

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 16ª sesión celebrada el miércoles 5 de septiembre de 2007, de
11:10 a 14:30 horas.

SUMARIO:

Se recibió al Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Invitar al ex Presidente de la República, señor Ricardo Lagos Escobar. Para tal efecto se encomendó al Presidente de la Comisión para que se contacte con él a fin de concordar una posible fecha para recibir su testimonio, en el evento que esté dispuesto a asistir.

I. PRESIDENCIA: Se inicia la sesión, presidida por el Diputado Patricio Hales Dib.

Actúa como Secretario de la Comisión el señor Juan Pablo Galleguillos Jara y como abogado ayudante el señor Rafael Ruz Parra.

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

También concurren los Diputados Accorsi; Cardemil; Jarpa y Recondo y el Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

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, mediante el cual informa que ésta accedió a la

solicitud de esta Comisión para hacer uso de la sala de la Comisión de Hacienda el día martes 11 de septiembre, de 11.30 horas en adelante.

2.- Presentación efectuada por el Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

IV. ACTAS:

El acta de la sesión 12ª, se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 13ª, se pone a disposición de las señoras y señores Diputados.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió a Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:30 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 16ª, celebrada en miércoles 5 de septiembre de
2007,
de 11.09 a 14.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Enrique Accorsi, Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares y Alejandro Sule.

Concurre el señor Eduardo Bitrán, ministro de Obras Públicas.

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 12ª se da por aprobada. El acta de la sesión 13ª 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, dado el avance que la Comisión ha tenido y a la velocidad que le estamos imprimiendo gracias a las tres sesiones semanales, un conjunto de diputados de la Alianza por Chile integrantes de esta Comisión consideramos que se hace necesario que en su calidad de Presidente de la Comisión inicie gestiones a objeto de invitar al ex Presidente de la República señor Ricardo Lagos.

Dado que hemos escuchado a buena parte de los ministros de su gabinete, subsecretarios, funcionarios y coordinadores que tuvieron responsabilidad hasta el término de su Gobierno y de que el grueso de los invitados que vendrán más adelante son de la actual administración, nos parece que el ex Presidente Lagos debe ser invitado a la Comisión a fin de conocer la responsabilidad que le cupo en el diseño y en la implementación del Transantiago.

Debido a la investidura que tuvo y a los compromisos que el ex Presidente Lagos pueda tener, proponemos como fecha tentativa el lunes 15, el martes 16 o el miércoles 17 de octubre -es decir, con un mes de anticipación- a objeto de que el señor Lagos revise su agenda y pueda asistir a la Comisión.

No queremos demorar la invitación más allá de esa fecha, puesto que el 22 de octubre próximo se cumplen dos años de la implementación de la primera fase que, como se recordará, comenzó el 22 de octubre de 2005.

En nombre de los diputados de Renovación Nacional y de la UDI, le pedimos que, en su calidad de Presidente de la Comisión, inicie las gestiones necesarias a objeto de dar todas las facilidades para que don Ricardo Lagos asista a la Comisión.

He dicho.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer un comentario respecto de la petición de mi distinguido colega Patricio Melero.

No creo que haya argumentos para oponerse a que el Presidente, por mandato de la Comisión, busque una fecha posible para invitar al ex Presidente de la República don Ricardo Lagos a la Comisión.

Sin embargo, me parece que el argumento que se da para justificar que ya se curse la invitación o para buscar una eventual fecha es incompleta, porque todavía falta invitar a gente de los ministerios. Por ejemplo, creo que es muy importante que la Comisión agende invitaciones al ex ministro de Hacienda, señor Nicolás Eyzaguirre, y al actual ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

Creo que no sería conveniente fijar una fecha de eventual asistencia del señor Lagos sin antes escuchar a esos miembros de su gabinete que, según la investigación que hemos realizado, tomaron parte importante en las decisiones de infraestructura.

Sin duda, se debe aceptar el mandato que se le da para que busque alternativas, pero creo que antes hay que cerrar las invitaciones a quienes formaron parte de su comité de ministros, que tomaron decisiones en los períodos de diseño e implementación, y en ese tema aún nos faltan invitados. Se me ocurren los nombres del ex ministro de Hacienda y del actual, dos ex ministros de Vivienda, además del actual también. Es decir, hay cinco, seis o siete posibles invitados que aún nos faltan. Hemos agotado sólo Obras Públicas y Transportes, pero nos faltan varias personas.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, lo que plantea el diputado Melero es una situación que ya estaba expuesta en la Comisión, porque el ex Presidente Lagos está en la lista de posibles invitados. Además, el diputado Melero lo pide con la suficiente anticipación justamente para disponer de más tiempo -en septiembre vamos a tener menos sesiones-, para que así el ex Presidente se programe.

También entiendo que es necesario invitar a más ministros y ex ministros, pero eso se puede hacer en la primera quincena de octubre, en que también tendremos tres sesiones por semana.

Entonces, tenemos plazo para hacer ambas cosas. En octubre podemos avanzar en las invitaciones a los ex ministros Eyzaguirre y Ravinet, al ministro Andrés Velasco, etcétera, para invitar después -ojala que acepte- al ex Presidente Lagos, con todo el respeto que se merece un ex Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Recibo la petición que han hecho los diputados de la Alianza por Chile, en los términos planteados por el diputado Melero, con las observaciones del diputado Burgos. Es decir, procederé a hacer la gestión y tener la conversación correspondiente con el ex Presidente Lagos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, si fuese posible, sería conveniente programar para las primeras sesiones del mes de octubre las invitaciones a los ex ministros Jaime Ravinet y Nicolás Eyzaguirre, antes de la fecha que estamos sugiriendo para que sea invitado el ex Presidente Lagos.

El señor HALES (Presidente).- Respecto del ex presidente Lagos, voy a hacer las gestiones en los términos señalados por el diputado Melero, es decir, buscar el contacto -entiendo que en este momento el ex Presidente Lagos se encuentra en el extranjero-, tener una conversación y ver si es posible concretar el interés en que asista, manifestado por los diputados de la Alianza por Chile.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, estoy plenamente de acuerdo. Eso sí, buscaría espacios no sólo para los ministros que nombró el diputado Melero, sino para todos los que faltan.

El señor HALES (Presidente).- Sobre ese punto específico, les propongo un borrador de cronograma respecto a los distintos ministros. He estado haciendo consultas con los diputados. Entre hoy y mañana podemos tener armado el cronograma de invitaciones.

En la medida en que tome contacto con el ex Presidente Lagos, les informaré de los resultados de esa gestión.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero solicitar un oficio.

Ayer, en parte de sus declaraciones, los ejecutivos del Banco del Estado señalaron que se informaron por la prensa de la postergación de Transantiago de octubre a febrero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, el gerente general ya corrigió esa información y aclaró que no se había enterado por la prensa, sino por un

llamado telefónico del ex ministro Espejo la noche anterior.

Hubo un desfase de menos de 24 horas.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, respecto de ese cronograma de invitaciones, ¿podríamos saber quiénes están contemplados? He recibido peticiones de personas que quieren asistir a la Comisión, por lo que me gustaría cotejar estos nombres para agregarlos, en caso de que aún no estén incluidos.

El señor HALES (Presidente).- Mi proposición es que, para hacerlo más ordenado y con más tranquilidad, no dediquemos el tiempo de esta sesión para interrogar al ministro de Obras Públicas, sino continuemos con el método que estoy aplicando, en el sentido de conversar con los distintos diputados - incluso hoy y mañana- y así ir recibiendo las distintas declaraciones de interés de los diversos parlamentarios. Finalmente ordeno las proposiciones y se las traigo para poder aprobarlas, enmendarlas o rechazarlas, evitando así que esta reunión sea desordenada y nos termine capturando prácticamente un tercio o la mitad del tiempo de ella.

Éste es un trabajo largo -no de un par de minutos-, que implica ponernos de acuerdo sobre muchos nombres y fechas alternativas.

Señores diputados, para no tergiversar lo que acordamos en relación con el ex Presidente Lagos, entiendo que se me ha encomendado hacer la gestión para tener una conversación con él y así explorar su disposición como también expresarle la voluntad de la Comisión respecto de la posibilidad de que asista en ciertas fechas.

Lo que resulte en esa conversación será informado a los señores diputados y, en función de eso, se cursará lo que corresponda, sea invitación, si hay acuerdo, u otra decisión. No quiero malinterpretar esto y entender que de aquí se da la instrucción de cursar una invitación. No lo he entendido así. Entonces, no quiero hacer de esto una tinterillada y no quiero aprovecharme de una conversación imperfecta y acordar algo distinto. Prefiero más precisión respecto del punto.

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

El señor MELERO.- Al iniciar el trabajo de la Comisión Investigadora, se hizo un listado de las personas que considerábamos importantes y que, en algún minuto del desarrollo de nuestro trabajo, podrían asistir a la Comisión. Como le consta al Presidente de la Comisión, en esa lista fue incluido el ex Presidente Ricardo Lagos.

Lo que hoy estamos pidiendo formalmente es que, dado el avance de la Comisión y de los plazos autoimpuestos para terminar nuestro trabajo -ojalá hacia noviembre o diciembre-, y en virtud de la trascendencia que tiene el ex Presidente Lagos, por su trayectoria e investidura, y dada la importancia que le cupo en el desarrollo de este plan, formalmente le pedimos que lo invite a esta Comisión.

Hemos señalado una fecha tentativa, entre el 15 y el 17 de octubre, pero esperamos que, en lo posible, no pase más allá de esa quincena.

El señor HALES (Presidente).- ¿Es una propuesta para cursar una invitación?

El señor MELERO.- Sí, para una fecha específica.

El señor HALES (Presidente).- ¿No una conversación exploratoria?

El señor MELERO.- Es una conversación exploratoria con el fin de encontrar el mejor momento para que él asista dentro de ese plazo de tiempo, dada su agenda. Pero no se trata de una conversación sobre si viene o no viene. Será decisión de él si viene personalmente o responde por escrito.

Quiero poner el siguiente supuesto. Si el ex Presidente Lagos resuelve venir, todo está bien; pero si decide no venir, tendremos que elaborar un formulario de preguntas para que él las conteste, lo cual requiere tiempo.

Entonces, formalmente estamos solicitando que usted le exprese que la decisión de la Comisión es que venga. Si usted nos da una respuesta distinta, procederemos de acuerdo con lo que usted nos informe.

Hemos señalado una fecha tentativa, con más de un mes de anticipación, con el objeto de que no haya inconvenientes de agenda y que, antes de esa fecha -me parece razonable lo señalado por el diputado Burgos-, terminemos de escuchar a algunos ministros y funcionarios de alto nivel del período del Presidente Lagos que tuvieron responsabilidad en el Transantiago.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer una sola consideración a esta aclaración que usted pide.

En lo personal, estoy de acuerdo con todo lo señalado por el diputado Melero, pero con una prevención o diferencia. Entiendo que le diremos al ex Presidente Lagos que nos gustaría tener su testimonio. Él decidirá la forma en que lo hace. Es decir, no estamos cursando una invitación para que venga, sino que él tomará la decisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Si viene o si le envían preguntas?

El señor BURGOS.- Eso dependerá de lo que diga la persona con quien usted se va a reunir. Pero para la Comisión, en forma unánime, es indispensable tener su testimonio.

Algunos miembros de la Comisión señalan, desde ya, que lo ideal es que asista. Respecto de esta última parte, no participo de esa idea, sino que él decidirá eso, atendida su investidura. Me parece que lo que corresponde es que él decida.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ésta es una Comisión Investigadora de un Poder del Estado que está investigando actos de Gobierno. Y precisamente, don Ricardo Lagos fue Presidente de un gobierno.

Entonces, me parece que hay cierta ambigüedad en la forma en que estamos tratando el tema, porque no podemos ser ambiguos en lo que queremos esperar del ex Presidente Lagos. Él, obviamente, resolverá cómo da su testimonio. A nosotros nos parece que la mejor forma de hacerlo sería de la misma forma como lo han hecho sus ex ministros, que han venido a la Comisión a dar respuesta a los requerimientos de los diputados.

Por consiguiente, queremos que se le invite. Si él considera otra forma de expresar su opinión; si él no quiere venir a la Comisión y quiere hacerlo por oficio, es una resolución de él. Pero no veo por qué nosotros, como Comisión Investigadora, tenemos que tener un tratamiento distinto o generar alguna ambigüedad en la forma de invitar, que ha sido tan elocuente y clara respecto de los ex ministros del Presidente Lagos, y solamente plantearlo como un testimonio en la figura de él. No veo por qué debe haber un doble estándar en esta materia.

Por consiguiente, será preciso. Específicamente, estamos solicitando que se le invite a esta Comisión.

Señor Presidente, le estamos pidiendo que, con su buen criterio y altura de miras, converse con el ex Presidente Lagos respecto de la fecha y de la oportunidad en que eso se puede dar. Además, hemos propuesto un marco de fecha de la segunda quincena de octubre para que, ojalá, se concrete, sea asistiendo a la Comisión o, si él lo estima conveniente, contestando por escrito. Pero claramente nos gustaría que se le invitara.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, siento que los dos diputados están diciendo lo mismo, pero al revés. Hemos estado perdiendo un tiempo precioso del que utilizaremos con el ministro Bitrán.

El tema es que, por la investidura que el Presidente Lagos tiene, evidentemente que la decisión - como lo ha dicho el diputado Burgos- debe partir por él. Efectivamente, nosotros necesitamos su testimonio,

y eso es lo que estamos pidiendo. Pero no toda la Comisión está de acuerdo con invitarlo. Tal como decía el diputado Burgos, él tomará la decisión.

Ahora, poner una fecha rígida -15, 16 ó 17 de octubre-, no me parece adecuado. Si todavía faltan algunos ministros y que asistan otras personas, poner un marco de fechas tan rígido no lo encuentro conveniente.

Debemos acordar que efectivamente requerimos su testimonio, en la forma en que sea, y, de acuerdo con eso, esperar que llegue, pero sin fijar una fecha.

He dicho.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en aras del tiempo, invítelo en los mismos términos en que ha invitado a todos los demás asistentes.

El señor HALES (Presidente).- Primero, no me parece que esta discusión sea un pérdida de tiempo, porque sirve para alcanzar la armonía de trabajo que ha tenido esta Comisión, de manera de establecer las cosas con claridad. Esto hace bien, ayuda a que se haga un buen trabajo, a que nos entendamos en los términos adecuados y a que discrepemos claramente en lo que corresponda, para que no tengamos un acuerdo confuso.

Se ha hecho una proposición inicial de una invitación a través de una conversación con el ex Presidente Lagos. Ahora se hace una propuesta de invitación en otros términos, esto es, mediante un oficio directo con alternativas de fechas.

¿Recogemos la proposición inicial del diputado Melero o procedemos a la notificación por escrito?

El señor BURGOS.- Señor Presidente, la consideración que hace el diputado Melero respecto de que lo converse previamente, para buscar una fecha, me parece absolutamente conveniente y positiva.

Lo que quiero decir es que en el curso de su conversación no haga una discriminación. Él conoce la Constitución -probablemente mucho mejor que yo y quizás igual que el resto de los diputados presentes- y, además, conoce sus derechos.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, la instrucción es ubicar al ex Presidente Lagos, tener una conversación con él para expresarle el interés que tiene esta Comisión a que asista como invitado para que entregue su testimonio. En función de ese objetivo, se le ofrecerán fechas alternativas, que son las que se han señalado.

¿Les parece tomar el acuerdo en estos términos?

Acordado.

Quiero expresar que, por mucho que parezca que en esta Comisión hemos demorado las cosas, estas precisiones nos permiten que las cosas queden claras,

para que después no haya una expresión pública de otro orden, malas interpretaciones o malentendidos.

Tenemos distintas miradas en la política, pero podemos ser capaces de resolver las cosas prácticas como corresponde y de buena manera.

Tiene la palabra el señor Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, sólo quiero manifestar que siento que es una pérdida de tiempo y que no tiene por qué descalificar mi sentimiento.

Realmente, pienso que nos dimos más vueltas de las necesarias para tomar esta decisión.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Se suspende la sesión para recibir al ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

-El señor Eduardo Bitrán ingresa a la Sala de la Comisión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Señor ministro, agradezco su presencia. La Comisión lo ha citado para que nos ayude con el mandato que tiene, consistente en conocer los errores y fallas de Transantiago y las responsabilidades correspondientes.

Tiene la palabra el señor Eduardo Bitrán.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, agradezco la oportunidad de poder asistir a esta comisión, para explicar claramente cuál es el rol que le ha correspondido al Ministerio de Obras Públicas en este proyecto de Transantiago.

A continuación me referiré a tres temas fundamentales. Al Ministerio de Obras Públicas le ha correspondido un papel en el programa de desarrollo de infraestructura del Transantiago. Para estos efectos, ha trabajado, mediante un mandato del Transantiago, en el desarrollo de proyectos a través del mecanismo de las concesiones. En mi presentación explicaré, en forma detallada, cuál es la situación de los proyectos de infraestructura concesionados.

Adicionalmente, por el rol que tiene el ministerio en estos proyectos de infraestructura, cuando se estableció el Consejo de Ministros del Transantiago, se definió que participaran aquellos ministros que tenían la responsabilidad de ejecutar obras por mandato para el proyecto Transantiago. Por lo tanto, me referiré a mi participación en dicho consejo.

Por último, la otra instancia formal en la que me tocó participar fue en las reuniones que presidió el ministro del Interior a propósito del informe del Metro. También me referiré a mi participación en esa comisión ampliada.

Quiero partir por el rol del Ministerio de Obras Públicas en el ámbito de las concesiones de infraestructura para el Transantiago.

Se sabe que el proyecto de cambio de transporte público requería fortalecer cierta infraestructura dedicada para el transporte público, como corredores exclusivos, terminales multimodales y estaciones de transbordo.

El Ministerio de Obras Públicas es una de las instituciones ejecutoras del programa de inversión de infraestructura que se definió entre los años 2001 y 2003. En particular, a este ministerio y mediante un mandato explícito del Ministerio de Transportes, del programa Transantiago en particular, se le requirió el desarrollo de cinco obras específicas, cuyo diseño era desarrollado por el equipo de Transantiago, y lo que correspondía al MOP era llevar adelante las expropiaciones y el desarrollo de la obra a través de la modalidad de concesiones. Estas cinco obras fueron la siguientes: la estación de intercambio modal La Cisterna, el corredor Santa Rosa, Alameda-Vespucio, las estaciones de transbordo para el Transantiago -24 de un total de 35-, la conexión vial Avenida Suiza-Las Rejas y la estación de intercambio modal Quinta Normal. Me referiré a cada una de ellas en particular.

La estación de intercambio modal La Cisterna, con un proceso de licitación que se inició el 2004 y que concluyó con el inicio de la concesión el 31 de mayo de ese año, inició su etapa de construcción en esa misma fecha. Originalmente, se estableció como fecha de puesta en servicio provisoria original el 22 de diciembre de 2005. Al asumir la Cartera, hicimos una revisión de todo el programa de infraestructura para el Transantiago.

Hubo una reunión del comité de ministros en abril de 2006 -a la cual me referiré posteriormente-, en que se entregó una programación, sobre la base de la evaluación del estado de avance de cada una de las concesiones, de la fecha estimada de término de las obras. Lo que expondré de cada uno de estos proyectos fue la programación -además consta en las actas de la reunión-, en este caso marzo de 2007, y la puesta en servicio provisoria real ocurrió el 26 de mayo de 2007.

Quizás recordarán la presentación del ex ministro Estévez, en la cual señaló que durante el 2005 tuvo que resolver una serie de dificultades que afectaron el normal desarrollo de las obras en concesión durante el gobierno anterior, a saber, problemas que tenían que ver con permisos, temas ambientales, litigios múltiples, etcétera. De manera que puedo señalar que, en abril de 2006, prácticamente todos los temas conflictivos que afectaban a las obras en concesión estaban resueltos. En consecuencia, había una buena posibilidad de terminar las obras en los

plazos que a esa fecha se establecieron como los más probables.

Esta obra involucraba la construcción, equipamiento y mantención del sistema. Era una obra fundamental, porque permitía la interconexión en superficie de los buses con el Metro. Es una estación en la zona sur de Santiago, una obra muy grande, con veintiocho andenes para buses urbanos, conexión con la mesalina del Metro y túnel de acceso por Gran Avenida, a nivel superficial, con dieciséis andenes para buses.

Lo que me interesa es que ustedes puedan constatar que esto ha sido terminado en forma adecuada, cumpliendo con los estándares establecidos. En verdad, ésta es una obra extraordinaria, que prestará una gran utilidad al sistema de transporte público en Santiago. Estamos muy contentos con sus condiciones de calidad, diseño y operación.

Sin embargo, uno de los aspectos pendientes era quién hacía la operación de los aspectos más técnicos, y eso se definió en negociaciones del Ministerio de Obras Públicas con el Transantiago y con la empresa Metro, para que fuera esta última la que operara la estación multimodal.

La empresa concesionaria tiene la responsabilidad de la conservación de la infraestructura. La empresa Metro, que opera otras estaciones multimodales, con experiencia en la materia, resultó ser una decisión adecuada.

Por lo tanto, aquí tenemos un esquema mixto, donde la sociedad concesionaria es la que conserva toda la infraestructura y opera servicios básicos y la empresa Metro opera aquellos servicios que tienen que ver básicamente con el sistema de transportes, que es el área en la cual tiene experiencia.

En segundo lugar, respecto del corredor de transporte público avenida Santa Rosa sector Alameda-Américo Vespucio, corredor muy importante, el inicio de la concesión fue el 13 de abril de 2006 y la puesta en servicio provisoria original era el 19 de julio de 2008. La programación que hicimos y que presentamos a Transantiago en abril de 2006, hablaba del 19 de julio de 2008, pero desde hace varios días estamos haciendo todos los esfuerzos por acelerar la obra. Incluso, pedimos turnos especiales, aunque esto signifique costos financieros mayores, por cuanto hemos constatado que cualquiera obra de esta magnitud, durante el período de construcción, implica costos muy importantes para los vecinos y, en particular, para el comercio. Estamos haciendo todo lo posible para adelantar las obras, de manera que se entreguen antes del plazo establecido en la concesión, con el fin de beneficiar a los habitantes de la zona sur que usan el transporte público y a los vecinos que sufren este tipo de molestias durante el período de construcción.

Éste es un corredor exclusivo que posteriormente debería extenderse hacia el sur de Avenida Américo Vespucio. En la imagen se aprecia la zona en que está ubicado dicho corredor, que es muy estratégico. Esperamos que pueda continuar a futuro y que en mayo de 2008 esté plenamente operativo, lo que generará una reducción muy significativa en los tiempos de viaje de los habitantes de la zona sur de Santiago.

El tercer programa corresponde a las 35 estaciones de trasbordo, 24 de las cuales se realizan a través del mecanismo de concesión. El inicio de la concesión fue el 13 de abril de 2006. La puesta en servicio provisoria original era el 9 de noviembre de 2006, en sus etapas 1 y 2, y el 8 de enero de 2007, para su etapa 3. Había distintos tipos de estaciones de trasbordo.

En abril de 2006, hicimos una programación, porque estimamos que había dificultades con algunas municipalidades para disponer de los espacios públicos y construir las estaciones de trasbordo. Por lo tanto, en la presentación que hicimos al Comité de Transantiago estimamos que los paraderos se deberían estar terminando de construir en abril de 2007. ¿Qué ha ocurrido en la realidad? El 9 de febrero de 2007, se entregó una primera tanda de paraderos, antes de la fecha prevista al comienzo de este gobierno, y una segunda etapa el 30 de mayo de 2007.

Hay tres estaciones de trasbordo cuya construcción no fue terminada completamente, porque algunas obras están pendientes por falta de permisos municipales. Es posible que algunas de ellas finalmente no se puedan concluir de la manera que originalmente fueron proyectadas, puesto que los permisos municipales no otorgados obedecen a situaciones de conflicto que analizan las respectivas municipalidades y, por lo tanto, no será sencillo resolverlos. En todo caso, la inmensa mayoría de las obras programadas ha concluido en las fechas establecidas, por lo que nuevamente existe cumplimiento de las obligaciones en esta materia.

Además, muchas de las estaciones de trasbordo han sido modificadas para estructurar zonas pagas. Éste es un tema bastante importante, que debe haber sido mencionado por los personeros del Ministerio de Transportes, para reducir la evasión. De alguna manera, tenemos una zona de trasbordo con una zona paga, donde la gente prepaga y puede entrar al bus de una manera más fluida, lo que no sólo permite reducir la evasión, sino también el tiempo de trasbordo, que, sin duda, es un importante objetivo del Transantiago.

Las estaciones de trasbordo que el concesionario debe conservar o mantener son 35 en total, de las cuales sólo 24 se construyen en concesión; las restantes deben ser entregadas por el

Serviu Metropolitano. No es del caso entrar en el detalle, porque dejaré estos antecedentes en poder la Comisión.

El cuarto proyecto es la conexión vial Avenida Suiza-Las Rejas.

El inicio de su concesión estaba programado para el 2 de junio de 2005. La puesta en servicio provisoria original estaba programada para el 5 de abril de 2007. En abril de 2006, al comienzo del gobierno, se programó mantener esa fecha, pero fue posible entregarla antes de tiempo, el 1 de diciembre de 2006, incluso antes de que se iniciara el Transantiago. Por lo tanto, éste es un caso en que nos hemos adelantado y pensamos que el corredor Santa Rosa también se puede entregar antes de la fecha programada en el contrato de concesión.

Este proyecto es muy importante, porque permitió conectar dos zonas de Santiago. Antes, para conectarse había que dar una vuelta muy amplia, con un tiempo de viaje de, al menos, 45 minutos; hoy, en cambio, tanto el transporte público como el privado se demora entre 12 y 15 minutos en cubrir todo este trayecto, lo que ha permitido un ahorro muy sustantivo en los tiempos de viaje. Se trata de una obra valiosa para la conectividad y para el transporte en la zona sur-poniente de la capital.

Se trata de una obra específica muy importante, que pasa por sobre el Zanjón de la Aguada y sobre la Ruta 78. El 70 por ciento de la conexión Suiza-Las Rejas tiene corredores exclusivos de transporte público y sólo 30 por ciento es compartido con vehículos particulares.

Por último, un proyecto que no se realizó fue la estación de intercambio modal de Quinta Normal, similar a la estación de La Cisterna. El 13 de mayo de 2004 se inició la concesión, así como la etapa de construcción. Sin embargo, al llegar la nueva administración, evaluamos que era necesario suspender indefinidamente este proyecto porque en 2005 se había tomado la decisión de extender el Metro de Quinta Normal hacia el poniente y hacia el sur de Santiago, por lo que ya no iba a ser una estación terminal, puesto que la gente iba a continuar su viaje en Metro hacia el poniente.

Estimamos que la demanda proyectada en el contrato de concesión iba a caer a 25 por ciento de lo inicialmente calculado y, como existen ingresos garantizados sobre la base de las demandas proyectadas, para el Fisco haber hecho esa obra hubiera significado un costo superior a los 70 millones de dólares, en valor presente, que se habría tenido que pagar a la concesionaria en flujos garantizados.

Por lo tanto, en esa fecha decidimos hacer una negociación muy compleja, porque requiere de la

voluntad de las partes, pues desafortunadamente - aprovecho de pasar un mensaje- la actual ley de concesiones no contempla ningún mecanismo a través del cual el Estado pueda suspender una obra cuando hay cambios objetivos de la situación que hacen que una obra sea dispensable -es decir, que no se requiera- y otorgar una compensación razonable al concesionario. Por lo tanto, quedamos al arbitrio de la voluntad del concesionario para lograr un acuerdo en esa materia. Es un tema que nos preocupa, que está vigente en la actual ley de concesiones.

Felizmente, esa empresa fue muy razonable y pudimos llegar a un acuerdo para suspender la obra y darle un uso distinto a ese espacio público tan importante, ubicado frente a la Quinta Normal, al lado de la biblioteca pública y al frente de Matucana 100.

Estamos desarrollando, en el marco de las obras bicentenario, un proyecto que consiste en la construcción del Edificio de los Servicios Públicos y el Museo de la Memoria. El proyecto ganador corresponde al que presentó un estudio de arquitectos brasileños. Las imágenes pueden verlas en la presentación.

Muestro esto sólo con el ánimo de explicar que el hoyo que se generó en ese lugar tendrá, en nuestra opinión, un adecuado destino. Incluso, estamos aprovechando la excavación de casi siete metros de profundidad. Tendremos una obra emblemática, simbólica, valórica, importante para Santiago.

Con eso terminamos nuestros compromisos en materia de infraestructura, por lo que podemos concluir que el Ministerio de Obras Públicas ha asumido responsablemente todos los compromisos que se le asignaron en la reunión del comité del Transantiago realizada en abril de 2006. Incluso, en un par de casos importantes, hemos sido capaces de adelantar el término de las obras, las cuales, además, se han realizado conforme a las especificaciones establecidas.

Reitero que el Ministerio de Obras Públicas ha cumplido y está cumpliendo todas las tareas que le fueron encomendadas por el programa Transantiago, y hemos tomado todas las medidas para contar con un equipo de gestión adecuado para llevar adelante esta importante tarea y responsabilidad.

El segundo tema al que me quiero referir es a la participación que me cupo, como ministro, en el Consejo de Ministros del Transantiago.

La primera reunión se realizó el 20 de abril. En la pantalla pueden ver los temas que se abordaron en esa ocasión. En todo caso, entiendo que ustedes tienen las actas.

Para el Ministerio de Obras Públicas, lo más importante de esa reunión fue que en ella asumimos, formalmente, los compromisos de infraestructura que

esta administración realizaría para el proyecto Transantiago.

La siguiente reunión se realizó el 17 de mayo de 2006. En ella se nos informó sobre los fundamentos de la postergación del inicio del Transantiago hasta el 10 de febrero de 2007. Se nos dieron a conocer los elementos centrales y las conclusiones de un informe que había elaborado la Fundación Chile, en virtud del cual se justificaba la postergación del proyecto. El fundamento más importante fue el incumplimiento del AFT.

En la misma reunión se dio cuenta de la adjudicación del sistema de información a los usuarios, que era un tema problemático, porque la licitación anterior se había declarado desierta. Sin duda, el ministro Espejo estaba trabajando contra el tiempo, pues debía llamar a licitación y adjudicar en un período muy corto.

Hubo una reunión posterior, el 17 de agosto de 2006, en la cual nuestra gente y la del Serviu informaron acerca del avance de las obras de infraestructura. También se informó sobre los avances del AFT en los distintos temas que le correspondían -lo hizo el ministro Espejo- y sobre la implementación y equipamiento de los buses.

Ésa fue la última reunión del comité de infraestructura que tuvo lugar antes de la implementación efectiva del programa Transantiago, ocurrida el 10 de febrero.

El 25 de julio 2007, hubo una reunión con el ministro René Cortázar en la que se nos presentó la renegociación de contratos y se dio cuenta del avance de las obras de infraestructura.

Eso es lo que puedo informar en relación con mi participación en el Comité de Ministros, en el cual -reitero- el ministro de Obras Públicas participa por la responsabilidad que le cabe en entregar la infraestructura comprometida dentro del mandato que estableció el programa Transantiago.

Con posterioridad al 17 de agosto de 2006, la próxima oportunidad en que este ministro tuvo conocimiento o información sobre el tema del Transantiago ocurre en la primera semana de diciembre, en que tanto directores de la empresa Metro como la propia empresa Metro, a través de un informe que se nos hace llegar, señalan los riesgos que desde el punto de vista del orden público involucra la puesta en marcha del Transantiago en la forma en que está inicialmente estructurado. Se nos indica la necesidad de tomar medidas de mitigación en esta materia.

Entiendo que este informe se distribuyó ampliamente a varios ministros. El ministro del Interior es el que recoge el tema y convoca a una reunión de ministros, las cuales se suceden en los

meses de diciembre y enero. Obviamente, la razón por la que al ministro del Interior le correspondió tomar este tema fue porque, fundamentalmente, estaba en discusión un tema de seguridad pública.

La aprensión planteada por la empresa Metro era que la generación de aglomeraciones en los andenes o en las estaciones de Metro podría terminar en accidentes o en situaciones de orden público complicadas.

La información de este estudio tiene como soporte un informe de la empresa de consultores Fernández & De Cea. Evidentemente, en lo personal, este informe me generó gran preocupación, y por ello tomé la iniciativa de reunirme personalmente con los consultores, para escuchar de primera fuente cuál era su opinión sobre la situación.

Quiero señalar que estos mismos consultores habían hecho todas las simulaciones previas, los diseños de recorridos, etcétera, y su planteamiento apuntaba básicamente a que era necesario tomar algunas medidas complementarias porque era natural que en un cambio de esta envergadura hubiera un período de desorientación de los usuarios. Diría que éste es el elemento más importante que ellos señalaron. Y en períodos de desorientación, la gente normalmente recurre a lo conocido, y lo que todos conocen es la ubicación de las estaciones de Metro. Pueden cambiar los recorridos, los paraderos de buses, pero la gente recurre a las estaciones de Metro. Por lo tanto, era predecible que hubiera una sobredemanda inicial sobre la empresa Metro, que solamente a través del tiempo y de la costumbre podía ajustarse, cuando la gente conociera mejor el funcionamiento de los recorridos en superficie.

La comisión liderada por el ministro del Interior tomó un conjunto de medidas de mitigación. Eran reuniones bastante amplias, en las que participaban hasta treinta personas, entre ellos Carabineros y varios ministerios, y las medidas que se tomaron son bien conocidas por ustedes: por una parte, una tarifa diferenciada, para disminuir la demanda sobre el Metro, y la propuesta de los famosos buses clones. Entiendo que también se aumentaron las zonas de carga de la tarjeta bip fuera de las estaciones de Metro. Se trataba de un conjunto de acciones que se acordaron en esas reuniones, tareas que asumió el Ministerio de Transportes, que estaba a cargo de la implementación operacional en esta materia.

Ésas fueron las instancias formales en las cuales al ministro de Obras Públicas le correspondió interactuar con los temas que tienen que ver con el Transantiago.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, agradezco la presencia del ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán, cuya presentación ha sido muy ilustrativa, sin perjuicio de lo cual me gustaría formular algunas consultas.

A partir de lo señalado por el ministro Belisario Velasco en la interpelación de que fue objeto y a lo manifestado por el ex ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Sergio Espejo ante esta Comisión, en el sentido de que nadie se opuso al inicio del Transantiago el 10 de febrero, quiero que el ministro Bitrán me diga si era partidario de implementar su partida en esa fecha.

En segundo término, quiero consultar al ministro Bitrán si al momento de asumir su cargo recibió alguna información del ex ministro Jaime Estévez respecto de las principales falencias que tenía el Transantiago en materia de infraestructura.

Por otra parte, cuando el ex ministro Estévez compareció ante la Comisión dijo que una de sus principales tareas como titular del MOP fue la de destrabar obras, ocasión en que dio cuenta de los principales problemas que tuvo para avanzar en dicha materia.

En ese sentido, solicito al ministro Bitrán que nos diga cuáles fueron las principales obras directamente relacionadas con el Transantiago, como paso niveles o calles, que su Cartera no pudo solucionar al 10 de febrero de este año y cuáles fueron las trabas más importantes para no terminar esas obras.

Por otro lado, deseo saber si el ministro Eduardo Bitrán hizo saber al ministro Sergio Espejo acerca de las principales falencias en materia de infraestructura que podían provocar los problemas en la implementación del Transantiago, incluido el problema que hay con el corredor Santa Rosa, Alameda-Vespucio, el cual, sin lugar a dudas, es clave dentro de la articulación del sistema de transporte.

Por último, el ex coordinador de Transantiago señor Rodrigo Urzúa manifestó ante la Comisión, el lunes pasado, que dentro de los graves errores del Transantiago estaba la falta de vías segregadas, paraderos y corredores de buses. Al respecto, quiero saber qué responsabilidad asume el señor Eduardo Bitrán sobre ese punto en el fracaso del plan de transporte público.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, quiero ser muy explícito y claro al respecto.

El Ministerio de Obras Públicas actúa, en materia de infraestructura para el Transantiago, por mandato explícito.

El programa Transantiago, creado a principios del año 2000, tiene un área propia de planificación de infraestructura, donde se definen las prioridades, las obras y los diseños, de manera que no le corresponde a la Cartera de la cual soy titular adoptar decisiones sobre qué obras realizar o dejar de llevar a cabo, puesto que lo único que debemos hacer es ejecutar eficientemente las obras que por mandato nos ordena el Transantiago.

Efectivamente, el ministro Estévez tuvo una situación bastante compleja para implementar los mandatos originales del período 2002-2003 en varias de esas obras. Sin embargo, quiero reiterar que en abril de 2006, cuando hicimos la evaluación, la gran mayoría de esas dificultades estaban resueltas, a partir de lo cual establecimos un cronograma, el que no tuvimos dificultades en cumplir. Aun más, en la obra de la conexión vial Avenida Suiza-Las Rejas nos adelantamos tres o cuatro meses y en la construcción de la estación de intercambio modal La Cisterna tuvimos una demora de dos meses, básicamente debido a un problema en la internación de los equipos, porque todos eran importados, pero dentro de la magnitud de esa estación una demora de dos meses en los estándares normales del Ministerio de Obras Públicas es prácticamente haber cumplido.

En Santa Rosa estamos dentro del cronograma. Si algo puede ocurrir con el proyecto Santa Rosa es que vamos a hacer todos los esfuerzos por entregarlo antes de lo planificado.

En consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas no asume responsabilidad en esta materia, porque sobre la base de lo programado en abril del 2006, ha cumplido cabalmente con sus compromisos. Esto lo he reiterado en múltiples ocasiones.

Me alegro de que su señoría me haya dado la oportunidad de explicar y fundamentar, con antecedentes sólidos, el porqué el Ministerio de Obras Públicas ha cumplido con sus compromisos.

El señor diputado también me preguntó respecto de la postergación del Transantiago. Al respecto, quiero señalar que en ninguna reunión de ministros presencié una discusión sobre la postergación del proyecto Transantiago. Pero se evaluaron los riesgos, los problemas y los aspectos de seguridad pública, especialmente en materias que tienen que ver con el Metro.

Sin embargo, hasta agosto, cuando se efectuó la última reunión sobre el Transantiago, se había fundamentado la postergación al 10 de febrero.

Posteriormente, las reuniones que presidía el ministro Velasco trataban el tema de las medidas de mitigación.

Es lo que puedo señalar respecto del tema.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero agradecer la presencia del señor ministro de Obras Públicas en esta Comisión, porque su aporte va a ser de gran utilidad.

Durante el trabajo de la Comisión de Obras Públicas conocí al ministro señor Bitrán. Me he dado cuenta que es una persona muy profesional para llevar adelante los temas: cuando debe decir que sí dice sí, y cuando tiene que decir que no, dice no. Lo digo a raíz de lo ocurrido con el famoso puente del canal de Chacao. Sin embargo, el ministro Bitrán es el gran ausente en el tema del Transantiago. Quiero que el señor ministro me despeje esa duda. Al menos, eso quiere la Comisión.

No puede decirse que la ciudad estaba bien estructurada para recibir este tremendo proyecto. Definitivamente, la ciudad no estaba bien. O sea, el pilar de la infraestructura, que es clave dentro de esta transformación, no estaba presente; no estaba terminado.

Hay varios antecedentes que sirven para darse cuenta de que eso no iba por buen camino. Además -y lo conversamos en las reuniones anteriores con los invitados-, hay un informe del Senado que da cuenta de esa situación. Señala que hay 31 autoridades que deben intervenir para preparar la ciudad. Por lo tanto, hay antecedentes.

Después, está el antecedente del senador Adolfo Zaldívar, quien dijo que no iba a aprobar los 290 millones de dólares para el Transantiago, salvo que los ministros Velasco y Bitrán se fueran. Esto me lo recordaron ayer en Incidentes la diputada Rubilar y el diputado Melero.

Después se ha dicho que estuvo presente en los comités interministeriales. Hubo solamente tres, el N°37, N°38 y N°39, de abril, mayo y agosto del año recién pasado. El ex ministro Espejo dijo que posteriormente hubo más reuniones, formales, pero que la gran diferencia era que no se había tomado acta. Por eso llegamos solamente hasta el acta N°39.

En esas tres reuniones, la única opinión que rescato del ministro Bitrán es que se refiere a la integración tarifaria con el Metro. Incluso, convocaron a una reunión para solucionar ese problema. Pero no hay ninguna opinión respecto de infraestructura.

También me tomo de la respuesta que acaba de dar a la pregunta del diputado Ramón Farías que dice que el Ministerio no asume responsabilidad porque dio cumplimiento a todos los compromisos.

En mi opinión, un ministro no sólo debe estar para dar cumplimiento a los compromisos, sino para prever si esos compromisos no van a ser suficientes para llevar adelante el plan y para señalar que el asunto va mal, aunque se cumplan los compromisos, y que es probable que el plan no funcione.

Hago toda esta introducción porque mi pregunta es si el señor Bitrán previó el atraso, si se dio cuenta de que este asunto no venía bien. Se puede decir que los buses no salieron porque los choferes se quedaron dormidos, no conocían los recorridos, algún cable no estaba bien conectado, etcétera, pero si la ciudad está preparada no se sabe el último día.

Si contrato la obra de construcción de una casa que se va a terminar en septiembre, me doy cuenta de que tal vez no va a estar lista en esa fecha. Quiero decir que hay obras civiles de por medio, y hay un ministro de Obras Públicas involucrado en infraestructura clave en el plan.

¿Previo esa situación? ¿La advirtió? ¿Hizo recomendaciones al ministro Espejo? Si no fue así, creo que hay una responsabilidad por no haberlo previsto.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Obras Públicas.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, quisiera recordar que la legislación del Ministerio de Obras Públicas señala que sólo se tiene tuición sobre los caminos públicos. Todos sabemos muy bien que más del 95 por ciento de la infraestructura en las ciudades no son caminos públicos.

En consecuencia, por esa razón el Ministerio de Obras Públicas, en los últimos 20 ó 30 años ha cumplido un rol de planificación urbana en el ámbito de los caminos de las ciudades, de las vías urbanas. Por lo tanto, tengo responsabilidad en el ámbito en que actúa el Ministerio de Obras Públicas.

En las ciudades, como Santiago, tiene responsabilidades sobre la circunvalación Américo Vespucio y sobre algunas vías que conectan caminos públicos, túneles. Deseo mencionar, una vez más, que por esa razón, cuando se estructuró el programa Transantiago, en 2002, se creó un ámbito de planificación de la infraestructura de transportes para la ciudad de Santiago en el Ministerio de Transportes. Era esa instancia técnica la que debía planificar la infraestructura.

Entonces, desde el punto de vista de lo que son las responsabilidades políticas, el Ministerio de Obras Públicas cumplió plenamente el mandato que se le otorgó dentro de mi período, y no puede asumir responsabilidades por competencias que nunca ha tenido. Sin embargo, si me preguntan cuál es mi opinión respecto a la infraestructura necesaria para un funcionamiento adecuado en la materia, es evidente que

la existencia de más vías segregadas sería de gran utilidad para aumentar la velocidad de circulación. Eso haría más eficiente el programa.

Desde el comienzo de nuestra administración nos han planteado proyectos en concesión de iniciativa privada. Por ejemplo, puedo dar los casos de los proyectos Costanera Central, Avenida La Florida y el que conecta la ruta 78.

La iniciativa privada de concesión de autopistas se presentó al Ministerio de Obras públicas el año pasado. El Ministerio la rechazó y exigió al potencial concesionario la estructuración de un corredor de transporte público. La empresa se demoró algunos meses y nos planteó un nuevo proyecto que el consejo de concesiones aprobó como iniciativa de interés público. Allí se planteó un corredor exclusivo para Transantiago. Lo mismo en la discusión de Vespucio Oriente.

Se le ha consultado al Ministerio de Obras Públicas si está dispuesto a invertir en un tramo subterráneo. Éste ha señalado que está dispuesto a invertir en conservar una faja para el transporte público de Américo Vespucio y hacer ahí un corredor exclusivo.

Dentro del ámbito de acción del Ministerio de Obras Públicas para la ciudad y sus proyectos concesionados, hemos tomado como prioridad resguardar espacios para el transporte público expedito. Cualquiera de esas iniciativas toma al menos cuatro años desde el momento en que se presentan hasta el momento en que están terminadas.

Espero que a futuro haya prioridad para el transporte público en todas las obras concesionadas. Ése ha sido mi compromiso desde que asumí como ministro.

Estamos contribuyendo con nuestro grano de arena al mejoramiento del transporte público en Santiago, cumpliendo con la responsabilidad no sólo de hacer obras por mandato, sino en la definición de obras que nos corresponden en el ámbito de las concesiones urbanas. Para aquello, tenemos en cuenta el bienestar de toda aquella gente modesta que se moviliza en transporte público y que tiene que ver mejoradas las condiciones de transporte.

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

El señor MONCKEBERG.- No me equivoqué en calificar al señor Ministro como muy inteligente. La respuesta que da lo demuestra. Además, es muy hábil.

Claramente, mi pregunta va por tratar de ver cuál fue su actitud frente a Transantiago y los problemas que se venían. Cuando usted me contesta que como ministro hizo todo lo que tenía que hacer y cumplió con todos los compromisos.

Inmediatamente después, al preguntarle su opinión personal, cambia de tono, incluso baja el volumen como una forma de disminuir la situación. Hacia allá va mi pregunta.

Creo que las responsabilidades del ministro son por acción y por omisión. Se hizo todo lo que había que hacer, pero al final, de los doscientos y tantos kilómetros de vías segregadas o exclusivas, solamente tenemos 16. No había paraderos y el sistema colapsó en un invierno benévolo.

El señor ministro plantea que va a ayudar con un granito de arena. Personalmente creo que en este proyecto él debe ayudar con una piedra importante.

¿Usted previó que esto no estaba bien? ¿Se lo dijo a alguien? ¿Se conversó? ¿Se advirtió que esta cosa no caminaba más allá de dar cumplimiento a lo que le había encargado el ex ministro Estévez o el ex ministro Etcheberry, y el diseño del Transantiago por el Presidente Lagos?

¿Se habló, se previó, se conversó, lo dijo o no, o simplemente se sometió a dar cumplimiento a lo que venía como implementación del Transantiago como una materia de infraestructura?

El señor BITRÁN.- Creo que desde el punto de vista de la institucionalidad, la transferencia que se generó en 2005 de las responsabilidades de la vialidad urbana a los gobiernos regionales, establecida como ley de la República, evidentemente muestra un cierto vacío.

Estoy convencido de que el Ministerio de Obras Públicas tiene la posibilidad de hacer más, si es que se toma la decisión de redefinir el rol que puede cumplir el Ministerio, más allá del ámbito de las concesiones.

Hasta ahora lo que se ha hecho es que el MOP ha actuado solamente en materias en el ámbito del Gran Santiago, que se pueden abordar a través de la ley de concesiones, es decir, con capital privado exclusivamente. Todas las otras materias relacionadas con inversión pública directa, no corresponden al Ministerio de Obras Públicas, definitivamente, por lo tanto, no podría haber aquí una falla por omisión, porque ni siquiera están las potestades para actuar en el ámbito de la ciudad.

Ahora, es un tema conocido que hubiera sido deseable tener mucho más infraestructura especializada.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- El señor Ministro plantea que hubiera sido deseable mayor infraestructura. ¿Transmitió ese deseo a alguien?

El señor BITRÁN.- Nosotros compartimos, con el ex Ministro Espejo y con la Ministra Poblete la necesidad de que existiera más infraestructura. Pero somos muy realistas, en términos de los plazos de ejecución de los proyectos, porque las obras no se improvisan y eso es algo que todos lo saben.

Cualquier obra importante en el plano urbano requiere una planificación cuidadosa y, por lo tanto, nosotros constatamos y compartimos que hubiera sido deseable, para el mayor éxito de la iniciativa, contar con más infraestructura especializada, pero en un plazo de un año no es posible más que identificar los proyectos adicionales y llamar a licitación para sus diseños, lo cual, sin duda, el Transantiago realizó. El Transantiago llamó a licitación para nuevos diseños.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, nuestro invitado dice que con la ministra Poblete y con el ministro Espejo compartieron esta idea y la plantearon.

El señor BITRÁN.- La compartimos.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Ese compartir, ¿quedó entre los tres o se transmitió a terceros, por ejemplo, a la Presidenta o al ministro del Interior? Quiero saber que si esto de compartir y de lo que se conversaba se transmitió. Vuelvo a lo mismo: a lo mejor el Ministerio cumplió muy bien, pero lo que se podría haber hecho o haber evitado es lo que queremos saber.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, efectivamente, no fue simplemente un tema que lo compartiéramos y nos quedáramos tranquilos con haberlo compartido. En conjunto tomamos acciones y compartimos el tema con el ministro de Hacienda, con quien concordamos -estuvo extraordinariamente receptivo- darle prioridad presupuestaria al tema de Transantiago y, por lo tanto, ha habido un aumento de los recursos.

Ahora, quiero plantear algo que sé que señaló el ministro Estévez. En estos momentos, la restricción para hacer más infraestructura no es de recursos, sino que tiene que ver con temas que varios ex ministros han planteado: la capacidad del Estado para intervenir estratégicamente en una ciudad.

Tenemos que reconocer que hay un cierto déficit de modernización del Estado. Eso lo reconozco. Por eso, la Presidenta, cuando planteó el programa Chile Invierte, se comprometió a la modernización del Ministerio de Obras Públicas.

También es que por esa razón que en estos momentos estamos proactivamente trabajando con el Ministerio de Hacienda y con el Ministerio de Transportes para modificar lo que ha sido la norma. La norma ha sido que el Ministerio de Transportes intervenga la ciudad de Santiago en concesiones en vialidad. Hoy, y lo vamos a ver en el presupuesto de 2008, el Ministerio de Obras Públicas va a compartir la responsabilidad de ejecutar, como obra pública, vías exclusivas, con el Serviu. Es decir, frente a esta dificultad de capacidad de ejecución, porque las instituciones fueron dimensionadas para un cierto nivel de trabajo -esto es un desafío estratégico que requiere

levantar el nivel de competencia-, vamos a trabajar dos instituciones y no sólo una, a través de inversión pública para llevar adelante esta inversión. Por lo tanto, aquello que se programó para 2020 - efectivamente, así estaba programado en el Transantiago- esté listo el 2012. Estamos diciendo que vamos a adelantar ocho años el programa de inversión porque, efectivamente, éste es un punto clave para mejorar las condiciones de transporte de la gente de Santiago.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Lo que plantea el señor ministro, sobre todo en la última parte, en que expresa que quede todo en el famoso cuaderno aparte o separado, es de vital importancia.

El señor HALES (Presidente).- Se instruirá a Secretaría para que proceda a registrarlo en nuestro borrador de conclusiones.

Tiene la palabra el señor Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, de acuerdo a las reglas, quiero preguntarle al señor ministro si a estas alturas, después de lo ocurrido, no cree que la fase que comenzó el 10 de febrero debió a lo menos haber comenzado con el corredor Santa Rosa, en plena actividad.

En la segunda pregunta apelo, más que a su condición de ministro de Obras Públicas, a su condición de ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile, a su condición de profesor de la Universidad de Chile, de esa facultad.

Tengo la impresión de que hay una asimetría, un choque muy brutal entre la estructuración de un plan de transporte de la envergadura del que se decidió hacer a comienzos de la actual década, con todo lo que significaba desde el punto de vista del cambio cultural, de cómo revolucionó los cambios respecto de la cotidianidad de las personas, el cambio del sistema de empresas, en fin -todos conocemos los cambios que hubo en el diseño- y la implementación. No le puedo preguntar acerca de responsabilidades que no tuvo, pero quiero saber cómo ve esta situación.

¿No le parece que respecto de ello, como país y como Estado, cometimos la equivocación de creer que era posible, con un diseño de infraestructura al mínimo? Usted mismo, y con toda razón, dice que vistas las cosas desde ahora, habría que acelerarlo. Ya el gobierno tomó la decisión de adelantarlos en ocho años.

Mi impresión es que hubo un error de análisis. Por eso quiero que usted me cuente qué opina.

He escuchado que, además, hay otro error que consiste en la priorización de inversión pública, bien sea por asignación directa o por aval de un endeudamiento de una empresa del Estado, en el caso del Metro. ¿Fue también una decisión equivocada, a la hora de elegir dónde había que invertir más? Habría que

hacerlo mucho más en superficie desde el punto de vista del éxito del programa que se implementaba. Estamos investigando las responsabilidades, pero también creándonos una visión respecto del tema central y hacia el futuro.

Termino mi ronda de preguntas con una cuestión que no es necesariamente de su área, pero que usted en su exposición ha marcado de manera muy precisa. ¿Sigue creyendo usted -no sé si lo creyó en algún momento- que es posible un sistema de transporte urbano en la Región Metropolitana, donde vive casi la mitad de los chilenos, sin subsidio público y sólo por la autofinanciación por medio de la inversión de privados?

El señor HALES (Presidente).- Le ofrezco la palabra, señor ministro.

El señor BITRÁN.- Nuevamente quiero plantear que hubiera sido deseable haber contado con más infraestructura. Sin duda, el corredor Santa Rosa, Alameda-Vespucio es un elemento clave, pero al inicio del gobierno no había mucho que se pudiera hacer para modificar el cronograma. Eran licitaciones públicas en concesión, con calendarios bastante estrechos y, por lo tanto, no era posible hacer cambios. Sin duda, uno puede preguntarse cuáles debieron haber sido las prioridades de inversión y es bastante compartido por los especialistas del transporte que era prioritario invertir en vías segregadas de superficie y que el costo de inversión de pasajero transportado es más eficiente que otras alternativas de inversión.

No sé si sacamos mucho con elucubrar sobre la leche derramada. Efectivamente, a todos nos hubiese gustado partir con mayor infraestructura de superficie. Teníamos lo que había disponible en ese momento y se hicieron todos los esfuerzos por acelerarlo. Lo importante es que quedó una lección aprendida y es que hoy existe una gran prioridad de inversión. Puedo señalar, por ejemplo, que en el Ministerio de Obras Públicas, que transfirió su unidad de vialidad urbana a concesiones, hoy se está recreando una unidad ejecutora de vialidad urbana dedicada exclusivamente al Transantiago, porque compartimos la visión de que es necesario generar una red troncal y de alimentadores por vías exclusivas, lo que tiene incidencia en un elemento fundamental, cual es la velocidad de circulación, el tiempo de los transbordos; incluso, a mediano plazo permite operar con una menor cantidad de flotas respecto a lo que alternativamente sería necesario, con menor impacto en contaminación y con menor costo.

En consecuencia, no es razonable hacer un juicio a largo plazo sobre los subsidios con la estructura vial que hoy tenemos. Tendríamos que hacer ese juicio cuando tengamos esta malla de recorridos que

operan sobre vías exclusivas con velocidades como las del diseño original, pues estoy seguro de que las economías que van a ocurrir van a ser tan importantes que, manteniendo las tarifas reales previas a esta situación, probablemente, será posible operar, pero lo que sí es importante es que el Estado tiene un rol subsidiario -eso es otro aprendizaje- que tiene que ver con infraestructura; o sea, los corredores de transporte público deben ser financiados por el Estado de la misma manera que se financian los corredores que estamos haciendo en Coronel o en Concepción o en Puerto Montt.

En todas las ciudades estamos interviniendo programas de vialidad con preferencias para el transporte público y esto se financia en un ciento por ciento por el Estado. De hecho, el Minvu y el MOP hacen un financiamiento muy importante. Por lo tanto, a futuro, no veremos nueva infraestructura para el Transantiago que se cargue a las tarifas. Insisto, hoy sí, pero a futuro, no. Por ello es importante que el Ministerio de Obras Públicas no lo hará más como concesión, razón por la que estamos creando la unidad de vialidad en Vialidad para hacerlo como obra pública por un principio de equidad con las otras regiones del país. A los usuarios del transporte público, en las distintas regiones del país, se les financia.

Creo que se ha excedido, a lo mejor, en esta discusión sobre Transantiago versus regiones, por cuanto el ministerio de Obras Públicas gasta el 80 por ciento de su presupuesto en regiones, pero resulta que en Santiago vive el 46 por ciento de los habitantes del país. Hay zonas de Santiago, como La Legua y otras, donde la calidad de vida puede ser mucho peor que en la gran mayoría de las ciudades de regiones. Entonces, me gustaría aprovechar esta oportunidad para hacer un cierto rebalance y defender que el Ministerio de Obras Públicas pueda invertir, con fondos públicos, en vialidad estructurante en Santiago, para mejorar las condiciones de vida de la gente más pobre, que usa el transporte público. Y en esto debemos reconocer que hay un cambio de política, lo cual es bienvenido. Me parece que es lo que corresponde.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, agradezco la presencia del ministro para aclararnos varias dudas.

Por ejemplo, respecto de las responsabilidades, por cuanto, al parecer, la única que reconoce en su mandato, que es bastante específico, es sobre cinco obras. Quiero que me aclare si hay responsabilidades compartidas con Vivienda, con Hacienda, etcétera, por cuanto pareciera que usted

responde sólo por esto. Nos habla de su mandato, asumido el 2006, referido a realizar estas obras.

Aquí tengo el acta del consejo de ministros del 20 de noviembre de 2003, en la cual las proyecciones hechas sobre las obras que usted reconoce como correspondientes a su mandato son totalmente distintas. Sin ir más lejos, la puesta en servicio provisoria del corredor Santa Rosa estaba estipulada para 2 de septiembre de 2006; la conexión vial Blanco-Arica, en 2005; las estaciones de trasbordo, en noviembre de 2005, pero usted habla de noviembre de 2006, lo cual demuestra un retraso descomunal. Quiero que nos aclare esta situación.

Otra cuestión que quiero que nos aclare es cuántos millones cuesta una estación de trasbordo.

Me parece raro que, siendo usted ministro de Obras Públicas, tarea para la cual se necesita tener una visión global, sólo circunscriba su mandato a las cinco obras que he señalado, dada la magnitud de la implementación de un plan como éste. Uno espera que el ministro del ramo tenga una visión que incorpore muchísimos más temas que aquellos que usted expone en su presentación.

Por ejemplo, qué pasó con los paraderos, a los cuales se ha referido de forma somera. Puedo decirle que en Recoleta e Independencia aún falta más del 60 por ciento. Me imagino que en los distritos de mis colegas sucede algo similar, esto es que los paraderos no están instalados, y el 30 por ciento de los que sí lo están se encuentran en pésimas condiciones.

¿Usted consideró, alguna vez, las zonas pagas? El informe de Fernández & De Cea, que costó millones de pesos, habla de vías segregadas de 280 kilómetros, pero sólo existen 16 kilómetros construidos. Por eso, apelo a su visión global del tema, por cuanto usted dice que hubiera sido deseable tener más infraestructura. En realidad, no es deseable contar con mayor infraestructura, sino urgente. El tema de la infraestructura es el pilar fundamental en este problema, y lo hemos tratado innumerables veces con los invitados que han pasado por esta Comisión. Sin embargo, usted tiene una visión estanco, porque dice "¡Yo cumplí!"

Por eso, quiero que me aclare quién no cumplió, porque los paraderos no estuvieron listos y las vías segregadas se disminuyeron a una inversión de 200 millones de dólares. En el informe de Fernández & De Cea se consideraron veinte o treinta vías segregadas, como, por ejemplo, Freire, Gran Avenida, Recoleta, San Antonio, Santa Rosa, Mac-Iver, entre otras, y se redujeron sólo a tres de ellas. En el fondo, se le cambió la calidad de vida a la gente más pobre. De hecho, la infraestructura fue lo que más

resintió de alguna forma, puesto que las personas no tenían donde cobijarse de la lluvia en invierno.

Asimismo, el ministro Bitrán manifestó que sólo tenía responsabilidad respecto de las obras concesionadas. Por ello, me gustaría saber cuántos recursos se destinaron a obras directas financiadas por el Estado y por concesiones. Tomando en cuenta las obras concesionadas, ¿el precio que pagó el sector privado se traduciría finalmente en un aumento del costo de la tarifa? De ese modo, el usuario asumiría ese costo y de ninguna forma el Estado. Por lo tanto, tengo la impresión de que el Estado se "lava las manos", dada la mayor responsabilidad de las concesiones, que es un sistema muy legítimo para invertir. ¿Esa inversión sería asumida finalmente por el aumento de tarifa al usuario?

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión?

Acordado.

Tiene la palabra el ministro Bitrán.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, el ex ministro Estévez explicó latamente las dificultades que tuvo para cumplir con el cronograma. Efectivamente, se generaron múltiples problemas -no tengo los detalles, pues en esa época yo no estaba en el Ministerio- que impidieron cumplir con los plazos originales establecidos en 2003. Se señala correctamente que esos plazos eran diferentes a los establecidos en la primera reunión del Consejo de Ministros, el 20 de abril. A esa fecha, ya se habían hecho las licitaciones y, por lo tanto, podíamos definir con bastante certidumbre cuándo podían estar terminadas las obras. Por cierto, ustedes tuvieron la oportunidad de conversar largamente con el ex ministro Estévez sobre esos problemas, que surgen porque hay muchos actores que interactúan en la ciudad. No creo que pueda aportar mucho más a ese respecto. Por lo tanto, no me puedo hacer responsable de la programación de 2003, ni de lo ocurrido en ese período.

Respecto de la consulta sobre los paraderos, el Ministerio de Obras Públicas sólo hace inversiones en concesiones respecto de este programa y no construye paraderos, porque su construcción le corresponde a otro Ministerio. En consecuencia, no puedo informar sobre el avance de esas obras, porque no tengo el detalle, sino dar una visión global.

El señor HALES (Presidente).- Por la vía de la interrupción, tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora MOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Bitrán, cuando usted dice que la construcción de paraderos era responsabilidad de otro Ministerio, ¿se refiere al de Vivienda?

El señor BITRÁN.- Sí.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, siendo el señor Bitrán miembro del Comité de Ministros encargado del Transantiago, ¿nunca hizo ver la falta de paraderos o el pésimo estado de otros como visión global del Transantiago?

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, no es cómodo referirse a áreas de competencia de otros ministros, pero lo que sí puedo señalar es que se tomó la decisión de implementar una cantidad mucho mayor de paraderos que los que estaban contemplados originalmente en el presupuesto. El Ministerio de Hacienda asignó los recursos y el Serviu, con una carga de trabajo enorme, y con los mismos recursos, ha tenido que implementar alrededor de 9 mil paraderos y no 2 mil. Por lo tanto, en este Gobierno las autoridades de Hacienda y del Transantiago concordaron con el Ministerio de Vivienda que el Serviu aumentara varias veces su inversión respecto de lo que estaba anteriormente programado.

Me vuelven a preguntar si el ministro de Obras Públicas es responsable de tener una visión global. Quiero reiterar que la inversión en vías segregadas es necesario planificarla. Desde el momento en que se identifica un proyecto hasta que se inicia la obra pasan por lo menos dos años y medio. ¿Qué sentido tiene que yo empiece a elucubrar sobre las razones o sinrazones que llevaron a tomar decisiones de inversión en infraestructura?

Sí, puedo señalar que este Gobierno ...

El señor HALES (Presidente).- Señor ministro, el sentido que tiene es que ésta es una comisión investigadora.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, obviamente ustedes tienen la responsabilidad de investigar aquello, pero no le corresponde al ministro de Obras Públicas ponerse a investigar lo que ocurrió o no en las administraciones anteriores. Eso le corresponde a la Comisión. Lo que puedo señalar es que este Gobierno ha tomado la responsabilidad de hacer un enorme esfuerzo de inversión en infraestructura para adelantar en 8 años el programa contemplado. Eso es lo que responsablemente, con visión global, nos corresponde a todos los ministros. La decisión fue tomada en conjunto por todos los ministros y apoyada por el Ministerio de Hacienda.

No es nuestro menester -insisto- ponernos a elucubrar sobre las decisiones del pasado, sino que nos corresponde tomar las medidas para que se haga todo lo necesario para mejorar la calidad de vida de los santiaguinos, y en eso estamos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero hacer una crítica al ministro respecto de lo que acaba de plantear. Él señala que la lección está aprendida, que hay que invertir más en

infraestructura, que no hay que llorar sobre la leche derramada y que hay que mirar hacia delante. Yo le digo que no, porque la gente hoy está sufriendo las consecuencias de las malas decisiones tomadas, cuando no se decide la construcción de infraestructura.

En 2003, Fernández & De Cea indicaron la cantidad de vías segregadas que había que hacer. El ministro dice que estas decisiones toman más de dos años. ¿Estuvo alguna vez en una reunión con la Presidenta de la República donde le haya manifestado que, de acuerdo al atraso, no era conveniente implementar el Transantiago en esas condiciones?

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, no participé en ninguna reunión con la Presidenta de la República en que se haya discutido el atraso del Transantiago, con posterioridad al 10 de febrero. Insisto, todos estamos comprometidos en hacer el mayor esfuerzo posible para resolver este problema que afecta significativamente la calidad de vida de los santiaguinos, razón por la cual desde el primer momento este gobierno tomó la decisión de invertir más recursos en infraestructura, pero bajo la modalidad de obra pública, no como concesión.

En consecuencia -y con esto respondo otra de las preguntas que se me planteó- las inversiones de algunos cientos de millones de dólares que se transfieren a la tarifa corresponden a la modalidad de concesión. Las que se hagan bajo la modalidad de obra pública no provocarán ningún impacto en la tarifa.

Es lo que puedo responder, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Aún le queda tiempo, diputada Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Entiendo que usted, el ministro Velasco y el ex ministro Espejo tuvieron una reunión con la Presidenta de la República antes de la implementación del Transantiago. Le pregunto derechamente, señor ministro, ¿fue usted de aquellos que dijo: "La infraestructura está ok, Presidenta, démosle el vamos al Transantiago."?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra, señor ministro.

El señor BITRÁN.- No. Yo no he señalado eso. Además, nunca he pensado que la infraestructura disponible sea la adecuada. Ya lo he señalado. Se necesita más infraestructura.

En todo caso, no he participado en ninguna reunión con la Presidenta de la República en que se haya discutido la postergación del Transantiago más allá del 10 de febrero.

No puedo hacerme cargo de reuniones fantasmas que aparecen y desaparecen. El comité del Transantiago tuvo su última reunión en agosto de 2006 y no se volvió a reunir hasta el 25 de julio de 2007. No hubo más reuniones de ministros del comité del Transantiago.

Además, no hubo reuniones de las que no se haya tomado acta.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Eso fue lo que dijo el ex ministro.

El señor BITRÁN.- No. Lo que señaló el ex ministro Espejo -tuve el cuidado de leer lo que dijoes que las reuniones del comité de ministros fueron sustituidas por unas reuniones técnicas en el ámbito de infraestructura. Eso es lo que señaló.

En todo caso, si no lo señaló -puedo haber leído mal-, sí puedo dar fe de que no se volvió a citar al comité de infraestructura. Sólo se realizó una reunión, convocada por el ministro del Interior, para tratar esta materia, a propósito del tema del Metro.

Lo que sí había eran reuniones quincenales de la gente de concesiones en las que se abordaba el tema de la infraestructura, lo que deja de manifiesto que la participación de este ministro tenía ver, tal como lo veían los responsables del programa, con la infraestructura. De hecho, en todo el período que va desde agosto de 2006 a febrero de 2007, que correspondió a la etapa de implementación, el comité de ministros del Transantiago no volvió a sesionar.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Alcanzo a hacer una última pregunta, señor Presidente?

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, le voy a dar cinco segundos, pero ya terminó su tiempo.

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

Para terminar, señor ministro ¿tuvo una reunión con el ministro Velasco y con la Presidenta de la República a raíz del informe del Metro?

El señor BITRÁN.- No participé en ninguna reunión con el ministro Velasco y con la Presidenta de la República a raíz del informe del Metro.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y con la Presidenta de la República, el ministro Velasco y el ex ministro Espejo, para tratar el tema de la implementación del Transantiago? Se lo pregunto porque es lo que señalan los trascendidos de prensa que tengo aquí. ¿Nunca tuvo una reunión con la Presidenta?

El señor BITRÁN.- Ya le señalé que las reuniones que tuvimos acerca del Metro se hicieron en la sala de reuniones del ministro del Interior. En ellas participaron alrededor de treinta personas, así es que para nada tenían carácter secreto. De hecho, la prensa entraba y sacaba fotos. Además, eran reuniones que se realizaban con periodicidad.

Ése fue el ámbito en el que me correspondió discutir ese tema.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Gracias, señor ministro.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, se observa falta de coordinación entre los ministerios, porque resulta que cada uno se hace responsable de su propia área.

Quiero saber si al interior del Ministerio de Obras Públicas, a raíz de todas los problemas del Transantiago, analizaron la situación o emitieron algún informe a la Presidenta de la República o al ministro de Transportes, porque me imagino que el Ministerio de Obras Públicas al ver este problema tendría que haber hecho algún análisis para objetivar su participación.

Por último, creí entender que todos los corredores que quedaron sin hacerse son parte del adelantamiento de estos ocho años y van a ser financiados con fondos públicos.

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

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, efectivamente, habría sido deseable que la comisión de ministros de Transantiago se hubiera reunido periódicamente hasta el 10 de febrero. Sin embargo, no le correspondía al ministro de Obras Públicas tomar la decisión de que esa instancia funcionara. Sin duda, hubiera sido deseable porque éste es un problema complejo y más personas podrían haber contribuido a resolver los problemas.

Respecto de si se puede definir como una falta de coordinación, diría que sí, que es una insuficiente coordinación, más allá del tema de las coordinaciones y de la infraestructura, porque creo que estas materias se enriquecen con más visiones. Es una opinión muy personal sobre el tema.

En cuanto a la situación del Transantiago, como nosotros no tuvimos información directa a través de las reuniones periódicas con posterioridad a agosto, la alerta de que podría haber dificultades surge del Metro, y más allá de ser ministro de Obras Públicas, simplemente por ser ministro de Gobierno, este tema nos preocupó enormemente.

A partir de ese momento dispuse que personal del Ministerio de Obras Públicas se involucrara en estos aspectos, independientemente de si había sido llamado o no a colaborar en la materia, porque me parecía que era un tema extremadamente importante y complejo.

Las opiniones que dimos cuando nos involucramos en estas materias, y nos involucramos personalmente, fueron al ministro de Transportes, que era el que tenía la responsabilidad. Eso me pareció que era lo correcto. Correspondía involucrarse, incluso

dejar botados los temas de la cartera, como lo hice durante un período de casi dos y medio a tres meses, y todo el apoyo era para aquel que tenía la responsabilidad de dirigir el programa. Por lo tanto, todas las opiniones se dan al ministro de Transportes.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, a mi juicio, el Ministerio de Obras Públicas -secretaría de Estado que en la época en que fueron sus titulares los ministros señores Javier Etcheberry y Jaime Estévez, respectivamente, tenía también a su cargo el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones- tiene una responsabilidad determinante en el diseño y en la implementación del Transantiago, tanto por las responsabilidades específicas que le correspondía a esa Cartera como por la participación que los secretarios de Estado que la encabezaron tuvieron en el Comité de Ministros.

El ex ministro Javier Etcheberry, responsable en su momento de los contratos y de buena parte del diseño del Transantiago, al terminar su intervención ante esta Comisión señaló que la gran responsabilidad era la falta de modernización del Estado.

Por su parte, el ex ministro señor Jaime Estévez, quien firmó los contratos y tuvo gran responsabilidad en la infraestructura, culpó prioritariamente a los privados, al operador tecnológico y a los operadores de buses.

Hoy el ministro Bitrán -cuyas respuestas en momentos llegan a ser un poco irritantes- se ha restringido a decir que el Ministerio de Obras Públicas cumplió con su mandato. Por lo tanto, quiero saber qué ocurre entonces, porque, en otras palabras, señaló: "yo cumplí con mi mandato y allá el resto con lo que hicieron o, dicho de otra forma, yo cumplí mi mandato y los otros no lo hicieron".

Si bien el ministro Bitrán se refugió en el hecho de que el Ministerio que encabeza cumplió con su mandato, cabe señalar que el Titanic también cumplió con su ruta, pero se hundió. En este caso, el Transantiago se hundió porque se hicieron las cosas mal.

Manifesté que resulta irritante lo que el señor Bitrán ha señalado porque son muy evidentes las carencias que ha habido.

Asimismo, aparecen muy nítidas las huellas digitales que él dejó en las actas, puesto que en ellas se puede constatar que no solamente opinó y actuó en asuntos referidos a su Cartera. El ministro Bitrán ha hablado mucho aquí del Ministerio que encabeza, en circunstancias de que esta Comisión Investigadora busca establecer la responsabilidad personal del ministro en

virtud del ejercicio de su cargo, punto al cual quiero llegar.

En las actas del Comité de Ministros de 18 de mayo de 2006, el ministro de Obras Públicas se refirió al tema del Metro, con lo cual se demuestra que no sólo actuaba sobre su ministerio, puesto que hizo presente que había un conjunto de temas que definen la posibilidad de que Transantiago funcione, ocasión en que señaló que lo esencial era el sistema de cobro integral de pago con Metro.

Con posterioridad se refirió al Administrador Financiero de Transantiago, aspecto sobre el cual planteó que resultaba difícil entender lo informado a través de la prensa relativo a que el AFT ha señalado que estaría en condiciones de funcionamiento. Por lo tanto, en mayo, el ministro de Obras Públicas, señor Bitrán, no podía entender que el AFT estuviera en condiciones de emprender su trabajo, pero no obstante parece que después sí lo estuvo.

Asimismo, se manifestó en términos de cuál es la estrategia para mantener la confianza del sector, en términos del retiro de los buses y de los ingresos de los operadores.

En agosto de 2006, el ministro de Obras Públicas se refirió a que no podían variar la tarifa, la cual no se vería afectada por montos asociados a infraestructura, como los aludidos anteriormente. El acta señala que el ministro Bitrán manifestó que, en efecto, no podía existir un aumento de tarifa, ya que ni si siquiera se estaban prestando todos los servicios previstos. Sin embargo, con posterioridad, aún sin estar todos los servicios previstos, no puso reparo alguno para dar el vamos al Transantiago, responsable máximo de este desastre.

En consecuencia, no puede eludir su responsabilidad, que es clara y evidente, ya que participó en el Comité de Ministros y emitió opiniones sobre todos los sectores, de manera que hoy se refugie en el Ministerio me parece una mala decisión.

El señor HALES (Presidente).- Lo interrumpo, señor diputado, porque debemos concurrir a la Sala a votar. Con posterioridad puede continuar con su intervención.

Se suspende la sesión.

)------(

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ya me referí a la responsabilidad gravitante de los ministros de Obras Públicas, en particular, del ministro Bitrán presente en la Comisión.

Me interesa saber, por su intermedio señor Presidente, ¿por qué en mayo señalaba que el AFT no estaría en condiciones de iniciar su funcionamiento? ¿Cree usted que, desde mayo a la postergación de octubre y después con la implementación en febrero, esa condición cambió radicalmente? ¿Cómo evolucionó su parecer, desde su afirmación hasta la implementación?

Ahora, cuando señala que no se están prestando todos los servicios previstos, y por consiguiente mal se podría cobrar la tarifa o elevarla, ¿cuáles eran los servicios que no se estaban prestando y cómo evolucionaron hasta la implementación? ¿Fue en términos satisfactorios o no?

Respecto del traspaso de recursos de Metro al Transantiago -la operación de 80 millones de dólares, cuestionada por la Contraloría General de la República-, según informes de prensa, usted se reunió en abril para tratar el tema del financiamiento junto con los ministros de Hacienda y de Transportes. ¿Supo de la operación del traspaso de estos fondos? ¿Avaló la realización de esta operación? ¿Presionó o ejerció alguna influencia en el directorio de Metro, con el fin de que se aprobaran los fondos?

Además, me gustaría conocer los montos que se involucraron en el Transantiago y su relación con lo que se invierte en regiones. Éste ha sido un tema polémico.

A propósito de la aprobación de los 290 millones de dólares, se dijo que no iba a afectar en nada a las inversiones en regiones, y usted dijo que en regiones se invierte el doble. Sin embargo, cuesta creer que esto pueda ser así, dado los enormes montos involucrados.

¿Nos podría dar cifras concretas de las inversiones en regiones? ¿Va a afectar o no el adelantamiento y la infraestructura que ha señalado? Si no recuerdo mal, habló de seis u ocho años. ¿Cuál es el impacto que va a tener sobre las regiones? Si bien es cierto el Transantiago ha influido mucho en la Región Metropolitana, no es menos cierto que las regiones se están viendo fuertemente afectadas por este *affaire*.

Por último, en el caso de la estación intermodal Quinta Normal, ¿cuál fue el costo para el Estado de la transacción que usted señaló que lo que planteó la empresa fue razonable? ¿Cuáles fueron los montos que involucraron al Estado en ese acuerdo razonable?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro señor Eduardo Bitrán.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, reitero que, efectivamente, mientras asistí a las reuniones del Comité de Ministros, yo tenía opinión sobre temas que iban más allá del ámbito de la infraestructura. Eso consta en el acta. Sin embargo,

esas reuniones se interrumpieron en agosto, es decir, en un período clave donde se empieza a trabajar la implementación definitiva de la situación de régimen. Reitero, no hubo otras reuniones del comité de Transantiago sin actas. Con la ministra señora Poblete conversé en varias oportunidades sobre el tema. Supimos más sobre el tema operacional en el Ministerio, con motivo de la reunión que citó el ministro del Interior en La Moneda.

En consecuencia, difícilmente podríamos haber hecho contribuciones más significativas o tener responsabilidad en aspectos operacionales de la implementación, si no tuvimos participación en ninguna instancia donde esos temas se debatieran en un período absolutamente crítico, como era hacerlo con posterioridad a agosto.

Eso quería señalar respecto del primer tema.

Por lo tanto, mantengo, sostengo y reitero que la única responsabilidad que teníamos era el mandato en infraestructura. Tal es así que el ministro de Transportes mantiene las reuniones interministeriales, sólo para los temas de infraestructura. Pero las hacen los técnicos, no participa el ministro ni ninguna autoridad del Ministerio, sino el representante de concesiones que era quien llevaba los proyectos de infraestructura.

En consecuencia, de nosotros se esperaba que aportáramos en la materia que nos habían mandatado.

Respecto de la pregunta: ¿por qué yo tenía una opinión sobre el AFT? Es muy simple. Fui gerente general de la Fundación Chile hasta el 20 y tanto de febrero de 2006. Saben muy bien que la Fundación Chile tiene un equipo muy competente de especialistas en asuntos de electrónica que viene del Intec, el cual se fusionó con la Fundación. Ese equipo era el asesor de la inspección fiscal.

Como gerente de la Fundación Chile, me tocó conocer sus conclusiones sobre la materia. De hecho, fue su informe el que sirvió de base para tomar la decisión de postergación al 10 de febrero.

Tuve un conocimiento previo sobre la materia y un conocimiento general, porque no leí el informe, pero me contaron sobre las conclusiones que en definitiva permitieron postergar el inicio de Transantiago.

Al mencionar todos los servicios previstos, me estoy refiriendo básicamente a toda la infraestructura programada en 2003. Concuerdo que era un tema fundamental. Además el equipamiento de buses y otras cosas por el estilo también estaban retrasados.

Todos sabíamos que el cronograma original de 2003 no se había podido cumplir.

A propósito de infraestructura, aprovecho de contestar una pregunta anterior. El programa de 2003 no

contempló zonas pagas. Por lo tanto, fue una medida de urgencia tomada por el nuevo Gobierno y encargada al Ministerio de Vivienda para mejorar la velocidad de transferencia de los buses.

En relación con el Metro, me informaron sus directores sobre esta decisión, pero cada uno de ellos quedó en libertad de acción para tomar la decisión que le pareciera más razonable. Me señalaron que sentían que el eventual colapso del sistema de superficie podía implicar una situación grave para la empresa, en términos de atochamientos inmanejables. Ellos consideraban que preocuparse del funcionamiento del conjunto estaba dentro del ámbito de los intereses de la propia empresa Metro.

Insisto, cada director era autónomo para tomar la decisión que estimara conveniente.

Efectivamente, el Ministerio de Obras Públicas, desde hace varios años, concentra más del 80 por ciento de la inversión en regiones. Esa situación no se ha visto alterada por Transantiago. El Ministerio hizo un traspaso de 10 mil millones de pesos. Además, fui citado a la Comisión Mixta del Congreso para informar sobre eso y les demostré que no se vio afectado el presupuesto de las regiones y que eran recursos adicionales los establecidos para esa materia.

Respecto de la transacción con Quinta Normal, no recuerdo exactamente pero creo que fueron alrededor de 11 millones de dólares los que se tuvieron que pagar. Lo puedo confirmar. Esto involucró el pago por la expropiación de un área bastante extensa, más todo el movimiento de tierras que se había realizado. Hay que señalar que la obra ya había comenzado. Es un terreno que será utilizado para un edificio de servicios públicos que están desperdigados y que sería eficiente juntarlos ahí, en conjunto con el museo de la memoria.

Ahora bien, el valor de ese terreno supera los cinco millones de dólares, pero si consideramos que está hecha la inversión y que va a ser aprovechada, ya tenemos los cimientos y estacionamientos, creemos que no fue demasiado oneroso para el Estado, pues vamos a recuperar el activo para un uso muy adecuado.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el ministro de Obras Públicas dice: "mantengo, sostengo y reitero que mi mandato era por el tema de la infraestructura."

Lo emplazo, rebato y requiero, porque su mandato no era sólo el tema de infraestructura. Su responsabilidad, como ministro de Obras Públicas, era mucho mayor.

Ahora, revisando las actas, el 7 de abril de 2003, hay un mandato del entonces presidente de la

República, que en su numeral quinto, dice: "El Comité de Ministros tendrá como tarea la articulación, coordinación y seguimiento de las acciones, programas, medidas y demás elementos del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago". A continuación, especifica todas las materias.

¡Que el señor ministro restrinja ahora el mandato, no es así! ¡Tiene responsabilidades mayores!

El señor ministro habla de lo que le señalaron los directores de Metro, pero no da su propia opinión respecto del traspaso de los fondos de Transantiago. La participación del señor ministro de Obras Públicas está en toda la prensa.

Que quede constancia en acta, señor Presidente. 3 de abril de 2007, cumbre Cortázar, Bitrán y Velasco por financiamiento del plan Transantiago. Asiste con el asesor del Ministerio don Patricio Vilaplana.

Señor Ministro, le reitero, por su intermedio señor Presidente, no me interesa la opinión de los directores, sino que su opinión sobre el traspaso de los fondos. Intercedió, influyó, la avaló, la justificó. Use el adjetivo que usted quiera, pero no me diga la respuesta de los directores.

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

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, no participé ni la avalé. Me informé y dejé en libertad de acción a los directores que tenían alguna vinculación con el Ministerio de Obras Públicas. Y si usted me pregunta si comparto la visión que tuvieron, en términos de los argumentos, le digo que sí.

Efectivamente, el mandato que se nos dio era más amplio, pero para poder cumplir ese mandato necesitábamos un comité que sesionara periódicamente, y eso no ocurrió. Por lo tanto, si no tuvimos la instancia de participación y coordinación para incidir en otros temas, más allá de la infraestructura, difícilmente me pueden hacer responsable de ese problema, porque no era responsabilidad del MOP mantener esa instancia operativa.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría usted dar los nombres y cargos de esos directores?

El señor BITRÁN.- Sonia Tschorne es una de las personas con quien conversamos sobre esta materia.

El señor HALES (Presidente).- Usted mencionó los directores que estaban representando.

El señor BITRÁN.- No, solamente están vinculados. Sonia Tschorne lo está porque dirige un área, pero no está en representación del MOP, sino porque también será la futura superintendente de Obras Públicas.

El señor MELERO.- Señor Presidente, la opinión del señor Ministro respecto del traspaso de

fondos de Metro al Transantiago, ¿se hace aun a pesar del informe contrario de la Contraloría General de la República? ¿No le merece eso alguna reflexión?

El señor BITRÁN.- Sí. Estoy básicamente interpretando la ley de sociedades anónimas, en que los directores deben actuar conforme a la ley.

Puesto en la situación de que el sistema de superficie colapsaba por falta de recursos, esto afectaba dramáticamente la operación de la empresa Metro.

La no intervención hubiera significado una presión desmedida sobre Metro, deteriorando significativamente el nivel de servicio y generando riesgos y problemas de seguridad, con contingencias impensadas. Por lo tanto, puesto en esa situación, como director de la empresa, habría actuado en el mejor interés de ella, como corresponde a la ley, tomando la decisión de hacer el préstamo.

Esta no es una consideración jurídico administrativa, sino que tiene que ver con el hecho de que se trata de una sociedad anónima, que tiene que actuar dentro del marco que establece la ley de sociedades anónimas y, dentro de ese ámbito, me parece que es el actuar razonable que debió haber seguido cualquier director.

El señor MELERO.- Me gustaría que el señor ministro nos hablara sobre su viaje realizado a Brasil. No estuvo en el cambio de gabinete, fue urgentemente a Brasil. ¿Qué fue hacer a Brasil, señor Ministro? Le parece adecuado que el titular de Obras Públicas tenga que viajar a buscarle negocios a inversionistas privados? ¿Cuál fue el motivo de ese viaje? ¿Por qué asumen esta responsabilidad que corresponde a operadores privados? ¿Hubo alguna necesidad? ¿Cuál fue la instrucción que le dio la Presidenta de la República al haber autorizado este viaje a Brasil?

El señor BITRÁN.- He mencionado anteriormente que con posterioridad al informe de Metro, independientemente de la existencia o no de la institucionalidad de la reunión periódica del Comité de Ministros del Transantiago, simplemente, por mi responsabilidad como ministro de Estado, decidí involucrarme más activamente en esta materia.

Al regreso de mis vacaciones, el 17 de febrero, me puse a disposición del ex Ministro Espejo y dedicamos, como Ministerio de Obras Públicas, una cantidad importante de tiempo y de energía para ayudar y aportar en la resolución de los múltiples problemas surgidos en la implementación y operación del Transantiago.

Uno de los temas evidentes que había era la falta de buses. El argumento dado por los empresarios privados era la existencia de una demora de seis meses para incorporar buses nuevos al sistema.

Me pregunté si esa afirmación del empresariado la teníamos que tomar como un dato, o el Estado y el Gobierno debía verificar y ratificar si efectivamente era la situación del mercado de buses, fundamentalmente porque había una gran necesidad de incorporar nuevas flotas al Transantiago y, simplemente, las empresas podrían haber estado escudándose en esta supuesta insuficiente oferta para no incorporarlos. Por lo tanto, la razón del viaje fue para verificar si existía un mercado con posibilidades de ofertas más inmediatas de que lo que señalaban las empresas a fin de entregar esa información al ministro de Transportes. Este viaje fue planificado antes del cambio de Gabinete y concordado con el ministro Espejo. De alguna manera, nos pilló o me pilló el cambio de Gabinete, cuando el viaje estaba programado y contrapartes concertadas. Por consiguiente, habiendo concordado esto con el ministro Espejo, simplemente, pedí autorización a la Presidenta de la República para excusarme de la ceremonia de cambio de Gabinete, explicándole, por supuesto, la misión que iba a cumplir. Y cuando regresé entregué todos los antecedentes al ministro de Transportes señor René Cortázar, respecto de cuál era la situación de oferta de buses en el mercado brasileño.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero hacer una petición reglamentaria: que quede señalado en forma explícita la carencia de buses que se reconoce en ese minuto, como un elemento sustancial, porque se ha discutido bastante la abundancia o no de buses. Creo que la gestión del ministro, que fue a buscar buses, es porque no había los suficientes.

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, que se consigne en los antecedentes para preparar el borrador de conclusiones.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el ministro ha sido claro y categórico en decir que tuvo tres reuniones interministeriales y después no fue consultado; incluso, dice que si hubiese tenido esas reuniones periódicas, de una u otra manera, habría tenido como más responsabilidades, pero de él no dependía porque era del Ministerio de Transportes. Sólo para que usted sepa, por su intermedio señor Presidente, el ministro Espejo dijo: "con posterioridad, iniciamos un trabajo a nivel de ministros y con nuestros equipos técnicos para darle continuidad a esto". Para que quede claro al respecto. A su vez, en un acta del 28 de mayo de 2006, dice: "el ministro Bitrán hace presente la necesidad de convocar a una reunión donde sólo vayan los ministros del Comité, para elaborar una estrategia para abordar la situación". Usted nos puede decir por qué

solicitó esta Comisión aparte donde no asistieran otros funcionarios y de qué trató esa reunión tan importante y que sólo tenía que ser de ministros.

También quiero consultar respecto de la infraestructura. En general, se ha hablado mucho en la Comisión de la prioridad que se dio a la infraestructura para los automovilistas versus el transporte público. Tanto es así que hoy en grandes obras como el paso Blanco-Arica transitan más automóviles que transporte público, alrededor de 70 y tanto por ciento. Asimismo, se refiere a que se hicieron grandes esfuerzos en adelantar para el 2012 algo que estaba proyectado para el 2020.

Del mismo modo, se dice que, en algún momento, Hacienda debió haber subvencionado el tema de la infraestructura; de lo contrario, se cargaría en los usuarios. ¿Usted recibió un ministerio donde había cero prioridad al transporte público en infraestructura?

Por otra parte, el señor ministro señala que estuvo en la Fundación Chile; por ende, fue uno de los pilares fundamentales para la postergación. Hay un informe once días antes del inicio del Transantiago que dice: el sistema no se encuentra plenamente desarrollado ni probado con la profundidad necesaria por un sistema de uso masivo por el público. Incluso, recomienda que para poder estar operativo necesita alrededor de 4 meses más.

Usted, que de una u otra forma sabe -como dijo incluso el ministro Espejo- que es un orgullo para los chilenos la Fundación Chile, ¿no cree que debió haber alzado la voz al decir que probablemente ése es un informe que tiene un respaldo técnico importante? Quiero que sea más específico respecto de la emergencia de las zonas pagas. Usted dijo que habían recibido 100 zonas pagas y que había sido un sistema de implementación de urgencia del nuevo Gobierno. ¿Me podría explicar eso un poco mejor?

Respecto de lo que dijo el AFT, en cuanto a que no le habían consultado al BancoEstado y que ellos sabían que no iba a funcionar, pero que no habían sido consultados, lo cual es parecido a lo que está usted diciendo en relación a que le correspondían algunas cosas y que no podía opinar respecto de otras. ¿Qué opinión tiene al respecto?

¿Podría decirme que la ejecución del presupuesto 2006 respecto de Transantiago, que le corresponde a su cartera, estuvo completamente ejecutado?

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

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, reitero, el ministerio de Obras Públicas no tiene presupuesto público para el Transantiago. No lo tuvo en 2006. Sólo

obras de inversión a través de concesiones. Por lo tanto, no podemos hablar de cuál fue la ejecución.

A principios de 2007 hicimos una reasignación de recursos al Ministerio de Vivienda, porque éste es el que tiene la facultad de invertir en paraderos y en otro tipo de inversión e infraestructura, a fin de que pudieran abordar temas de emergencia, como las zonas pagas.

Ahora, el tema de las zonas pagas es evidente que corresponde a una mejoría del Transantiago porque permite aumentar drásticamente la velocidad de circulación y de transferencia entre el bus y el paradero y, por razones que desconozco, no fue contemplada como parte de la infraestructura del Transantiago. No le puedo decir cuáles fueron las razones, ya que no participé en 2003 y 2004, cuando se tomaron esas decisiones.

El señor HALES (Presidente).- Permítame una interrupción de la señora diputada.

Tiene la palabra la señora Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Ministro, ¿me podría aclarar cuándo se tomó esta decisión de emergencia?

El señor BITRÁN.- Las decisiones de emergencia se tomaron cuando se hizo evidente, a través de la operación del Transantiago, de que había una gran insuficiencia de flota, más allá de lo que estaba comprometido.

O sea, se podía suplir la falta de zonas pagas con más flota, pero a los pocos días de iniciarse Transantiago fue evidente que la flota era insuficiente y, por lo tanto, el Gobierno, como Gobierno, tomó la decisión de establecer decenas de zonas pagas. Se le pidió, entonces, al Ministerio de Obras Públicas -pues el presupuesto ya estaba asignado- que reasignara de los fondos generales que no tenían asignación regional, 10 mil millones de pesos para financiar más paraderos y para financiar zonas pagas.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, lo que pasa es que el 18 de mayo de 2006, en el mismo comité interministerial, ya se señalaba de que para reducir los tiempos de viaje sólo quedarían dos puntos pendientes: el tiempo de transporte y el tiempo de viaje en troncales. Se habla de que habrán grandes problemas de congestión, de que existen problemas de infraestructura y se comenta que la forma de solucionar este tema es a través de zonas pagas. Por eso pregunto cómo aparece "de emergencia" algo que ya se había conversado en mayo de 2006.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, le puedo mencionar que el tema de las zonas pagas era conocido como una solución adecuada desde 2001-2002. Por lo tanto, supongo -ya que no estuve en las decisiones que se tomaron- que debe haber sido una decisión de índole

presupuestaria en 2004-2005 no haber incorporado esa infraestructura. Lo supongo, no me consta. He leído con atención la declaración del ministro Estévez, donde señala que se le atrasó la infraestructura, porque el Ministerio de Hacienda de la época no estuvo dispuesto a hacer como obra pública la infraestructura especializada y le dio la orden de concesionar. Probablemente, no fueron decisiones que tomaron el ministro Etcheberry o el ministro Estévez, sino que fueron decisiones de carácter hacendario que se tomaron en la época y que, sin duda, pueden explicar, en parte, por qué la programación de 2003 no pudo cumplirse, pues se sabe que concesionar es más complejo que hacer la obra pública en forma directa. Sin embargo, me estoy basando exclusivamente en la opinión que da el ex ministro Estévez en esta misma sesión. No participé de esas discusiones. No conozco la naturaleza de las razones por las que se decidió cargar a tarifas la infraestructura a través de las concesiones, ni conozco las razones por las que no se decidió hacer zonas pagas. No lo sé. Ahora, si ustedes me preguntan si hubiera sido bueno hacerlo, sin duda, habría sido bueno no cargar a tarifa, no hacer en concesión y haber generado las zonas pagas, pero ésa es una opinión *ex post*.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Eso claramente queda en el tema de la flota altamente insuficiente que debía tener zonas pagas.

El señor BITRÁN.- Sin duda, ahí hubo incumplimiento de los operadores.

Se sabe, públicamente, que la calidad y cantidad de flota no fue la suficiente ni siquiera la comprometida lo que agravó la situación.

Ahora, se me preguntó por el informe de la Fundación Chile. Entiendo que hubo informes mensuales. No recibí ninguno. De hecho, nunca tuve conocimiento de ellos. Por lo tanto, difícilmente podría haber dado una opinión sobre esa materia si no me llegaron.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Sin embargo, un informe de la Fundación Chile a 11 días era altamente creíble.

El señor BITRÁN.- Sin duda que sí.

Tengo el mayor respeto por don Ronald Bull, técnico responsable de hacer ese trabajo, pero, definitivamente, quiero señalar que no conozco ningún ministro, distinto del ministro del ramo, que haya conocido de esos informes.

Insisto, con posterioridad a la reunión de agosto, no hubo nuevas reuniones del Consejo de Ministros del Transantiago. Las que siguieron fueron de orden técnica en el tema de infraestructura hasta la reunión en el Ministerio del Interior.

Personalmente, querría haber tenido una reunión con los ministros en forma separada del ministro de Hacienda, pues estaba convencido de que era necesario hacer un influjo financiero importante al Transantiago, y ésta no era una materia que debía discutir delante de subordinados de los ministros, sino que sólo con ellos. Esa reunión no se llevó a cabo. Sin embargo, sé que no hubo restricciones financieras en ese período y que se otorgaron los recursos. Probablemente, no se llevó a cabo, porque no fue necesario y el ministro Espejo estimó que tenía los recursos necesarios para abordar sus desafíos. Eso supongo, pues, de otro modo, lo que estaba haciendo, en realidad, era ofreciéndome frente el ministro Espejo para apoyarlo en una petición adicional de recursos. Ahora, si consideró que esa reunión era innecesaria fue porque probablemente los recursos estuvieron disponibles.

Soy un convencido de que la planificación de la infraestructura en las ciudades, debe considerar, primordialmente, el transporte público. En tal sentido, doy cuenta de nuestra gestión en lo que estamos haciendo en nuevas concesiones. Estamos planificando dar una gran prioridad al transporte público.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, entonces, debo dar por hecho que aquí hubo un cambio desde que asumió el ministerio versus lo que se hizo anteriormente. O sea, antes no se había impulsado el transporte público a nivel de Obras Públicas, pero ahora sí.

El señor BITRÁN.- ¡No he dicho eso, señor Presidente! Simplemente, dije que este ministro le da prioridad, en desarrollo de infraestructura, al transporte público y también a las áreas verdes. Pero no voy a hacer juicio sobre las prioridades de las administraciones anteriores.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Qué opina de que la Presidenta de la República haya pedido perdón?

El señor BITRÁN.- Me emocionó, se lo digo francamente, por cuanto la vi mal por el sufrimiento de los santiaguinos. Pocas veces uno ve a un Presidente de la República pedir perdón. Considero que fue un acto valeroso, pero que demostró gran sensibilidad por lo que le estaba ocurriendo a la gente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Sintió que tenía responsabilidad sobre esa petición de perdón?

El señor BITRÁN.- La Presidenta de la República no hace distinción alguna respecto de qué gobierno tiene responsabilidades. Ella asume un rol de estadista y habla por el Estado, en representación del Estado. Independiente de qué administración son las responsabilidades, ella pidió perdón a los ciudadanos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, pido que en el cuaderno separado quede constancia del tema sobre el ministro de Hacienda anterior.

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

Con su intervención, se cierra el debate. No hay más inscripciones para hacer uso de la palabra.

El señor CARDEMIL.- Señor Presidente, no soy miembro de la Comisión, pero he seguido con interés ciudadano sus resultados, por cuanto lo que se pregunta la gente, lo que me preguntan en mi distrito, es quién responde de este tremendo desaguisado. Ése es el tema que hoy nos convoca.

A lo largo de mi gestión política, que ha sido muy extensa, he quedado curado de espanto con declaraciones de algunas autoridades. Pero ahora me doy cuenta de que no ha sido tanto, porque hoy he escuchado dos declaraciones insólitas.

La primera es que usted define, califica, mide su participación en la elaboración y ejecución del plan Transantiago como del tamaño de un granito de arena. Esto es lo que ha escuchado la gente. O sea, este tremendo ministerio, lleno de ingenieros, de arquitectos, de urbanistas, etcétera, dirigido por un ingeniero de nota, preocupado, por definición, de los temas de infraestructura, cree, plantea, le hace creer al país que su aporte es equivalente al tamaño de un grano de arena dentro del maremagnum de desastres del Transantiago. ¡Esto es insostenible, señor ministro!

La segunda, que también es insostenible, es el intento de reducir el rol de un ministro de Estado a una especie de jefe de obras; un ministro de Estado que participa en el comité de infraestructura del Gobierno, que tiene acceso a la Presidenta de la República cuando quiere, que se incorpora al comité político cuando quiere, que es tremendamente locuaz para usar las palabras de la Presidenta de la República al momento de opinar, de planificar y de sacarse fotos, pero cuando debe responder no lo hace respecto de lo que le encargaron ni cómo lo ejecutó. Eso no puede ser. De modo que quiero formular tres preguntas al ministro Bitrán, en función de esas inquietudes que hoy se está haciendo la gente.

En primer lugar, quiero que ratifique o rectifique su consideración de "granito de arena" en cuanto a lo sucedido y a lo que debe seguir ocurriendo en materia de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas. Si lo rectifica, se haría un bien, porque eso es lo que está esperando la gente. Pero, si lo ratifica, ¿quién responde por las toneladas de arena, de fierro, de hormigón y de planificaciones que restan para definir si tuvo responsabilidad en este desaguisado y cómo podemos enmendarlo?

En segundo lugar, la Presidenta de la República pidió perdón. A su juicio, ¿ella pidió perdón por usted? ¿Uno pide perdón por actos propios o por actos ajenos? Si no lo hizo por usted, ¿por qué lo hizo? Porque alguien debe haber tomado la responsabilidad de impulsar o dar por bueno lo que había planificado el gobierno anterior, en el sentido de echar adelante el Transantiago. Entonces, quiero que el ministro responda exactamente qué actitud tomó en ese sentido. ¿Eso se decidió en reuniones oficiales o informales? ¿Ellas se hicieron con o sin presencia de la prensa? ¿Con o sin acta? ¿Usted decidió impulsar el Transantiago o trató de detener su puesta en marcha, como toda la gente cuerda estaba recomendando? ¿Se hizo a un lado? ¿O acaso dijo que eso era un granito de arena, por lo cual no se iba a meter, y que otros tomen las decisiones que corresponda?

En tercer lugar, la Presidenta Bachelet dijo que el Transantiago era una mala palabra y, además, que su intuición -y ahora sabemos que así también lo consideraron algunos estudios- le aconsejaba detener el Transantiago, pero que no lo estimó así y que siguió adelante con dicho plan. Incluso, el propio ministro del Interior ha echado a correr los dichos de que aquí hubo una discusión interna y se ha encargado de decir que se opuso al Transantiago, como también que usted y los ministros Velasco y Espejo decidieron o recomendaron echar adelante el Transantiago.

Me gustaría que narrara con precisión las posiciones de cada uno de ellos durante los dramáticos días en que llevaron a tomar la peor decisión de política pública que registra la historia democrática de Chile, de cuyo Gobierno usted es ministro de Estado con mención en Obras Públicas, con la responsabilidad propia de un hombre de Estado.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra señor ministro.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, voy a repetir lo que he señalado varias veces. El Ministerio de Obras Públicas participaba en el Comité de Ministros por su responsabilidad en el desarrollo de obras públicas en concesión. Las cinco obras públicas en concesión que se programaron en abril se han cumplido adecuadamente. De manera que el Ministerio que dirijo ha sido responsable y ha cumplido cabalmente con el mandato que se le entregó, el cual nos comprometimos a realizar con el Consejo en abril de 2006. Por lo tanto, si el señor diputado me pregunta sobre si tengo alguna responsabilidad en esta materia, le respondo que ni un granito de arena, cero responsabilidad. El Ministerio de Obras Públicas cumplió cabalmente con lo que se le solicitó.

Respecto de la responsabilidad de cualquier ministro de Estado que participa en una Comisión, éste,

obviamente, debe responder más allá de los mandatos específicos que se le dan. Si observa que hay algún problema, obviamente tiene que dar la opinión en el seno del Consejo y especialmente a quien lo preside. Desafortunadamente, después de agosto, período crítico desde la perspectiva de la implementación, no hubo nuevas reuniones del Consejo de Ministros por el Transantiago y, por lo tanto, era difícil estar bien informado de lo que ocurría.

Por otra parte, no tuve acceso a los informes escritos del asesor de la inspección fiscal, la Fundación Chile, y no creo que otro ministro distinto del responsable haya tenido acceso a él, menos aún la Presidenta. Si no estábamos adecuadamente informados difícilmente podríamos haber emitido un juicio razonable sobre lo que estaba ocurriendo.

La primera ocasión en que volvemos a tener información fidedigna sobre aspectos operacionales es con la carta que nos llega del presidente del Metro, que nos comunica a varios ministros la existencia de riesgo para la operación de Metro. A partir del regreso de mis vacaciones, el 17 de febrero, me olvido del rol en el ámbito de la infraestructura y me involucro de lleno en colaborar en todo lo que se pueda para llevar adelante en la forma más adecuada el Transantiago. Difícilmente puedo asumir responsabilidades de aquello que no conocí, que no me fue posible compartir. Insisto, lo contesté en su oportunidad: No hubo una reunión de ministros con la Presidenta de la República o sin ella en que se discutiera la opción de postergar el Transantiago con posterioridad al 10 de febrero de 2007.

El señor CARDEMIL.- ¿Por qué no pidió una reunión siendo ministro de Estado? Era fundamental decidir sobre lo que estaba pasando. Un ministro no es alguien pasivo, que va sólo a las reuniones que lo citan; un ministro entra al gabinete de la Presidenta y pide las reuniones que necesite, de acuerdo a su rol de ministro de Estado. Ése es el punto. ¿No se sintió movido a pedir una audiencia con la Presidenta para plantearle lo que iba a pasar?

El señor BITRÁN.- En primer lugar, no teníamos una visión de los riesgos, porque no estábamos informados. Para estarlo necesitábamos tener el reporte del asesor de la inspección fiscal. Por lo tanto, no teníamos la sospecha de que se estaba incubando una crisis de tal magnitud. A pesar de ello, en múltiples ocasiones, compartí con mi colega Patricia Poblete nuestra inconformidad de que el Comité de Ministros no hubiera continuado sesionando. Pero cuando hay un ministro responsable de una política pública y un comité donde el resto de los ministros participan por razones complementarias, no corresponde el que nosotros insistamos en forma desmedida, aunque sí se planteó la

necesidad de reunirse periódicamente. Si el ministro responsable se siente que maneja todos los hilos del tema es poco lo que los otros ministros que no están informados pueden hacer al respecto.

El señor HALES (Presidente).- Le pido a la Secretaría que a solicitud del diputado Cardemil se registre de manera especial esta última intervención en el cuaderno separado que preparamos para las conclusiones.

Tengo en mis manos un decreto presidencial del ex Presidente Ricardo Lagos, recibido en la Sectra el 7 de abril de 2003, que marca una diferencia importantísima con las observaciones que usted ha hecho. No le voy a hacer ninguna pregunta, sólo un comentario que usted podrá responder después, si quiere.

Este decreto fija las tareas específicas que deberían cumplir los ministros que integran el comité del Transantiago, entre ellos el de Obras Públicas, y establece claramente que les corresponderá proponer los lineamientos para la conducción estratégica del plan Transantiago.

Entonces, sucede que la tarea del ministro de Obras Públicas, en relación con el Transantiago, no estaría cumplida cabalmente, como ha señalado usted, pues no se puede decir que cumplió lo que se le encargó si no se hizo cargo adecuadamente de todo lo que le encomienda este decreto presidencial.

A ratos parece que las tareas que mencionó debían desarrollarse en una pieza aislada del Transantiago, por la forma en que usted se refiere a ellas. Da la impresión de que sólo se trataba de algunas obligaciones relativas a materias que habitualmente desarrolla el Ministerio de Obras Públicas. Pero resulta que éste no era un proyecto habitual, por lo que el entonces Presidente de la República, Ricardo Lagos, creó un comité especial de ministros a fin de que se coordinaran y evitaran el problema de los compartimentos estancos, de los espacios separados. De esta forma, el día de mañana nadie podría decir: "Yo hacía exclusivamente lo que al Ministerio le correspondía."

Este decreto establece que el comité de ministros en el que usted participaba tenía que velar por el cumplimiento del plan de Transantiago y hacerle un seguimiento a las metas establecidas. En consecuencia, si se había determinado que el plan debía empezar a funcionar en octubre, pero luego fue postergado para febrero, el comité tenía la obligación de velar porque se cumpliera lo planificado, y si ello no era posible, debía determinar por qué no se podía cumplir y postergar.

Además, establecía la obligación de velar por el cumplimiento de los planes, programas y medidas que

consideraba el Transantiago y por la coherencia entre las decisiones que tomaban las autoridades de los diversos sectores. O sea, les decía claramente que no sólo debían preocuparse de las materias propias de sus competencias habituales, sino también de las de otros sectores.

Se lo digo con serenidad, señor ministro, eso no impide que uno sienta cierta desazón, porque si queremos descubrir los errores que se cometieron a fin de que se puedan resolver los problemas del Transantiago que afectan a la gente que está esperando micro en los paraderos, no se puede perder la idea central contenida en este decreto: que hubiera una coordinación sectorial. Así no se puede avanzar en el intento de resolver los problemas que afectan a la ciudadanía.

El decreto dice que este comité -en el que usted participa- debe coordinar lo que haga cada autoridad en relación con el Transantiago y velar para que haya coherencia entre esas acciones. Además, les encomienda adoptar las medidas necesarias para conseguir los recursos financieros que el proyecto demande, de manera que si no había dinero suficiente, el comité tenía la tarea, encomendada a todos los ministros, no a uno sólo, de conseguir esos recursos. Como consecuencia de ello, si el ex ministro Espejo no les hizo caso, tenían la obligación de preocuparse de eso. Había una orden presidencial que así lo establecía.

El decreto también establece que debían efectuar un seguimiento de los estudios en marcha asociados al plan Transantiago y coordinar y proponer estrategias de comunicación.

Termino diciéndole, simplemente, que el mandato contenido en el decreto surge, justamente, de la idea de que los ministerios tenían competencias en áreas distintas, en compartimentos distintos. Entonces, para que nadie fuese a equivocarse, se dictó este decreto que le da al comité las facultades necesarias para superar el problema de los compartimentos estanco.

Esta observación quedará registrada en el acta.

Señor ministro, le ofrezco la palabra para hacer algún comentario.

El señor BITRÁN.- Señor Presidente, quiero decir en forma clara que si el Comité de Ministros del Transantiago hubiera funcionado periódicamente con posterioridad al mes de agosto, hasta la fecha de implementación de Transantiago, y especialmente en el período octubre-noviembre, donde todavía había algún plazo para hacer ajustes, yo asumiría la corresponsabilidad de lo actuado.

Consta en las actas previas de que yo no solamente opinaba sobre los temas de

infraestructura, sino también sobre el AFT. Además, pedí una reunión especial por temas de financiamiento. Por lo tanto, estaba en mi ánimo colaborar ampliamente con el programa Transantiago.

Al asumir, me reuní a almorzar con el ex ministro Etcheberry y dedicamos la tarde a una reunión almuerzo. Y nos reunimos varias veces a discutir el tema de Transantiago. Incluso, nos planteó la idea de que todos los ministros fuésemos a Curitiba. Hicimos presente la idea de viajar para conocer e involucrarnos incluso desde un punto de vista afectivo, en el sentido de sentirse parte de este programa. Finalmente, esta iniciativa no se materializó.

Por otra parte, quiero decir algo que puede ser opinable, pero a mí me hubiera gustado que los informes periódicos de la Fundación Chile, sobre el tema de la tecnología, hubieran sido conocidos más allá del Ministerio de Transportes, porque si ese hubiera sido el caso, probablemente podríamos haber tenido acontecimientos distintos. Pero con información imperfecta e incompleta es razonable que se cometan errores.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, señor ministro.

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

-Se levantó la sesión a las 14.30 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.