recorridos. Por eso digo que se inicia en realidad sin grandes contratiempos, como consta en la información al Comité de Ministros.

Había un 10 por ciento de problemas en los servicios y después de nueve semanas se redujo a 3 por ciento. Los cambios de recorridos y el ajuste corresponde a la etapa de régimen que se inicio en febrero de 2007. Es necesaria esa aclaración.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no me queda claro.

Me imagino que el diseño de los recorridos no se cambió la noche anterior al 10 de febrero, y que alguien determinó que, desde ahora en adelante, los recorridos van a ser de otra forma. Usted sostiene que en 2005 se mantienen los mismos recorridos y se agregan treinta. No me imagino que el 9 de febrero se le haya ocurrido a alguien cambiar los recorridos, porque, por lo menos, eso podría haber tenido en consideración otros análisis, erróneos o no, para haberlo hecho. Entonces, ¿usted me dice que en la etapa de régimen se cambian los recorridos? ¿Cuándo?

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, la definición de los recorridos están establecidos en las bases. No se definen el 2005 ni el

2006. En las bases estaban definidos los recorridos que se adjudica cada unidad de negocios.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Precisamente, por eso no entiendo.

Usted dice que estaban en las bases, y éstas se elaboran en el período en que ustedes estaban, no entiendo por qué dice que se mantienen los recorridos y se agregan treinta más. Ambos estuvieron en el proceso de elaboración de las bases de licitación. Entonces, ¿en qué momento se cambian los recorridos si estaban en las bases? Ustedes participaron en la elaboración de esas bases.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, aclaro el punto.

Como mostré en la línea gráfica del tiempo, llegué cuando ya estaban diseñadas las bases y estaban adjudicados los contratos. Y las bases establecían que en la etapa de implementación se mantenían los mismos recorridos y se incorporaban 30 más; además, se establecía que para la etapa de régimen comenzaba a funcionar la nueva malla de recorridos que ya estaba definida en las bases.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Urzúa, ¿puede aclarar el punto de la señora Guzmán? Usted participó en la elaboración de las bases, en que se determinaron los recorridos, y la señora Isabel Guzmán llega después. Por lo tanto, no entiendo cómo cambian los recorridos si ella llega después y esos recorridos ya estaban determinados. Eso provoca cierta confusión a la Comisión.

El señor URZÚA.- Señor Presidente, durante 2003 y 2004 se elaboraron las bases de licitación. Esas bases establecían un cronograma en el cual, en una primera etapa, Transantiago verá la empresarización, es decir, la formación de las diez empresas.

En una segunda etapa, la de implementación, esas empresas van a asumir los recorridos que había en ese momento, sin modificar la malla de recorridos y, posteriormente, en una tercera etapa, las mismas empresas van a cambiar esos recorridos, en el sentido de que cumplirán con lo establecido en las bases de licitación, como mallas de recorridos de régimen.

En términos prácticos, lo que señala doña Isabel Guzmán es que a ella le correspondió la fase en la cual se mantenían los recorridos, pero los asumían estas empresas, y posteriormente, en la etapa de régimen -cuando ni ella ni yo estábamos ya-, asumían este nuevo diseño.

Efectivamente, el diseño de recorridos está en las bases de licitación. Lo que quiero aclarar es que me asignan un rol un poco más alto como jefe de la unidad de negocios. Ese rol era diseñar un modelo de negocios que permitiera que los privados asumieran la implementación de un modelo de transportes que no le correspondía diseñar a la unidad de negocios.

Precisamente por ello, en mi presentación expliqué cuál era la estructura funcional de Transantiago.

Había una unidad de servicios de transportes que diseñó, con las asesorías correspondientes de Fernández & De Cea y otras, una malla de recorridos, que era la que había que cumplir.

El rol de la unidad de negocios es estructurar unas bases de licitación que permitan que un privado, a través de un modelo económico, cumpla eso.

Por otra parte, aclaro que nunca tuve el carácter de asesor del señor Signorelli. Fui convocado directamente a trabajar en la unidad de negocios. Tal vez se produce la confusión debido a que, después de subrogar el cargo, pasé a ser asesor del coordinador de Transantiago designado en ese momento: doña Isabel Guzmán. Fui su asesor desde junio hasta octubre, fecha en que renuncié a Transantiago.

Respecto de si tenemos responsabilidad en el diseño y si se hicieron reparos, asumo toda mi responsabilidad en el diseño, como jefe de la unidad de negocios, en cuanto a lo que corresponde al diseño de un modelo de negocios. Efectivamente -lo he señalado varias veces-, se hicieron valoraciones de los trasbordos y de los mecanismos de incentivos que, a mi parecer, ahora -después de la batalla es sumamente fácil ser general-, fueron insuficientes.

La verdad es que en el momento en que nosotros decidimos ese 90 por ciento, que hoy -a mi entender, acertadamente- el ministro Cortázar baja a 60 por ciento, no teníamos información que nos hiciera prever que era necesario un 60 por ciento.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- El señor Urzúa no contestó lo referido al soporte tecnológico y respecto de la obligaciones que estaba contempladas en la licitación.

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, en términos prácticos, lo que señalan las bases son las obligaciones del operador tecnológico. Tiene que instalar ciertos equipos que cumplan con tal funcionalidad, en un plazo determinado y, evidentemente, eso está establecido en las bases.

Ahora bien, ¿quién es el operador tecnológico que va a llevar adelante eso? Ya señalé que fue decisión del consorcio de bancos. Ellos se presentaron con Sonda y establecen que esa empresa es quien lo llevará adelante.

Nosotros hicimos el mismo tipo de auditoría. Además, contratamos a la empresa Aditiva, que hizo las mismas evaluaciones que se hicieron en el Siaut, que dio la aprobación técnica, expresando que Sonda estaba capacitada para hacerlo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿No se tomó en cuenta la experiencia de Sonda en este tipo de negocios? Tengo entendido que, a nivel mundial, hay dos empresas que sí la tienen, aunque no en otras áreas tecnológicas. ¿Se requirió en las bases la obligatoriedad para que la empresa que se adjudicara el soporte tecnológico tuviera cierto grado de experiencia en el mercado en esta operación tecnológica?

El señor URZÚA.- Señor Presidente, en verdad, en este marco es sumamente complejo exigir experiencia. A nivel mundial, no hay experiencia en cuanto a montar este tipo de equipamiento en una flota de las dimensiones que tiene la de Santiago. Si hubiéramos pedido experiencia para hacer esto, no había ninguna.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Tengo entendido que hay dos empresas en el mundo que se dedican a esto. En este momento no recuerdo sus nombres, pero esa es la información que se ha entregado a la Comisión.

El señor URZÚA.- Hay muchas más empresas que instalan sistemas de *ticketing* y de gestión de flota, sobre la base de GPS, pero ninguna ha implementado una flota de las dimensiones de la de Santiago.

Ahora bien, en términos de experiencia tecnológica, sólo quiero señalar que Sonda es la empresa que montó el sistema de semaforización de la ciudad de Santiago, que es el más grande del mundo. En términos de experiencia en el montaje de soluciones complejas tecnológicas, Sonda reúne todas las condiciones.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, no quiero que se interprete que me quiero exculpar de algo. Pero, tal como dije, lo que nos correspondía era el inicio de la etapa de implementación, donde no había cambios de recorridos.

Respecto de lo hecho con la ciudadanía, hicimos todo un trabajo de contención de expectativas, en el sentido de que no toda la gente se iba a subir a buses nuevos y que no habría cambio de recorridos. Nuestro trabajo se focalizó, fundamentalmente, en un control de expectativas y en explicar que se tendrían que preparar para lo que sucedería en un año más, cuando se produjera el cambio en la malla de recorridos, iniciar el sistema de trasbordos, etcétera.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el señor Urzúa, como jefe de la Unidad de Negocios no ha hecho un *mea culpa*. Por ejemplo, el diputado Montes ha dicho que no entiende cómo se relacionó La Florida con La Pintana o cómo no se relacionó Renca con Cerro Navia, donde estaba el hospital. Todo eso se debía a la unidad de negocios,

porque los buses no pueden pasar a una unidad que no le corresponde.

En segundo lugar, voy a leer parte de lo dicho por los representantes de Fernández & De Cea:

"Al final del estudio de diseño estratégico que realizamos, que se hizo pensando en que la implementación sería en 2005, se recomendaron 5.160 buses en las calles para ese año. Eso significa que había que tener una flota total de 5.600 buses para esa operación. Como consecuencia del diseño de las bases, de la licitación y de las propuestas de los operadores se obtuvo una flota de 4.515 buses, lo cual es inconsistente con la recomendación de los 5.600 buses. Ahí faltan 1.100 buses."

Después agregan: "Desde entonces, nunca más intervinieron en la especificación de la flota ni en el detalle del diseño de las mallas. No sabían hasta que se abrió la licitación que se habían obtenido 4.500 buses."

Quiero que me explique esta situación, porque, hasta el día de hoy no la tengo clara.

En tercer lugar, se ha hablado bastante respecto de que estos contratos, que la licitación en general, habían sido más defensores de los operadores de los microbuses que de los usuarios. Incluso, hay una frase del ministro Eyzaguirre, en el Comité de Ministros, que expresa: "Se debe hacer un esfuerzo por minimizar los riesgos de los potenciales operadores del Transantiago".

¿Usted recibió indicaciones desde arriba, desde las personas que tomaban las decisiones, en el sentido de que los contratos debían ser garantistas de los operadores?

La señora Isabel Guzmán se ha referido a la infraestructura. Quiero que sea clara y categórica sobre la relevancia de ésta. Se supone que para los troncales y alimentadores, *per se*, en el mundo, la infraestructura tiene mucha importancia. Pero otras personas que han venido a la Comisión han dicho que no le dieron importancia. Sin embargo, dada su exposición, tengo la impresión de que sí tenían claro que la infraestructura era muy relevante. Incluso, en su presentación, en el punto 1.4, "Necesidad organismo ejecutor de obras", señala: "Plan considera relevancia de provisión en infraestructura". Quiero que sea clara y categórica en explicar si, desde su nivel, tenían muy clara la importancia de la infraestructura.

¿Alguna vez se planteó la posibilidad de iniciar el Transantiago el 22 de octubre de 2005 con los recorridos antiguos, pero con troncales y alimentadores, para que se pudiera valorar el tema de los trasbordos? Hoy se dice que eso no se valoró. Habría sido muy importante que durante ese año se hubiese hecho la malla de recorridos antiguos, pero

haciendo los trasbordos. ¿Se planteó en algún momento hacerlo de esa forma?

Por otra parte, usted manifestó que le tocó declarar desierta la licitación del Siaut y que no vio el resultado de la segunda licitación. Tengo en mi poder una copia del acta del 28 de noviembre de 2005, en la cual se señala que usted recibe el borrador de las bases de la nueva licitación, en que se manifiestan los principales cambios. ¿Qué cambios se hicieron? ¿De qué trataban? ¿Se establecía en aquel entonces que la malla de recorridos se iba a entregar sólo treinta días antes de la etapa de régimen?

Por último, quiero formular una pregunta para nuestros dos invitados. Si ustedes sugerían, ¿quién tomaba las decisiones finales?

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

El señor URZÚA.- Señor Presidente, quiero aclarar que, en términos de las relaciones entre las distintas unidades de negocios, o por qué se mezcla La Florida con La Pintana, quiero decir que la solución de transporte del plan fue diseñada por la Unidad de Servicios de Transportes. Ella definía cuáles eran las unidades de negocios, cuáles eran los recorridos y cuál era la frecuencia con la que debían operar. La función de la Unidad de Negocios era desarrollar un proceso de licitación que permitiera atraer a los privados para que operaran esa solución de transporte. En verdad, ignoro absolutamente por qué se consideró a La Florida conjuntamente con La Pintana.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Entonces, ¿la responsabilidad estaría en la Unidad de Servicios de Transportes?

El señor URZÚA.- A mi entender, sí.

Ahora bien, en cuanto a 5.160 versus 4.500 buses, el número de máquinas solicitadas en las bases de licitación se debe a la modelación del último escenario, que establece esa cantidad de buses para dar satisfacción a la demanda. Yo no hice un análisis crítico. Soy ingeniero de transportes, pero en ese momento ésa no era mi función en Transantiago.

Puede haber una confusión a raíz de que algunos reportes hablan del número de buses como unidades y otros se refieren a buses equivalentes. O sea, ¿cuántos buses habría si todos tuvieran una capacidad de ochenta pasajeros? Quizás ése sea el caso. No lo conozco exactamente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Entonces, ¿quién le dio el modelamiento en el que se basó?

El señor URZÚA.- Entiendo que Fernández & De Cea hicieron el escenario 11 de modelación.

El señor HALES (Presidente).- Con la Sectra.

El señor URZÚA.- Con la Sectra y a través de su contraparte técnica en Transantiago, que era la Unidad de Servicios de Transportes.

Respecto de las declaraciones del ministro Eyzaguirre, citadas en las actas del Comité de Ministros, en el sentido de que había que velar porque los operadores tuvieran ciertas certezas, nunca hubo instrucciones a ese respecto.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Minimizar los riesgos.

El señor URZÚA.- Establecer un modelo de negocio no es otra cosa que mitigar riesgos y administrar certezas. Es establecer el punto de equilibrio en el cual, transfiriendo los riesgos adecuadamente, éstos son asumidos por un privado que ejecuta las labores y cobra, dentro de un rango razonable, por asumir ese riesgo. Por lo tanto, siempre hay un tema de mitigación de riesgos. Ese mecanismo de garantía se define para minimizar los riesgos, manteniendo los incentivos que, a estas alturas del partido, hasta a mí me resultan insuficientes, porque podrían haber sido mayores.

En cuanto a la pregunta de si sugeríamos a quien tomaba las decisiones, en mi rol de jefe de la Unidad de Negocios, mi dependencia era del coordinador de Transantiago. Cuando ejercí la subrogancia de coordinador de Transantiago, mis informes y mis planteamientos los entregaba al Comité de Ministros, instancia que tomaba las decisiones.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la señora Isabel Guzmán.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Señor Presidente, efectivamente, uno de los factores críticos de un proyecto de esta envergadura y de tan largo plazo era la infraestructura.

En el corto período en que desempeñé mi cargo, porque eso era lo que se me había asignado, intentamos hacer todas las gestiones para destrabar las obras, a fin de ponerlas a disposición lo más rápido posible. Ahí surge la idea de crear un organismo ejecutor de obras, porque la capacidad actual del Serviu es limitada y para un plan de esta envergadura se requiere de un organismo ejecutor de obras.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Y se sabe qué pasó al respecto?

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Lo desconozco.

Ahora, con respecto a la potencial prueba de lo que podría ser un cambio en la etapa de implementación, las bases eran muy claras en cómo debían operar las diez empresas sobre la malla de recorridos, por lo que no teníamos ninguna posibilidad de plantear una alternativa de prueba, porque las bases así lo establecían.

Respecto del Siaut, permanentemente se entregaban minutas técnicas. En la fecha mencionada, el 28 de noviembre de 2005, estábamos trabajando con CIS consultores. Recogíamos todas las observaciones que

podíamos incorporar al diseño de las bases del Siaut, pero cuando me fui no alcancé a ver como quedaron redactadas las bases.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Qué cambio específico había en ese momento? ¿Ya estaba estipulado que sólo se necesitaban treinta días antes de la malla de recorridos en la etapa de régimen? ¿Eso estaba en el Siaut anterior?

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- No recuerdo a ese nivel de detalles. Pero sí recuerdo que en el Siaut se fortalecía el componente ciudadano y por eso se contrató a expertos, a sociólogos. No tengo conocimiento y no recuerdo detalles de las modificaciones que se hicieron en las licitaciones.

Respecto de quién tomaba las decisiones, nosotros proponíamos las tablas al Comité de Ministros y éste tomaba la decisión.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Una pregunta para los dos invitados.

¿Fue un error echar a andar el plan el 22 de octubre de 2005 sin tener las mínimas condiciones y con los buses articulados circulando por calles, que no estaban preparadas, estrujando al límite la capacidad de los operadores y, de una u otra forma, atando al nuevo gobierno a tener que echarlo a andar?

El señor URZÚA.- A la luz de los resultados, fue un error.

La señora GUZMÁN (doña Isabel).- Fue un error, pero estábamos atados por las bases que no nos permitían postergar más, ya que nos habíamos tomado la atribución de postergarlo 60 días. Efectivamente, hubo impacto en los buses nuevos. Está a la vista de la ciudadanía que los buses articulados se encuentran deteriorados, debido al impacto producido por la mala calidad de las vías.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, me parece que la última pregunta y las afirmaciones de que fue un error poner en marcha el plan el 22 de octubre de 2005 deben quedar en un capítulo aparte del cuaderno separado que lleva la Secretaría, porque me parece que los fundamentos entregados y las aseveraciones hechas por los ex coordinadores son elementos sustanciales para la investigación de la Comisión.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en ese mismo tenor, solicito que quede en acta la importancia que los coordinadores de Transantiago daban a la infraestructura, lo que ha sido negado por la ex subsecretario Díaz y por el ex ministro Espejo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, de acuerdo a lo que señaló la diputada Rubilar y a lo que sostuvo el señor Urzúa, pido que se considere la posibilidad de invitar a la señora Mónica

Zucker, quien estaba a cargo de la Unidad de Diseño del Servicio de Transporte Público y de la Unidad de Desarrollo y Estudios Técnicos, para que explique el diseño de las mallas de recorridos, que tanto afecta todos los días a los ciudadanos de Santiago.

El señor HALES (Presidente).- La señora Zucker está considerada entre las invitadas de la próxima semana.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero saber si se ha considerado invitar a los alcaldes de la Región Metropolitana, incluyendo a los tres mencionados, que asesoraron y que luego renunciaron.

El señor HALES (Presidente).- La Comisión había acordado invitar a dos representantes de la Asociación de Municipalidades, porque citar a todos los alcaldes es impracticable. Quizás podría agregarse a los tres alcaldes mencionados.

Tiene la palabra el diputado señor Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (Cristián).- Señor Presidente, creo que no sería muy eficiente invitar a quienes hoy se encuentran a cargo de la Asociación de Municipalidades. Me parece que habría que tratar de invitar a dos o tres alcaldes que estuvieron involucrados en ese momento en el Transantiago, aunque sea poco institucional, porque sería más eficiente para el trabajo de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- En ese caso, me parece que lo mejor es que cada diputado haga llegar directamente a la Secretaría proposiciones acerca de quiénes serían los alcaldes que deberían ser invitados, a fin de no abrir un debate ahora sobre el punto, porque son muchos los alcaldes de la Región Metropolitana.

¿Les parece actuar en esos términos?

Acordado.

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

-Se levantó la sesión a las 13.18 horas.

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