

## 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 9° sesión celebrada el lunes 13 de agosto de 2007, de 11:35 a 15:50 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al Subsecretario de Transportes, señor Danilo Nuñez y al ex Coordinador General de Transportes de Santiago, señor Aldo Signorelli, quienes se refirieron a su participación en el denominado Plan Transantiago.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Enviar un oficio a la Secretaria Interministerial de Planificación de Transporte (SECTRA), a fin de solicitarle se sirva remitir una nómina de todos los estudios contratados por esa repartición relativos al Plan Transantiago; a Metro S.A.; a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE); a Metro Valparaíso (MERVAL); a Biovías; indicando el tipo de estudios solicitado, la empresa adjudicataria, el monto pagado y quienes participaron en la licitación.

2.- Enviar un oficio al Banco del Estado solicitando copia de las actas de las reuniones del Comité Ejecutivo de éste en las cuales se discutieron o se adoptaron acuerdos referidos a la participación de ese Banco en el Administrador Financiero del Transantiago.

3.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones a fin de solicitarle se sirva remitir el acta de la reunión celebrada por el Directorio de Transportes de Santiago con otros actores del Plan Transantiago, el día 18 de diciembre del año 2006.

4.- Oficiar a la Contraloría General de la República solicitando se sirva remitir el informe que elaboró a petición de los Senadores Ávila y Navarro referido a los incumplimientos en que ha incurrido el Administrador Financiero del Transantiago.

5.- Invitar el miércoles 29 de agosto del presente año al ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz.

6.- Insistir en la invitación formulada al señor Gibrán Harcha, a fin de procurar que éste asista a una sesión de esta Comisión.

7.- Invitar nuevamente al señor Aldo Signorelli.

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

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

## II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

También concurren los Diputados señores Accorsi, Duarte, Girardi y Saa; el Subsecretario de Transportes, señor Danilo Nuñez y el ex Coordinador General de Transportes de Santiago, señor Aldo Signorelli.

## III. CUENTA:

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

1.- Oficios del Secretario de la Corporación, a través de los cuales informa lo siguiente:

- a) Que la Cámara autorizó a la Comisión para sesionar simultáneamente con la Sala el día de hoy;
- b) Que la Sala de esta Corporación acordó ampliar en 45 días el plazo de que dispone esta Comisión para cumplir su cometido;
- c) Que la Cámara autorizó a esta Comisión para sesionar simultáneamente con la Sala los días miércoles, de 11.30 a 13.30 horas.

2.- Documentos remitidos por la señora Gloria Hutt, que fueron entregados en su oportunidad a las autoridades del Ministerio de Transportes y que dicen relación con problemas técnicos del diseño del plan Transantiago.

3- Comunicación de la empresa de servicios integrales Risoc Ltda., mediante la que pone en conocimiento de esta Comisión de la donación ofrecida a S.E. la Presidenta de la República, de un Sistema GPS a fin de que sirva de equipamiento a los buses del sistema "Transantiago."

4.- Minuta de la intervención efectuada por el señor Aldo Signorelli.

5.- Documentos acompañados por el señor Aldo Signorelli que dicen relación con una invitación formulada por el ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz a los municipios del Gran

Santiago para participar en el Seminario denominado "Transantiago en Marcha junto a los municipios". Asimismo, acompañó una invitación formulada a esos mismos municipios a participar en una reunión de trabajo con la Coordinación del Transantiago.

6.- Minuta de la intervención del Subsecretario de Transportes, señor Danilo Nuñez.

#### **IV. ACTAS**

Las actas de las sesiones 7ª y 8ª, se ponen a disposición de los señores Diputados.

Las actas de las sesiones 5º y 6º se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

#### **V. ORDEN DEL DIA**

Se recibió al Subsecretario de Transportes, señor Danilo Nuñez y al ex Coordinador General de Transportes de Santiago, señor Aldo Signorelli, quienes se refirieron a su participación en el denominado Plan Transantiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 15:50 horas.

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

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

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 9ª, celebrada en lunes 13 de agosto de 2007,  
de 11.36 a 15.50 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar y María Antonieta Saa, y los diputados señores Enrique Accorsi, Jorge Burgos, Ramón Farías, Guido Guirardi Briere, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurren además los ex coordinadores generales de transportes de Santiago señores Danilo Núñez, actual subsecretario de Transportes -quien viene acompañado por los asesores Yair Varas, Paola Tapia, Javier Marguirott y Patricio Mery-, y Aldo Signorelli.

### TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 5ª y 6ª se dan por aprobadas. Las actas de las sesiones 7ª y 8ª se ponen a disposición de los señores diputados.

Procedo a entregar al señor Secretario los informes de Carabineros respecto de Transantiago, solicitados por la honorable Comisión.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero pedir algunos oficios, a mi juicio, atinentes al motivo de investigación de esta comisión.

En primer lugar, solicito oficiar a la Sectra para que tenga a bien enviarnos el listado de todos los estudios contratados por esa repartición relativos al Transantiago, Metro, EFE, Merval y Biovías, indicando el tipo de estudio solicitado, empresa adjudicataria, monto pagado por el estudio y empresas que participaron en la licitación.

En segundo lugar, pido que se oficie al BancoEstado, para que tenga a bien enviar copias de las actas de los comités ejecutivos -no de los directorios- de ese banco, en que se conversó y tomaron decisiones en relación al AFT. No me interesa todo lo que se haya discutido, sino sólo lo referente al AFT. Si tienen que enviarlo en condición de reservado o secreto, que lo hagan.

Pido estos antecedentes porque entiendo que, según declaraciones del ex ministro Etcheberry, en general, el tema de la negociación del BancoEstado con el AFT y con el Ministerio de Obras Públicas estuvo en manos del gerente general, puesto que él no quiso participar debido a que había sido ministro.

Entiendo que el BancoEstado funciona como banco privado, a través del comité ejecutivo, que está compuesto por el presidente, el vicepresidente y el gerente general o gerente de finanzas, si no me equivoco.

Por último, quiero pedir que se oficie a los encargados del Transantiago para que nos envíen, ojalá en carácter de urgente -puede ser por correo electrónico-, copia de un acta de una reunión que el Transantiago realizó

con otros actores el 18 de diciembre de 2006, con el fin de tener esa información para preguntar a los invitados que asistirán a la sesión de mañana.

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

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, solicito que se oficie al contralor General de la República para que remita a esta Comisión copia de la respuesta a un oficio enviado por los senadores Navarro y Ávila, relacionado con una investigación al administrador financiero, cuestión que ha sido publicada en estos días y que, por el interés que reviste, es necesario que sea conocido por la Comisión.

En segundo término, el diario El Mercurio publicó una carta respuesta del entonces ministro Espejo al directorio del Transantiago - posterior a la que envía el señor Blas Tomic, previniendo la situación-, en la cual señala que el Metro estaría en condiciones de operar. Pido que esas dos cartas, la del ministro Espejo y la del directorio del Transantiago, sean remitidas a la Comisión. De no ser posible, pido que la publicación de El Mercurio sea incorporada como antecedente a la investigación.

El señor HALES (Presidente).- Respecto de su primera petición, creo que no habría inconvenientes.

En cuanto a la segundo, le recuerdo que ya fue solicitado por oficio el lunes pasado, además del acta de la reunión de directorio.

El señor MELERO.- Señor Presidente, mi confusión era respecto de las cartas que intercambiaron el ex ministro Espejo y el senador Adolfo Zaldívar, situación distinta a la respuesta de los representantes de Metro al ministro Espejo.

El señor HALES (Presidente).- Las cartas publicadas por el diario El Mercurio también fueron incorporadas como documentos oficiales, porque así se resolvió.

Tiene la palabra la señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, ¿es posible tener el detalle de los informes entregados por Carabineros, pues lo que tengo en mi poder es el informe de puesta en marcha del plan Transantiago, el resumen ejecutivo, adición al primer informe, con fecha 3 de enero...

El señor HALES (Presidente).- ¿Me permite una interrupción, señora diputada?

Va a estar todo a su disposición. Primero tiene que hacerse el ingreso en Secretaría.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Es que quiero saber si hay otros, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- No se lo puedo decir, porque acabo de recibirlo físicamente. Para mayor formalidad, se lo he entregado a Secretaría, a fin de que revise los antecedentes para que detalle qué se ha recibido.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero eso viene con un oficio conductor, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Pero no le puedo informar, señora diputada. Primero tiene que ser procesado por la Secretaría.

A continuación, vamos a recibir al subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez, y al señor Aldo Signorelli, ex coordinador general de transportes de Santiago.

Además, funcionarias del Ministerio de Transportes venían a hacer entrega de documentación.

*-Los señores Danilo Núñez y Aldo Signerelli, así como funcionarios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ingresan a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- Doy la bienvenida a los señores Danilo Núñez y Aldo Signerelli, ex coordinadores generales de transportes de Santiago, a quienes agradezco su asistencia a la Comisión.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, como no estuve presente en la sesión pasada, puesto que tuve que acompañar a la Presidenta de la República a Ecuador, con motivo de la Décima Conferencia Regional de Mujeres de América Latina y El Caribe, de la Cepal, leí en la prensa que algunos invitados que fueron coordinadores generales de transportes de Santiago no aceptaron venir a la Comisión. Me gustaría saber si esa información es correcta.

El señor HALES (Presidente).- Voy a hacer una precisión. Se han extendido diversas invitaciones a personas del sector privado que han estado relacionadas con el Transantiago, las cuales hasta ahora no han comparecido ante esta Comisión.

El señor Guillermo Díaz envió una carta aclaratoria en la cual señala que hubo un mal entendido, porque no se niega a venir, sino que tuvo inconvenientes con su trabajo particular. Por lo tanto, informó tanto a la Comisión como a los señores diputados, que está dispuesto a concurrir. Por lo tanto, propongo que sea invitado el próximo miércoles 29 de agosto, puesto que ya se nos autorizó a sesionar adicionalmente los miércoles, a fin de intensificar el trabajo de la Comisión.

El señor MELERO.- ¿Está confirmado ese invitado?

El señor HALES (Presidente).- Pido al señor Secretario que lo confirme durante el transcurso del día e informe de ello, vía correo electrónico, a los señores diputados.

Respecto del señor Gibrán Harcha, quien efectivamente fue invitado, contestó a la Secretaría que, por razones de trabajo, no acepta concurrir a esta Comisión. De modo que no comprometió ninguna fecha para ese cometido. Es decir, hizo uso de su derecho a declinar nuestra invitación.

En cuanto a la señora Isabel Guzmán, quien es funcionaria de BancoEstado, informó que no ha podido concurrir hoy a esta Comisión porque tuvo un problema en su trabajo, pero que está dispuesta a asistir en otra ocasión.

El señor Rodrigo Urzúa también manifestó que tenía dificultades por razones de trabajo, pero que estaría dispuesto a venir a la Comisión en otra oportunidad.

Es decir, se trata de invitados que, a nuestro juicio, son de mucha importancia, puesto que ambos fueron coordinadores del Transantiago. Obviamente, son personas a las cuales queríamos escuchar hoy, junto con los dos coordinadores de Transantiago presentes, señores Danilo Núñez y Aldo Signorelli. Por lo tanto, hoy queríamos que comparecieran ante la Comisión los señores Aldo Signorelli, Danilo Núñez, Rodrigo Urzúa y la señora Isabel Guzmán, cuatro ex coordinadores de Transantiago.

Entonces, correspondería fijar una nueva fecha e insistir en la invitación, puesto que han precisado su disposición a venir a la Comisión.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero que quede en Acta que encuentro lamentable la información que nos acaba de proporcionar, en cuanto a que el señor Gibrán Harcha, que hoy trabaja en el sector privado, haya manifestado formalmente su decisión de no asistir a la Comisión y, aparentemente, no por un problema de fechas.

Considero que un mínimo espíritu de colaboración de quienes tuvieron funciones importantes durante las distintas etapas del Transantiago hace que su asistencia sea una obligación ética. Reconozco que, por desempeñarse hoy en el área privada, no tiene ninguna obligación legal de asistir, pero una persona que tuvo una responsabilidad de esa envergadura, particularmente durante la gestión del ministro Etcheberry -que también ahora

trabaja en el sector privado, pero que, sin embargo, asistió a la Comisión-, en la etapa de implementación, específicamente en la contratación con privados como Celfin Capital y el AFT, respecto de los soportes jurídicos, legales, del Transantiago, tiene el deber de asistir. Por lo tanto, solicito insistir en la invitación al señor Gibrán Harcha, para que colabore con un tema de bien común para todos los chilenos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para insistir en la invitación al señor Harcha?

Acordado.

El señor Secretario me confirmó que la señora Isabel Guzmán aún es funcionaria pública. Por lo tanto, propongo que no le cursemos una invitación, sino una citación, invocando el artículo 52 de la Constitución Política de la República, de manera que tenga la obligación de asistir.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, si se trata de una funcionaria pública, apruebo su citación, no sólo por las obligaciones éticas que señaló el diputado Burgos.

Mi duda es cuánto tiempo trabajó como coordinadora del Transantiago. A mi juicio, es importante que acudan a la Comisión quienes hayan ejercido esa función por un período importante, que hayan participado en los estudios, toma de decisiones o diseño del Transantiago. Escuché que ella sólo había estado dos o tres meses. Si es así, no le doy la misma importancia que al señor Gibrán Harcha. La Comisión debiera discriminar entre aquellos funcionarios que al menos hayan estado durante tres meses y que hayan trabajado en el tema.

El señor HALES (Presidente).- La señora Isabel Guzmán no alcanzó los tres meses que propone considerar la señora diputada, pero la Comisión no ha hecho esa distinción de acuerdo a si ha ejercido mucho o poco tiempo. De manera que será citada.

Por otra parte, informo a los asesores del señor Danilo Núñez que, de acuerdo al artículo N° 300 del Reglamento, les está permitido sentarse al lado de su asistido y conversar con él, pero no podrán hacer uso de la palabra.

A nuestro invitados les pido que sus intervenciones sean lo más breve posible, para que los diputados alcancen a hacer las preguntas que surjan de las exposiciones.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).— Señor Presidente, considero que ha hecho un gran esfuerzo al dirigir esta Comisión y darle el máximo tiempo y comodidades posibles a los señores diputados para que hagan uso de la palabra e interroguen a nuestros invitados al tenor de sus exposiciones y de las dudas que surgen de los propios parlamentarios. Sin embargo, a veces eso atenta en contra de las posibilidades del resto de la Comisión, pues algunos diputados se extienden mucho en el uso de la palabra, lo que alarga mucho las sesiones o impide que otros puedan hacer sus preguntas.

Por ello, propongo limitar la duración de las intervenciones de los parlamentarios a un tiempo que a usted le parezca razonable, que puede ser de cinco o diez minutos, de manera tal que tengamos una ronda de preguntas en que todos los miembros de la Comisión puedan consultar y los invitados respondan de inmediato. Después podemos hacer una segunda ronda de consultas. Esto resulta especialmente conveniente en las sesiones a las que asisten dos o más invitados.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, hay una propuesta para hacer dos rondas de preguntas con intervenciones no mayores a cinco minutos.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, tengo entendido que, hasta el momento, ningún diputado se ha quedado sin la posibilidad de

hacer preguntas. En todo caso, si ello ha ocurrido en alguna ocasión, ha sido algo muy esporádico.

Creo que el procedimiento que hemos utilizado hasta ahora ha funcionado bien y no hay motivos para cambiarlo a estas alturas. Teníamos el acuerdo de dejar que los expositores terminen sus intervenciones, sin interrupciones, para luego proceder a formular las preguntas, lo cual ha funcionado bien.

Por lo tanto, no me parece necesario hacer los cambios que se proponen.

El señor HALES (Presidente).- Lo que sucede es que el diputado Cristián Monckeberg ha hecho una valoración de las facilidades que han tenido los diputados para intervenir y ha planteado una propuesta para sistematizar mejor las intervenciones y evitar excesos en el uso de la palabra.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en la línea de lo planteado por el diputado Monckeberg, me parece que es necesario que usted tenga la facultad de interrumpir las intervenciones de los diputados cuando considere que se están repitiendo las preguntas, para que los invitados no se vean obligados a volver a responderlas.

Esa situación nos ha pasado en varias oportunidades, lo cual atenta contra el buen funcionamiento de la Comisión. Ahora, si algún diputado considera que su pregunta no es una repetición, que expliqué por qué.

Ojalá tenga esa atribución, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- La facultad está otorgada, señora diputada.

Tengo la impresión de que no hay acuerdo, al menos para esta sesión, en orden a limitar los tiempos de las intervenciones de los señores diputados. Me parece que la idea es que el Presidente haga uso de sus atribuciones y regule dichas intervenciones en los términos señalados por la diputada Rubilar y por el diputado Monckeberg, a fin de evitar, en lo posible, que los diputados fundamente mucho sus preguntas y se aboquen a hacer directamente sus consultas.

Tiene la palabra el señor Danilo Núñez, subsecretario de Transportes.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, junto con saludarlos, quiero aclarar que, según lo que señala la invitación que recibí, fui citado como ex coordinador del Transantiago. Sin perjuicio de eso, todas las respuestas serán resueltas en función de las consultas que ustedes hagan. Ahora, si desean preguntar algo relacionado con mi calidad de subsecretario, no tengo problemas en responder.

Asumí como coordinador del Transantiago el 30 de diciembre de 2005, nombrado en el cargo por el ministro Estévez, y ejercí el cargo en los meses de enero y febrero de 2006. Me correspondió reemplazar a la señora Isabel Guzmán, quien señaló que dejaba el cargo por motivos de salud.

Tuve una conversación con ella, me entregó el cargo y todo lo que significaba el Transantiago. Mi cargo anterior fue director de una de las áreas del Ministerio de Obras Públicas. En función de esa entrega de cargo, identifiqué rápidamente las áreas más críticas y aquéllas en que el sistema estaba funcionando bien. Estoy hablando de enero de 2006.

En ese momento asumo la Coordinadora de Transantiago, que estaba conformada por ocho áreas distintas, cada una delimitada con una función: el área de explotación de vías tenía que resolver todo lo que decía relación con el ordenamiento y recorridos del Transantiago; el área de infraestructura, que hacía seguimiento y mantenía interlocución con las entidades relacionadas con infraestructura, como el Serviu, empresas privadas y la Dirección de Vialidad; el Administrador Financiero del Transantiago, que era otra área de negocios, que tenía una dotación de personal y era la contraparte

técnica con los bancos; el área de negocios Siau, Sistema de Información y Atención de Usuarios de Transantiago, que en el momento en que asumí el cargo no tenía funcionarios; el área jurídica, donde se generaban los contratos y las figuras jurídicas de Transantiago; el área de estudios, donde se llevaban todos los procesos de investigación y diversos estudios realizados para Transantiago, y, finalmente, la parte administrativa.

Los hitos fundamentales en mi gestión, con una dotación de 34 personas, que aumenté en tres, producto de que todas las áreas estaban completas, menos el área del Siau.

¿Por qué me detengo en el área del Siau? Porque en mi gestión se transformó en una acción crítica a regularizar prontamente producto de que el Sistema de Información y Atención de Usuarios era uno de los componentes y pilares fundamentales de Transantiago. Fue licitado en junio de 2005, pero fue declarado desierto. Cuando asumí en 2006, no estaban ingresadas las bases de licitación ni estaba prevista una futura licitación. Tampoco había personal en esa área. Por lo tanto, contraté de inmediato a un periodista, un ingeniero civil y un sociólogo, para que iniciaran el trabajo de construcción de bases de licitación, producto de que, por un lado, se trataba de un trabajo comunicacional, pero, por otra, había que hacerse cargo del cambio cultural. Y también había un tercer aspecto: el tecnológico.

Se constituyó el equipo del Siau que, con consultoras privadas y con la subsecretaría de Transportes, mancomunó las bases de licitación que luego fueron enviadas a la Sectra para que las visara. Finalmente, se ingresaron a la Contraloría la segunda semana de febrero.

Otro hito fundamental en esos dos meses fue el levantamiento de infraestructura. Solicité que me entregaran un cronograma con respecto a la infraestructura, lo cual se hizo. En él había una prioridad: el paso bajo nivel de calle Bandera porque, debido a su altura, no podían desplazarse los buses oruga. Por lo tanto, el 1 de enero se iniciaron las obras por parte de la Dirección de Vialidad a fin de aumentar la altura de aquel paso. Esta obra tenía que estar concluida antes del primer día hábil de marzo, producto de que los estudiantes ingresaban a clases y los veraneantes retornaban a la ciudad.

Por lo tanto, generé iniciativa y gestión para que esa infraestructura se terminara en ese tiempo, la cual se hizo antes de marzo.

Transantiago estaba planificado en distintas fases, la primera de las cuales se inició el 22 de octubre de 2005, con el ingreso de buses con estándar Transantiago al sistema y la modificación de algunos recorridos.

Asumí como coordinador general de Transantiago al momento de la culminación de la fase 1A y comienzo de la 1B, en la que se contemplaba el retiro de 550 buses antiguos y la incorporación de 302 buses con estándar Transantiago a contar de 21 de enero.

Respecto del Administrador Financiero del Transantiago, solicité a los profesionales que tenían interlocución con ese organismo que me entregaran un estado de situación, en cuya evaluación señalaron que el proceso comercial estaba bien llevado, puesto que estaban los contratos y convenios suscritos con distintas entidades, como Metro.

Sin embargo, con nuestros equipos detectamos que el Administrador Financiero de Transantiago presentaba retrasos en algunos compromisos, aspecto en el que me detendré, con el objeto de explicar qué sucedía con el AFT en ese momento.

El AFT había informado que tenía avances en los contratos, pero que había atrasos en el sistema tecnológico, razón por la que contratamos a la Dirección de Investigaciones Científicas y Tecnológicas de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Dictuc, para que chequeara los distintos estados de los procesos tecnológicos.

En febrero detectamos que no se habían hecho las pruebas de laboratorio y que no estaba la certificación comercial que permitía avalar el sistema, motivo por el que oficié en tres oportunidades al Administrador

Financiero de Transantiago, con el objeto de que entregara un cronograma y cumpliera con la exigencia establecida en las bases de la licitación, a fin de que la empresa Sonda dispusiera de siete profesionales para dar respuesta semana a semana al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de los avances del sistema. Como hasta ese momento esa modalidad no se había implementado, luego de oficiar al AFT inicié un proceso de sanción.

Por otra parte, considero relevante el estudio Análisis de Escenario y Diseño para Transantiago, cuyo costo ascendió a 140 millones de pesos, de manera que insistimos para que la Contraloría procediera a la toma de razón, la que se efectuó el 9 de enero de 2006.

Ese estudio era muy importante, porque permitiría actualizar el escenario contemplado originalmente para el inicio del Transantiago, programado para 2005, con el escenario de octubre de 2006, que era la fecha original de inicio de su etapa de régimen.

Solicitamos que en ese estudio se establecieran las especificaciones pertinentes y que se construyeran los escenarios posibles para el inicio de la etapa de régimen, que se analizara la modificación de las tarifas del sistema de transporte público y que se procediera a simular el modelo de diseño, tanto en el aspecto operacional como físico. Asimismo, queríamos que se simulara el comportamiento y el crecimiento de la ciudad, como también los diversos recorridos que finalmente se tenían que poner en la calle al inicio de esa etapa.

El análisis de la demanda variable y la evaluación social y privada del impacto del escenario del diseño tenía por finalidad determinar cómo podía verse afectada la empresa privada, tanto los empresarios como los microempresarios del sistema de buses amarillos.

Esa fue la gestión que llevé a cabo durante los dos meses que ocupé el cargo de coordinador general de Transantiago, pues el 11 de marzo asumió un nuevo coordinador, a quien le entregué todos los antecedentes relevantes respecto del Siat, los buses, el AFT, los estudios elaborados, lo que logré constituir y sobre las medidas correctivas adoptadas hasta el 10 de marzo, pues al día siguiente dejé el cargo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece a los honorables diputados que procedamos de inmediato a efectuar la ronda de consultas al ex coordinador general de Transantiago, señor Danilo Núñez?

Acordado.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero consultar sobre la base de qué documentos legales la Subsecretaría procedió a prorrogar la entrada en operaciones del Transantiago, especialmente del administrador financiero, si las bases no lo establecían. La Contraloría General de la República, en su último informe, ha determinado que eso es ilegal.

Entonces, ¿en virtud de qué antecedentes procedió a prorrogarlo en circunstancias de que las bases no lo permitían? ¿Qué opinión le merece el reparo de la Contraloría?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero señalar al diputado Melero que la Subsecretaría no genera el producto administrativo de la postergación, y de ese tenor es nuestra respuesta a la Contraloría.

Dicho informe señala que el Transantiago debió comenzar el 20 de diciembre de 2006, producto de que los contratos así establecen que había un período de 60 días después del 22 de octubre para iniciar el Transantiago.

Sin embargo, en virtud de mi experiencia como coordinador del Transantiago -la que después volqué a las nuevas autoridades,

tanto al ministro como al coordinador del Transantiago-, se tomó la decisión de no iniciar el plan el 22 de octubre, producto de que ya se avizoraban algunos retrasos por parte del AFT.

Por otro lado, el sistema de información y atención al usuario, a que hacía mención anteriormente, tenía un cronograma de inicio para septiembre, si es que durante febrero -cuando entregué las bases de licitación a Contraloría- no había ningún problema o dificultad. La ruta crítica era iniciarlo en septiembre de 2006.

Por lo tanto, no se podía iniciar una campaña de difusión, de generación del cambio cultural, como establecían las bases, en tan sólo un mes, al 22 de octubre, con atrasos tecnológicos. En ese momento, el Departamento Jurídico del Ministerio de Transportes determinó, después de consultar a expertos jurídicos y de revisar los contratos, que éstos eran modificables si todos los actores estaban de acuerdo, sean operadores, AFT, etcétera, que eran quienes firmaban los contratos con el Ministerio de Transportes.

Por lo tanto, la lectura de la Contraloría es que se postergó el inicio para el 10 de febrero, lo que no correspondía, y que Transantiago debió haber partido el 22 de diciembre de 2006.

Por lo tanto, en virtud de lo planteado por el equipo jurídico, hubo concordancia. El coordinador del Transantiago saliente puede explicar cuáles fueron las figuras jurídicas y las conversaciones con los operadores para llegar a una modificación de contratos, que fueron firmados por todos los operadores y también por el AFT.

El señor MELERO.- ¿Usted quiere decir que eso lo tiene que explicar Fernando Promis.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Según el organigrama que expliqué inicialmente, todo lo que fue materia de negociación con las empresas y con el Administrador Financiero del Transantiago para lograr los acuerdos, efectivamente, radicaba, por decreto y normativa, en la coordinadora del Transantiago.

El señor MELERO.- ¿Y en la persona de Fernando Promis? Quiero tener claridad al respecto.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Él dará a conocer quiénes fueron los equipos técnicos y jurídicos. No me cabe la menor duda de que ante esta Comisión, que está dedicada a investigar el plan Transantiago, señalará los equipos...

El señor HALES (Presidente).- Pero el diputado Melero le está preguntando si la responsabilidad que usted dice no tener le corresponde a la coordinadora del Transantiago. ¿Es de Fernando Promis o no?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No. Lo que yo entiendo es que la consulta que se hizo no se refiere a la responsabilidad.

El señor HALES (Presidente).- Sí lo es. Le preguntó directamente si es de Fernando Promis.

El señor MELERO.- Efectivamente, se lo pregunté directamente.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- La responsabilidad de generar coordinación con las empresas para tener un nuevo proceso o variar el inicio del Transantiago del 22 de octubre para el 10 de febrero, efectivamente, es de la coordinadora. Pero yo no sé -por eso señaló que él tiene que decirlo- quiénes constituyeron los equipos técnicos o jurídicos que hicieron esas conversaciones.

El señor MELERO.- Señor Presidente, entiendo el afán del subsecretario de evadir la respuesta. Pero quiero que quede claro que don Fernando Promis fue coordinador del Transantiago desde el 14 de marzo de 2006 hasta el 8 de agosto de 2007.

De manera que si el señor subsecretario dice que no fue su responsabilidad el prorrogar la fecha de inicio y la radica en la coordinadora

del Transantiago, y el coordinador en ese momento era Fernando Promis, no entiendo por qué no acepta señalar que fue el señor Fernando Promis, y su equipo –si así lo quiere-, el responsable.

¿Sí o no?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, hay dos aspectos.

Uno es el acto jurídico que compete efectivamente a la coordinadora de Transantiago. Sin embargo, cuando dejé el cargo de coordinador de Transantiago, planteé al ministro que iniciar el funcionamiento el 22 de octubre iba a generar conflictos, y lo mismo ocurriría si se iniciaba 60 días después -en diciembre-, como lo señalaban los contratos.

Entonces, conversamos con la autoridad, con el ministro y el coordinador y señalamos que no se podía iniciar el proceso el 22 de octubre ni el 22 de diciembre.

A partir de eso, se postergó para el 10 de febrero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, el subsecretario, quien asumió al inicio del gobierno de la Presidenta Bachelet, ha señalado en dos oportunidades que había muchos conflictos que justificaban, a su juicio, prorrogar la entrada en vigencia.

De acuerdo con los antecedentes que manejaba el subsecretario, ¿esos conflictos desaparecieron el 10 de febrero y se hizo viable llevar adelante el proyecto? Los hechos demuestran lo contrario.

Por otra parte, el señor subsecretario participó en las instancias de gobierno que le señalaron a la Presidenta de la República que estaban dadas las condiciones para que el Transantiago comenzara el 10 de febrero.

Entonces, ¿todos los conflictos que justificaron la prórroga anterior desaparecieron el 10 de febrero?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, reitero que culminado mi cargo de coordinador de Transantiago, le entregué a la nueva autoridad todos los cronogramas.

Es importante señalar que desde el 11 de marzo, como subsecretario y según lo que me confiere la ley, me dediqué a las distintas áreas de transportes. Mi trabajo directo con Transantiago fue con los gremios.

En relación con la información entregada por la coordinadora de Transantiago de los distintos momentos, no me cabe la menor duda de que tomaron decisiones y medidas correctivas para que el proceso siguiera avanzando.

A la luz de lo ocurrido el 10 de febrero y días posteriores, efectivamente no estaba funcionando la totalidad de los aspectos técnicos del Administrador Financiero de Transantiago.

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

El señor MELERO.- No voy a comentar la respuesta.

Las exposiciones que han realizado en la Comisión las distintas empresas asesoras, así como también el ex ministro Etcheberry, señalan que hasta la administración del Presidente Lagos todos coincidían en que era inadecuado poner en marcha el Transantiago de una sola vez -lo que se ha denominado *big bang*- y recomendaban hacerlo en forma paulatina y por etapas.

¿Podría el señor subsecretario relatarle a la Comisión cuáles fueron, a su juicio, los antecedentes que se manejaron en su repartición para modificar el criterio de la administración anterior y someter la puesta en

marcha de Transantiago de una sola vez, como *big bang*, el 10 de febrero del presente año?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, el proyecto Transantiago es un proceso compuesto de distintas fases que se consagraron al momento de hacer la licitación, de adjudicar y del inicio. Partió el 22 de octubre de 2005 con un cronograma establecido a través de contratos, en que cada una de esas fases significaba la salida de buses amarillos y el ingreso de buses con estándar Transantiago, para culminar con lo que en los contratos se define como inicio de régimen, estipulado para el 22 de octubre. A esa fecha ya se habían ocupado 60 días más, porque, según los contratos, el inicio debía ocurrir el 22 de agosto de 2006.

Sin embargo, la autoridad -fue una decisión anterior a mi llegada a Transantiago- determinó la postergación de 60 días y que partiera el 22 de octubre de 2006.

Luego, determinamos que no era el plazo para iniciar Transantiago. Por lo tanto, la única posibilidad que había en esos momentos era postergarlo hasta el 22 de diciembre de 2006, a través de los contratos.

Finalmente, se conversó con los operadores y los equipos técnico y jurídico de Transantiago y se acordó iniciar el plan el 10 de febrero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, la pregunta no se refería a la fecha de inicio.

El señor subsecretario explica el itinerario, que ya lo conocemos, pero la pregunta es más clara. El plan finalmente se inició como *big bang*. ¿Por qué cambia el criterio de la administración Bachelet respecto del asumido por la administración Lagos, que prefería hacerlo por etapas? Así de claro.

El señor HALES (Presidente).- Señor subsecretario, ¿puede precisar la respuesta?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, no hubo ninguna modificación con respecto a la planificación final. En los contratos iniciales se consagra que iba a haber una etapa de implementación durante un año, de 2005 a 2006, y la fase de puesta en régimen era el 22 de octubre de 2006. Por lo tanto, no hubo decisión ni modificación por parte de las autoridades actuales respecto del cronograma definido en las bases de licitación.

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

El señor BURGOS.- ¿Conoció usted el informe de Fernández & De Cea que señalaba que el número de buses con que se inició el Transantiago en febrero de este año era manifiestamente menor que el requerido técnicamente? Si fue así, ¿cómo lo conoció? ¿Verbalmente o por escrito? ¿Cuándo lo conoció?

¿Qué lo llevó a sostener, en los días previos a la entrada en régimen del Transantiago, que la autoridad estaba ciento por ciento lista para asumir todos los problemas que podrían producirse, según lo consigna la prensa de la época?

Entiendo que usted estuvo entre los que recomendaron a la señora Presidenta lo importante que era cumplir con la fecha de febrero de 2007. Pasado el tiempo, ¿cree que su recomendación fue equivocada?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, es errada la información señalada por el diputado Burgos.

En ningún momento he interlocutado con autoridades superiores con respecto a la fecha de inicio. Con el ministro de Transportes concordamos, en abril de 2006, no iniciar Transantiago el 22 de octubre, a raíz

de la información entregada por mí y por la idea que él se hizo en las conversaciones con los equipos técnicos de Transantiago.

Por lo tanto, desde el 1 ó 2 de mayo, cuando se entrega a la prensa la modificación de la fecha de etapa de régimen del Transantiago, se trabaja con el cronograma a través de los equipos técnicos. En consecuencia, no es efectivo que haya señalado directamente a mi autoridad superior lo afirmado por el diputado Burgos.

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

El señor BURGOS.- De su respuesta entiendo que el señor subsecretario y el ex ministro Espejo concordaron la postergación del 22 de octubre al 10 de febrero. Es decir, sí participa en esa postergación. ¿Pero no participó en la discusión –supongo que no me desmentirá que hubo discusión al respecto- de si entraba o no en vigor el 10 de febrero?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, mi labor fue preparar los equipos...

El señor HALES (Presidente).- Señor subsecretario, disculpe que lo interrumpa, pero el diputado Burgos pidió una nueva posibilidad de preguntar para que le conteste la pregunta que le está formulando. No le está preguntando cuál era su labor completa como subsecretario.

¿Podría contestar lo que se le está preguntando?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, respecto de la pregunta del diputado sobre si estuve físicamente en una reunión con la autoridad superior en la que se planteó si todo estaba listo para el día 10 de febrero, respondo claramente que no fue así.

El señor BURGOS.- Le agradezco la respuesta.

¿Pero participó en la primera postergación.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Efectivamente. En la primera postergación, del 22 de octubre al 10 de febrero, conversamos con el ministro Espejo. Él hizo levantamiento de información y llegó a la convicción de que no se podía comenzar el 22 de octubre. Mi rol fue convencer que el 22 de octubre no estaba listo el sistema, producto de que los compromisos del administrador de Transantiago ya generaban retrasos críticos, por lo que, como coordinador de Transantiago, había iniciado los procesos de sanción.

El señor HALES (Presidente).- Además, el diputado Burgos preguntó si conoció la información de Fernández & De Cea, en el sentido de que los buses que había para funcionar eran menos de lo requerido.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Cuando me refería a mi etapa de coordinador, hice mención a un estudio de análisis de escenarios y diseño para Transantiago, realizado por Fernández & De Cea, del que se tomó razón el 9 de enero de 2006, en que la coordinadora de Transantiago solicitaba un estudio en los términos que señalé inicialmente: simular el modelo, actualizar el modelo, ver la demanda y la evaluación social del nuevo escenario.

Fernández y De Cea manifestaron en ese estudio que el sistema debía operar con 5.600 buses. En todo caso, reitero que esto lo tendrá que plantear la coordinadora de Transantiago. El 10 de febrero se modificaron los contratos para que el sistema partiera con 5.600 buses. En otras palabras, la modelación que hace Fernández y De Cea, de pasar de 4.5005 ó 4.800 buses a 5.600 fue acogida por la coordinadora de Transantiago y se modificaron los contratos, en que está estipulada explícitamente la cantidad de buses. Por lo tanto, se acogió lo planteado por los consultores Fernández & De Cea.

¿En qué momento me entero? Cuando en el ministerio Fernández & De Cea hace una presentación a los equipos técnicos y a las autoridades sobre cuáles serían las modificaciones de recorridos.

En el estudio al que hago mención aparece que había que señalar cuántos buses eran expresos y cuáles de ellos iban a pasar por las

vías concesionadas. Por lo tanto, fue un escenario previsto de estudio en mi gestión como coordinador, ejecutado durante julio o agosto.

Reitero: me entero, al igual que los equipos técnicos, cuando Fernández & De Cea presenta, en una reunión en el Ministerio de Transportes, cuáles eran las modificaciones, el aumento de buses, los nuevos recorridos y los buses expresos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué lo llevó a creer que el Transantiago estaba ciento por ciento listo para partir?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- El 28 de diciembre, el ministro Espejo me mandata a generar una coordinación con distintos actores públicos y privados, con Carabineros de Chile y Metro, para constituir un equipo que hiciera seguimiento y control a partir del 10 de febrero.

Se constituye ese equipo y tuve dos reuniones con generales de Carabineros en la Comandancia y con la Intendencia. Preparamos el denominado día 10F para sostener inicialmente lo que era aquel cambio cultural y constituimos el plan de contingencia para el 10 de febrero. Los actores eran, por un lado, Transantiago, y por otro, fiscalización, Conacet, el Centro de Control y Certificación Vehicular 3CV, Serviu, Carabineros de Chile, Sectra y Vialidad del MOP.

Constituimos un equipo e hicimos un organigrama para actuar a partir del 10 de febrero.

Como señalé, tuvimos reuniones con generales de Carabineros y presentamos el plan completo. Ellos nos solicitaron detalles de lugares críticos y de las modificaciones que haríamos, porque cuando constituimos el equipo, cada área señaló cuál era su estado de avance. Y respecto del área de infraestructura, que en ese momento era más lenta, se adoptó la decisión de tomar una serie de medidas de gestión de vías: lugares donde no virar a la derecha a lo largo de las grandes avenidas, corredores habilitados ciento por ciento para transporte público, identificación de vías segregadas, preferencia de transporte público, en fin, una serie de medidas de gestión que llevó a cabo la Seremía de Transportes.

Después tuvimos una reunión en la Intendencia y presentamos el plan de contingencia al intendente Víctor Barraeto con académicos de la Universidad Católica, quienes también hicieron ver algunas modificaciones. Por lo tanto, el plan se fue ajustando hasta el 31 de enero, fecha en que ya tuvimos el plan completo, considerando el rol de Carabineros que, a partir de la información que se tenía, con un trabajo compartido y coordinado, dispuso su dotación de recursos físicos y humanos.

Por otro lado, aumentamos la cantidad original de monitores, cuyo número llegó hasta 700 para que estuvieran en la calle. Nos ubicamos en la Unidad Operativa de Control de Tránsito como centro neurálgico para tener una línea telefónica directa con la sala de operaciones de Metro. Carabineros también estaba en la Unidad Operativa de Control de Tránsito. Teníamos más de 400 funcionarios de Transportes y otras entidades en terreno para de inmediato prender la alarma ante cualquier problema que se presentase, coordinado con las empresas operadoras para que colocaran buses vacíos en lugares donde se generaran aglomeraciones.

Ahora, realizamos dos simulacros: el primero fue el sábado 3 de febrero y, el segundo, el jueves 8 de febrero, con toda la dotación física y humana en coordinación con todas las entidades señaladas. En ese momento, efectivamente estábamos ciento por ciento preparados para asumir este desafío.

La realidad fue que el 10 de febrero toda la gente que estaba en Transportes se levantó muy temprano -a las 5 de la mañana- para dirigirnos a la Unidad Operativa de Control de Tránsito.

Al ver las calles a las 8 de la mañana, sentí que aquí no cuadraban las cuentas, que nos habían engañados, porque no estaban en la calle todos los buses que tenían que haber estado. Y desde ese momento este

grupo de tarea, de contingencia, se transformó en la fuerza real para llevar a cabo este sistema. Los funcionarios públicos estuvieron más de dos meses en la calle midiendo frecuencias, aunque originalmente no era ésta la lógica del funcionario de Transportes. Los monitores no estuvieron informando, sino ordenando los buses y arreglando todos los problemas que significaron molestias para los santiaguinos, que son de conocimiento público.

El señor BURGOS.- ¿Quién los engañó?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, había contratos consagrados con cada una de las empresas operadoras y con los distintos agentes privados.

Si bien cursamos multas al Administrador Financiero del Transantiago y sanciones a los distintos operadores que no sacaron los buses a la calle que, por contrato, tenían que haber sacado. Efectivamente, había un problema social y, por lo tanto, iniciamos procesos de sanción, pero es de conocimiento público que estos procesos tienen un resultado económico, pero el problema estaba presente en la calle.

Efectivamente, en los contratos consagrados con las distintas empresas había un plan de operación en que ellos tienen que responder por cada zona, en cuanto a buses, con frecuencias horarias definidas, las que, en la práctica, no han estado.

Ahora, es importante hacer notar que algunas empresas que funcionaron bien pusieron más de lo que se requería. Hubo dos empresas que pusieron más buses en la calle de lo que sus programas operacionales exigían, pero otras no llegaron al 40 ó 50 por ciento.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría precisar cuáles son esas empresas que los engañaron?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, vamos a hacer llegar todo el registro de contabilización de buses, semana a semana, del 6 de marzo hasta el 31 de julio, en que aparecen las empresas que tuvieron la totalidad de los buses en la calle y las que no lo hicieron. Quiero dejar esta información a la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Pero podría contestar lo que pregunta el diputado Montes? ¿Cuáles son las empresas que los engañaron?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Por ejemplo, la empresa que cubre la zona G, que debería haber tenido 232 buses en la calle, recién se estabilizó con 217 el martes 6 de marzo.

En cuanto a troncales, el N° 3, que tenía un programa de operación de 740 buses, sólo puso 580 en la calle.

La unidad número 4, que tenía 833 buses en su programa de operación, sólo puso en la calle 515.

El señor HALES (Presidente).- No es lo mismo la cantidad en que los engañaron en los primeros días que en los 40 días posteriores.

Quiero que precise, por favor.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, no tengo el cuadro a la mano de los primeros días...

El señor HALES (Presidente).- ¿Recuerda algunas empresas que los hayan engañado?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Prefiero enviarle la información por escrito de los primeros días, a efectos de no estigmatizar a alguna empresa, ya que hubo empresas muy buenas, como Transaraucaria, que opera en el sector de San Miguel, que dispusieron más buses que los contemplados en su programa de operación. Es decir, hubo acciones loables de parte de algunas empresas.

El señor HALES (Presidente).- La pregunta en que insisto interpreta a todos los diputados, porque sabemos que algunas empresas han cumplido bien, que hicieron un gran esfuerzo para ello...

El señor BURGOS.- ¡Han cumplido el contrato, no más!

El señor HALES (Presidente).- Así es, han cumplido bien el contrato. ¡Es que parece que fuera un mérito cumplir el contrato! ¡Habría que darle una medalla al mérito al que no engañó!

La comisión quiere que dé los nombres de las empresas, porque usted ha hecho una acusación delicada. Dijo: "Nos engañaron".

Los diputados quieren distinguir entre las empresas que cumplieron y las que engañaron.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, le haré llegar la información que ha solicitado, porque no quiero cometer errores.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero pedir precisión respecto de una pregunta que hizo el diputado Burgos, que nace de la intervención de los especialistas de Fernández & De Cea en la semana anterior.

Fernández & De Cea planteó el tema de los 4 mil 500 buses versus los 6 mil 500 que era necesario sacar adelante lo antes posible, ya que, de lo contrario, el Transantiago no iba a funcionar como correspondía.

Pues bien, frente a ese planteamiento, los trataron de ineptos y no los escucharon. Pero lo que plantea el subsecretario es que definitivamente no fue así, sino que hubo un cambio de opinión y que el gobierno -y en este caso el ministerio- cambió de opinión e hizo traer más buses. Por ello, creo que es necesario precisar ese tema.

Fernández & De Cea afirma que lo plantearon en octubre del año pasado; no en febrero.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, se trata de dos fechas distintas. En febrero del año pasado se inicia el estudio; incluso, tengo entendido que el estudio administrativo parte en enero. Sin embargo, el estudio del levantamiento comienza en junio o julio. En todo caso, las fechas debe precisarlas la coordinadora del Transantiago.

Nosotros vimos el resultado final del trabajo que desarrolló la empresa con Transantiago. Efectivamente, el proyecto Transantiago contemplaba partir con 4 mil 500 buses -que es lo que finalmente se adjudicó-, pero en ese momento se resuelve comenzar con 5 mil 600 buses y los contratos firmados por cada uno de los operadores así lo señalan. Por lo tanto, se trata de una cifra fija que es chequeable.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Lo que pasa es que ellos mencionan la cantidad de 6 mil 400 buses como flota total, comprendiendo que algunos iban a estar estacionados, guardados, como reserva.

Quiero que quede constancia de que hay una opinión diversa entre lo que plantearon la semana anterior los representantes de Fernández & De Cea sobre el número de buses y la respuesta que hubo por parte del Gobierno y lo que plantea el subsecretario, que afirma que sí se acogió lo planteado por Fernández & De Cea. Éste no es un dato menor porque, hace un par de días, el señor Fernando Promis dejó su cargo, al parecer, producto de esta situación.

En segundo lugar, el subsecretario planteó públicamente que uno de los motivos para iniciar el Transantiago en febrero de este año había sido que el 2008 y el 2009 teníamos elecciones, lo cual es un argumento bastante esclarecedor o revelador del motivo de una determinada decisión.

¿Ése es un argumento propio del señor subsecretario? ¿Se discutió? ¿Formó parte de la discusión política al momento de decidir? ¿O sólo era tema del Ministerio de Transportes?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, respecto de la opinión vertida en un canal de televisión sobre el inicio del Transantiago, di cuenta de una realidad de política pública. Una política pública se realiza en el momento en que se generan los consensos y, por cierto, durante el verano había un consenso en los alcaldes y en distintos ámbitos.

Ahora bien, la fecha de inicio está consagrada en los contratos. En consecuencia, yo di una opinión personal en función de dar cuenta de una realidad, no como hipótesis de decisión para el inicio del Transantiago, por cuanto es de conocimiento público que hay contratos firmados y que cualquier postergación a futuro hubiera significado comenzar en diciembre si los operadores no hubieran estado dispuestos a hacerlo el 10 de febrero. Esos acuerdos alcanzados, obviamente, evitaron un problema en diciembre. En consecuencia, reitero que mis opiniones fueron personales y daban cuenta de un hecho de la realidad de las políticas públicas, pero no de una hipótesis de decisión.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- El subsecretario se refiere a un consenso público. Sería bueno que precisara: ¿consenso respecto de qué?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, di cuenta de mi opinión de política pública en forma independiente del inicio del Transantiago.

Efectivamente, antes del inicio había un fuerte convencimiento y un apoyo de la Asociación Chilena de Municipalidades, por lo que no nos cabe la menor duda de que apoyaron de buena fe un proyecto de esta envergadura. Muchos de ellos generaron papelería y promovieron de buena fe el proyecto. En consecuencia, a partir del 10 de febrero, se inicia un escenario complejo, tanto para los alcaldes como para otras autoridades. Por eso, no me cabe la menor duda de que el trabajo que se está haciendo ahora pretende mejorar la situación paulatinamente.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, el subsecretario habla de un cambio cultural respecto del Transantiago y de que era necesario trabajar con la gente e informarla.

En tal sentido, me voy a remitir al sistema de información utilizado para producir este cambio cultural que, a juicio de Fernández & De Cea, si no me equivoco, fue más bien marketing y malo. Por lo demás, así lo han afirmado varios invitados. De hecho, uno de los motivos para postergar el Transantiago de octubre a febrero –vale decir, cuatro meses- fue la falta de información.

Entonces, ¿fue suficientemente potente el sistema de información que llevó adelante el ministerio -el Gobierno en el fondo- o sólo se trató de una medida de marketing para publicitarlo? ¿O piensa que fue un sistema de educación al usuario? ¿Era posible educar como correspondía, en cuatro meses, a cada una de las personas que iban a utilizar el Transantiago?

Señalo lo anterior porque uno de los especialistas de Fernández & De cea señaló que en una de sus tantas visitas a Europa constató que la información y la educación al usuario se llevó adelante en cinco años, en circunstancias de que aquí fue en sólo cuatro meses.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, en las bases de la licitación del SIAUT del 2006 se planteaba que se solicitaban empresas que tuvieran la misión de hacerse cargo del cambio cultural y de las transformaciones operacionales que significa el Transantiago. De manera que se plantea la necesidad de diseñar e implementar una estrategia integral de educación, comunicación e información. Para eso se solicitó conceptualizar y desarrollar una estrategia que se haga cargo del cambio cultural y de los

cambios operacionales que significa el Transantiago para los usuarios de transportes; desarrollar, implementar y operar el Sistema de Información y Atención al Usuario de Transantiago.

Al momento de implementar las acciones señaladas, involucrar y educar sobre el uso del Transantiago; informar sobre los recorridos, la frecuencia del servicio, la ubicación de paraderos, las estaciones y sus funciones y las tarifas del sistema; promocionar los beneficios, las ventajas y fortalezas del nuevo sistema y la evolución gradual de las características del mismo hasta el año 2010.

Por lo tanto, se solicita un plan de comunicación, una estrategia y un plan de medios e inversiones a realizar, como lo constituyeron los más de 700 jóvenes que formaron parte de los monitores informativos, los cuales tendrían una sede en cada una de las zonas, con domicilio conocido, en donde se encuentran los centros "Santiago Informa" y los vehículos y camionetas que andan en la calle. Asimismo, se requiere una estrategia y un plan de educación; una estrategia y un plan de atención de usuarios, y una estrategia y medición de la efectividad de cada uno de los tres componentes para cada etapa.

Eso fue lo que se licitó y adjudicó. Lo más conocido por parte de la opinión pública se hizo a partir de la campaña realizada a través de los medios de comunicación. Sin embargo, de septiembre a diciembre, se visitaron colegios y empresas con esos monitores que enseñaban a la gente a leer el mapa y entender el impacto en la sociedad. Eso desarrolló la empresa.

Originalmente, el sistema de información y atención de usuarios, que se declaró desierto en 2005, contemplaba una fase de apoyo tecnológico en casi un 80 por ciento y un 20 por ciento de información a la ciudadanía. En febrero lo modificamos y dejamos casi en 60 ó 70 por ciento todo el plan de información y educación y rebajamos el plan tecnológico, que contemplaba letreros luminosos y un sistema de gestión de flotas a través de conexión con la información del AFT.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, me interesa una respuesta no en el sentido de describir lo que ocurrió -porque lo tenemos claro-, sino más bien en si considera que ese sistema de información era suficiente para producir ese cambio cultural.

El señor HALES (Presidente).- La pregunta del diputado Monckeberg se fundamenta en las declaraciones que hicieron aquí los representantes de Fernández & De Cea, quienes manifestaron una opinión contraria.

El señor MELERO.- También lo señala el informe de Carabineros.

El señor HALES (Presidente).- Así es. Fernández & De Cea dijo que era la propaganda de una marca.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, no me voy a manifestar respecto de juicios vertidos por particulares.

Lo que planteo es que el inicio del Transantiago era una fecha que estaba establecida por contratos. El componente SIAUT no estaba en ejercicio. Nosotros modificamos para que eso no fuera 80 por ciento tecnológico y 20 por ciento informativo, sino que se abocara a la información y a la generación de planos e insumos para la ciudadanía.

Ahora bien, en mi opinión, los cambios culturales son procesos que requieren un tiempo de maduración. Incluso, desde el inicio de la puesta en marcha del Transantiago, el plan de penetración de la tarjeta "bip", el cambio cultural más fuerte que se había definido, fue el que más rápido se logró.

Respecto de la opinión sobre si la campaña publicitaria fue más o menos efectiva, al calor de los hechos, considero que se debe hacer un trabajo más de base con la ciudadanía, con los clubes deportivos y con las juntas de vecinos, de manera que se entienda que éste es un proceso de larga data, de modificación permanente, no sólo de un año.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Justamente, eso es lo que había que precisar.

Sin embargo, quiero hacer una precisión: Fernández & De Cea, si bien son particulares, son asesores directos del ministerio y también lo asesoraron en el pasado. Forman parte del engranaje.

Por otro lado, ¿cuánto costó esta campaña?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- El SIAUT tiene 24 meses de duración y los montos involucrados son de 583 mil unidades de fomento por todo ese tiempo.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- No me quedó claro un punto. ¿Cuándo leyó el subsecretario el informe de Fernández & De Cea?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- El informe de Fernández & De Cea fue presentado, por parte del Transantiago, al Ministerio de Transportes, a las autoridades regionales y nacionales. Presentan la culminación de todo el proceso.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Cuándo?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No tengo la fecha exacta. Participé, si mal no recuerdo, en octubre de 2006. Precisaré la fecha por escrito.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Cuáles son las razones que teóricamente tuvieron en cuenta para no hacer una nueva postergación? Existía un informe, solicitado por el propio Ministerio de Transportes, que señalaba que no había suficientes buses, que existía un atraso tecnológico –lo que fue reconocido por el propio señor Núñez-, que no había suficiente inversión en infraestructura y que la población estaba absolutamente desinformada. No logró entender por qué no postergaron de nuevo la puesta en marcha del Transantiago si todos los elementos eran adversos. ¿Qué razones tuvieron para mantener esa fecha de inicio si tenían la información de que no todo estaba preparado?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Reitero que el informe de Fernández & De Cea fue acogido. En su informe señalaron que con 4 mil 500 buses no podía comenzar el Transantiago, y por eso se modifican los contratos con las empresas, con el objeto de contar con 5 mil 600 buses. No se trata de que ese informe no haya sido atendido; por el contrario, fue acogido y se tomaron decisiones.

Con respecto a las otras líneas de trabajo, creo que la coordinadora de Transantiago, que es donde aloja la información y la matriz de puntos conflictivos y de medidas correctivas, es la indicada para responder esa materia.

El rol del subsecretario de Transportes y las atribuciones entregadas por el ministro –están los documentos- es la interlocución con las empresas privadas, con los operadores, con el Administrador Financiero del Transantiago. El interlocutor indicado es el coordinador de Transantiago, tal como lo fui yo en su momento.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Isabel Allende le preguntó que los llevó a partir el 10 de febrero de 2007; no qué los llevó a postergar en octubre de 2006.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Exactamente, señor Presidente.

Mi pregunta precisa es la siguiente: si usted afirma que tuvieron en consideración ese estudio, aunque, según hemos ido sabiendo, no era el único; había otros. Pero incluso si nos quedamos con ése, resultaba suficientemente esclarecedor como darse cuenta de que no había condiciones para empezar el 10 de febrero.

Por lo tanto, quiero saber por qué mantuvieron esa fecha y no pensaron en postergar el inicio, que era lo responsable, ya que no estaban listos. Usted mismo dijo que con el estudio de Fernández & De Cea se habían dado cuenta

de que se necesitaban 5.600 buses operativos. Incluso esa cantidad hoy resulta insuficiente.

Pero el problema no radicaba sólo en el número de buses, sino también en los elementos tecnológicos que se necesitaban para controlar el funcionamiento, porque sin control de recorridos y de frecuencias de nada sirve que me diga que había 5 mil o 6 mil buses.

Entonces, si usted mismo nos dice que se dio cuenta de que no estaban listos, no entiendo cómo no postergaron el inicio del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Puede responder esa pregunta, señor Núñez.

El señor NUÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, aquella decisión no correspondía a las atribuciones del subsecretario de Transportes. Ya me referí a lo que a mí me correspondía hacer y creo que lo dejé claro.

Ahora, para evaluar lo que sucedería el 10 de febrero constituimos un equipo de trabajo y una fuerza de apoyo. Cada una de las instituciones que participó señaló lo que en su opinión estaba bien y lo que estaba mal en sus respectivas áreas. La parte encargada de la infraestructura señaló lo que estaba mal, y se hizo gestión; Carabineros entregó su visión a través de un informe, y se hizo gestión; el Metro entregó un informe, y también se hizo gestión.

Por lo tanto, volvemos al mismo punto: las entidades que debían informar acerca de eventuales problemas no señalaron, al menos en esa reunión realizada en la coordinadora del Transantiago, alguno de los problemas que hoy se mencionan. Comparto que se trata de elementos esenciales de la puesta en marcha, pero corresponderá al coordinador señalar por qué no se asumieron como puntos críticos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, el señor subsecretario nos dice que era responsabilidad del coordinador. Ya habrá oportunidad de preguntarle al coordinador qué opina al respecto, pero me resulta difícil aceptar que sólo él fuera responsable. Para mí resulta evidente que todos los que tuvieron participación son responsables, incluido el subsecretario, que previamente también fue coordinador del Transantiago. Y es muy difícil aceptar que no se haya asumido una conducta responsable respecto del inicio del Transantiago, teniendo en consideración que no sólo se conocía el estudio de Fernández & De Cea, sino que había otros estudios más que así lo recomendaban.

El señor HALES (Presidente).- Había muchos antecedentes.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Hay muchos antecedentes que justificaban postergar.

Resulta incomprensible que recién ahora, gracias al enorme esfuerzo que ha debido hacer el ministro Cortázar, se estén modificando los contratos y que los operadores reciban ingresos acordes con lo que ofertaron en la licitación y con los pasajeros transportados. Es incomprensible que no hayan previsto lo que sucedería, con todos los antecedentes técnicos con los que contaban.

Es bastante difícil comprender por qué hubo que esperar a que se produjera este tremendo déficit para que descubrieran algo que parece tan elemental. ¿Por qué no lo detectaron en su momento?

El señor HALES (Presidente).- Puede contestar, señor Núñez.

El señor NUÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, creo que es importante señalar que no se trata de intentar eludir responsabilidades. Ésa es una pregunta que se va a hacer y yo sé cual es mi rol.

Lo que intento plantear es que en el estudio que entregó Fernández & De Cea a instancias del Ministerio de Transportes, que era su mandante -no fue un trabajo que hayan hecho por propia iniciativa y entregado voluntariamente; fuimos nosotros los que se los pedimos-, se señala que debía haber 5.600 buses operativos, pero para eso era necesario modificar los contratos ¿Por qué? Porque los contratos con las empresas operadoras estipulaban 4.500 buses y los ingresos del sistema estaban calculados para cubrir los costos del mismo, de manera que lo que pagaran los pasajeros de esos 4.500 buses alcanzara a financiar el sistema.

La pregunta que había que hacerse, entonces, era cómo agregar mil buses más y quién los pagaba. En ese momento lo que nos plantearon los técnicos –insisto en que no se trata de eludir responsabilidades-, economistas y asesores externos, es que para salir el 10 de febrero y no el 22 de diciembre había que modificar los contratos, porque alguien tenía que pagar esos buses.

Fue así como se tomó la decisión de modificar los contratos y generar la demanda referencial, para que durante los primeros tres meses, marzo, abril y mayo, a las empresas se les cancelaran los 5.600 buses. Pagados el 10 de febrero, reitero, no estaban los buses en la calle. Y el día que fueron a cobrar sus boletas concurren con sus abogados para que les pagaran los 5.600 buses. Por lo tanto, se modificaron los contratos. No fueron modificaciones unilaterales. Se hizo entre el Ministerio de Transportes y los propios operadores.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, con la actual modificación de contratos uno puede darse cuenta de que se está tratando de enderezar lo que es inconcebible que no hayan previsto, porque es evidente que con una demanda referencial el operador trataría de gastar lo menos posible y guardaría los buses.

Por lo tanto, pido al subsecretario que me aclare lo siguiente.

El 8 de febrero señaló que estaban ciento por ciento preparados, y quiero que se haga cargo de sus propias declaraciones, sin decirme que ya se había hecho una modificación de los 5.600 buses, porque sabemos que eso no ocurrió.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, se me encarga constituir una fuerza de trabajo con Carabineros...

El señor HALES (Presidente).- Señor subsecretario, perdóneme. Esta Comisión tiene el mandato de conocer las causas de los errores del Transantiago. La diputada señora Isabel Allende le ha pedido que no vuelva a fundamentar con los mismos argumentos que ha usado en su exposición. Le solicito que conteste exactamente la pregunta que se le ha hecho.

Tengo la obligación de pedirle lo que la señora diputada le ha solicitado. ¿Es necesario que le aclare la pregunta?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No, la puedo responder inmediatamente.

Ese día teníamos el 90 por ciento de eficiencia del plan de gestión 10 F. Ésa es la entrevista que doy a La Segunda, donde planteo que tenemos 90 por ciento de eficiencia en la coordinación para el plan de contingencia 10 F.

El señor HALES (Presidente).- O sea, usted creía que estaba en condiciones en el 90 por ciento.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- El 90 por ciento del plan señalado y descrito anteriormente.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Es decir, el 8 de febrero consideraba que estaba el 90 por ciento listo para echar a andar el Transantiago el día 10 de febrero.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- El 9 de febrero señalé que estaba el 90 por ciento listo para tener los cuerpos operativos y personal en la calle, que es lo que a mí me encargaron. La decisión de Transantiago para el 10 de febrero estaba consagrada y previamente definida.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Lo que no entiendo es por qué habla de tener personal en la calle, porque si hubiera estado en un 90 por ciento listo no era necesario el personal en la calle. Además, el Administrador Financiero de Transantiago no existía. Entonces me parece absolutamente contradictorio lo que está señalando. Pero, en fin, quería que se hiciera responsable de sus declaraciones.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero decir que ésta es la primera vez que asiste a la Comisión un funcionario público, por lo que pido a la Secretaría que tome nota de todas las declaraciones que se están haciendo para el solo efecto de la redacción de un borrador de conclusiones, que espero se transforme después en un informe.

El señor BURGOS.- Estuvo el señor Malbrán.

El señor URIARTE.- Bueno, segunda vez entonces.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero que el subsecretario precise si avaló o no avaló el 10 F. Quiero saber si estuvo de acuerdo o en contra. Él ha dicho que no estuvo físicamente en ninguna reunión para tratar el tema, pero quiero saber concretamente si avaló o no el 10 F.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, por la información y también la responsabilidad de cada una de las empresas, efectivamente yo estaba de acuerdo con que partiera el 10 de febrero.

Con la información obtenida al día de hoy, quizás hubiese tenido otra opinión.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, lo segundo que quiero saber...

El señor HALES (Presidente).- Propongo a los diputados que continuemos con la ronda de consultas que faltan por formular a nuestros invitados una vez concluida la votación en la Sala.

El señor MELERO.- Muy bien, señor Presidente.

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

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero saber en qué momento el actual subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez, se dio por engañado.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- En el momento en que teníamos que comenzar el plan de contingencia desde la Unidad Operativa de Control de Tránsito, el 10 de febrero, ocasión en que señalamos que la implementación del plan de apoyo a la gestión se encontraba lista en 90 por ciento. Sin embargo, en menos de 24 horas ese plan de apoyo se transformó en fuerza de trabajo en la calle, al grado de ir a los terminales a sacar buses y a contar su frecuencia, además de una serie de reuniones de coordinación que sostuvimos con los gerentes de las distintas empresas.

Ésa es la respuesta.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero que el señor Danilo Núñez nos explique a qué se refiere cuando señala que el 90 por ciento estaba listo, puesto que dijo que estaban cumplidos prácticamente todos los requisitos para la entrada en funcionamiento de Transantiago. Me gustaría que se explayara al respecto y nos dijera si ello decía relación con la infraestructura, la información al usuario, la malla de recorridos, la cantidad de paraderos, las estaciones intermodales, las vías segregadas, los troncales, los corredores exclusivos, etcétera.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, por su intermedio, reitero que el 26 de diciembre de 2006 llevamos a cabo una acción de coordinación con Carabineros. Sostuvimos dos reuniones con el cuerpo de generales de esa institución y una con la Onemi y con la intendencia de la Región Metropolitana, con el objeto de contar con un equipo en terreno coordinado con Carabineros y con el Metro, con una línea telefónica directa hacia esas instituciones y con personal dispuesto en la central de la Unidad Operativa de Control de Tránsito.

Hicimos dos simulacros. En el primero el 60 por ciento de los recursos físicos estuvieron en la calle, pero en el segundo dispusimos que a las 3 de la

madrugada se fuera a buscar a la gente en vehículos a sus casas, de manera que el 90 por ciento del personal salió a terreno, es decir, más de trescientos funcionarios y setecientos monitores.

El señor HALES (Presidente).- Corresponde concurrir a la Sala para votar.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, aún no me queda claro a qué se refiere el señor Danilo Núñez cuando señala que el 90 por ciento estaba listo, en el sentido de si se refiere a algo que dependía de su función o a las condiciones necesarias para que el Transantiago pudiera entrar en operación como todos esperábamos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, me refiero a las funciones encomendadas por el ministro de constituir un equipo de trabajo que preparara para el día 10 de febrero el área de seguridad, en coordinación con Carabineros, y que llevara a cabo acciones correctivas en tiempo real, como la colocación de buses al vacío, en coordinación con los operadores, y de buses al vacío en las estaciones del Metro, en coordinación con la red del Metro.

Ésa era la función que se me destinó. A eso me referí cuando mencioné el 90 por ciento.

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

El señor URIARTE.- Lo que ocurre es que el señor Danilo Núñez ha dicho en otras oportunidades que estuvo en contra de que entrara en funcionamiento Transantiago. Por lo tanto, quiero consultar por qué con posterioridad estuvo a favor. Quiero que nos señale qué elementos nuevos tuvo a la vista para haber cambiado de opinión.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, cuando me manifesté por el no inicio de Transantiago, en octubre de 2006, se debió al organigrama que expliqué inicialmente.

Como coordinador general de Transantiago tenía acceso a toda la información por medio de profesionales, estudios y asesorías, la que me permitió concluir y transmitir a mi superior que no iban a estar las condiciones de inicio para el día 22 de octubre. Luego, asumió un nuevo coordinador, de manera que se transmitió a cada uno de los operadores, al AFT y a las empresas que la ventanilla única de coordinación sería a través de él. Por lo tanto, la información que llega es definida. Por ejemplo, el informe de Fernández & De Cea no me llega como tal; tampoco minuta alguna. Me llega la presentación de que se iban a incorporar buses expresos en algunas zonas de Santiago, y también los buses clones.

En el 2006, en el Ministerio de Transportes y en sus distintas áreas de trabajo, me tocó realizar, conforme con el Transantiago, el trabajo con los gremios, es decir, con los cantantes de micros, vendedores ambulantes, conductores de buses. Con todos ellos constituí una línea de trabajo. Tuvimos algunos microemprendimientos.

Eso me solicitaron durante el año en mi competencia como subsecretario de Transportes.

Además, hubo que tratar los temas regionales en lo que concierne a transporte.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me cuesta entender que, como coordinador hasta marzo del 2006, no haya tenido conocimiento de estos informes, que son de la esencia del trabajo de un coordinador, en un plan de transportes tan importante como el Transantiago.

El subsecretario también fue coordinador del Transantiago; posteriormente, subsecretario de Transportes, función que ejerce hasta ahora. Además, trabajó con varios ministros y, al menos, con dos Presidentes de la República. En ese largo período, no sólo hubo informes lapidarios, sino que fracasó el Transantiago. Y no sólo eso, sino que el ministro a cargo del tema renunció.

El nuevo ministro de Transportes publica en la prensa "que hay que esperar por lo menos cinco correcciones." Primero, más buses: 3.200 buses; segundo, más frecuencia; tercero, corregir los recorridos; cuarto, corregir la congestión del Metro y, quinto, dar información a los usuarios.

Por su intermedio, quiero saber qué puede decirnos al respecto. ¿Por qué no renunció cuando se fue el ministro Espejo?

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Danilo Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, cuando un superior nos llama a dejar un cargo, nos dice: "Hasta aquí llegamos". Mientras ello no ocurra, voy a trabajar con la misma lealtad a la Presidenta de la República y a los ministros Espejo y Cortázar. Ello, hasta el momento en que me digan: "Hasta aquí llegamos, no más".

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, una última pregunta. Quiero saber si asume alguna responsabilidad en lo que ha ocurrido. Hago presente que fue coordinador, y después subsecretario de Transportes, no de Agricultura ni de Relaciones Exteriores.

¿Siente que ha tenido alguna responsabilidad en la catástrofe sufrida por el Transantiago?

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Danilo Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, en virtud de mi exposición, y en mi fuero interno, siento que pude haber luchado mucho más, no tan sólo por las atribuciones del cargo de subsecretario de Transportes, ni por los roles encomendados. Pude haber luchado más y advertir algunas situaciones que podrían haberse previsto.

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el diputado señor Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero hacer dos preguntas o, más bien, referirme a dos tópicos.

Creo que el diseño y la implementación, a mi juicio, han sido un desastre. Pero, quisiera saber, ahora que esto nos ha costado 290 millones de dólares, ¿qué se está haciendo? En este momento, ¿existe algún estudio que dé cuenta del problema social que ha causado la malla de recorridos con la modalidad alimentador troncal; si ese estudio da cuenta de las consecuencias sociales que ha traído, y se ha confrontado con algún otro tipo de malla de recorrido? ¿Estamos avanzando en eso o no?

En segundo lugar, todos sabemos, no tenemos que preguntárselo al subsecretario, que el AFT no ha cumplido. Se dijo que en los contratos había algunas multas contempladas, como también que estábamos elevando a la categoría de héroes a los que cumplían.

Esas multas tienen que aplicarse cuando medianamente alguien está tratando de cumplir.

Me gustaría saber de palabras del subsecretario qué es lo que realmente ha ocurrido con el AFT, cuál ha sido el grado de cumplimiento; si él considera que esta situación es justa para los usuarios y para el país.

No nos olvidemos que en el AFT está la médula, el talón de Aquiles y por ahí ya se han filtrado 290 millones de dólares de pérdida.

Mis preguntas concretas: ¿Está conforme con el AFT? ¿Cuál ha sido el grado de cumplimiento? ¿Está conforme con lo que se ha hecho?

Y, por último, consultarle algo que todos los chilenos nos preguntamos: ¿Cuándo vamos a terminar el contrato con el AFT por incumplimiento? ¿Se ha pensado en algún momento demandar al AFT en los tribunales de justicia?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, no estamos conformes con el rol que ha cumplido el AFT.

En marzo del año recién pasado, cuando yo era coordinador, habían hecho bien el trabajo comercial; sin embargo, por el trabajo tecnológico, les remitimos oficios en tres oportunidades.

Voy a entregar a la Comisión la copia del oficio en que aparece detallado cada uno de los incumplimientos y donde le solicitábamos una respuesta.

Recordemos que el 2 de mayo, cuando el ministro de Transportes señaló que habíamos modificado la fecha de inicio de Transantiago, del 22 de octubre al 10 de febrero, una de las razones esgrimidas, no tan sólo públicamente, sino también en los decretos enviados a la Contraloría General de la República y en los decretos que se firmaron con los operadores, fue el incumplimiento del AFT.

Por esa razón no estamos conformes.

En relación con el tema sancionatorio, efectivamente, en la época en que fui coordinador -enero 2006, un año antes del inicio-, generamos un proceso de sanción por la no entrega del informe de resultados y pruebas a los validadores ante una entidad certificadora; segundo, hubo sanción por no hacer entrega del informe diseño y detalle del sistema de megafonía al interior de los buses; tercero, hubo sanción por no hacer entrega del informe de certificación industrial que indicara que el dispositivo que tenían estaba sancionado por una entidad externa, y, finalmente, por el no cumplimiento de los plazos ofertados en los proyectos definidos entregados para el cumplimiento del ITO exigible del 22 de febrero de 2006.

Cada uno de esos procesos de sanción tiene sus montos, y fueron terminados.

Posteriormente, continúa el proceso de sanción, desde el 11 de marzo hacia delante. Es de conocimiento público que después del 10 de febrero, durante las primeras cuatro semanas, cobramos al AFT cuatro boletas de garantía con montos de 3.000 millones de pesos aproximadamente.

Respondiendo al diputado Carlos Olivares, puedo decir que no estamos conformes.

Como subsecretario, debo llevar los procesos administrativos del ministerio, con un staff de abogados, que están bajo normas, al desarrollo permanente de los plazos de multas y sanciones.

Sin embargo, el problema en la calle no lo solucionan las sanciones y no se ha solucionado con las cuatro boletas de garantía que hemos ejecutado.

Efectivamente, el 10 de febrero planteé generar un plan de contingencia, pero se tradujo, desde el segundo o tercer día, en una fuerza de trabajo de infantería en la calle, con la gente, sacando los buses. De tal manera, el grado de cumplimiento del AFT tuvo un atraso de una semana en el sistema de cobro. Por eso fue gratis. Se cobraron dos boletas de garantía.

Hasta la fecha, no han podido generar el sistema de gestión de flota, está funcionando el *clearing* y sólo un porcentaje del GPS.

Lo que se dispuso, desde el 10 de febrero hacia adelante, fue que esa fuerza de trabajo se transformase en fuerza de infantería en la lógica de modificar

recorridos. Modificamos más de 200 recorridos trabajando con los alcaldes y con actores en terreno.

El trabajo se detuvo mientras no hubiera sustentabilidad económica. Por ese motivo, el ministro Cortázar planteó la inyección de recursos ante el Congreso.

La coordinadora de Transantiago va a reiniciar el trabajo con municipios y actores locales e irá modificando los recorridos, al igual que la seremi de Transportes. Desconozco si hay algún estudio de por medio. La coordinadora que asumí tenía 34 funcionarios, hoy tiene 65 ó 70. Se aumentaron las áreas de trabajo que contemplan equipos en terreno. El actual coordinador subrogante podrá dar cuenta de los pasos y procesos que se hacen hoy.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, 290 millones de dólares se han perdido y la responsabilidad mayor corresponde a quien no cobra, el AFT. El grado de cumplimiento del AFT es igual a cero. Al parecer, no existe la misma convicción en el ministerio y en la subsecretaría.

Los 290 millones se transformarán en mucho más, una cuestión que no vamos a seguir soportando.

¿Cuál es el grado de incumplimiento? ¿Se puede cuantificar de alguna manera? ¿Se pueden dar algunas señales? ¿Cuál es el grado de cumplimiento del AFT? Yo digo que es cero.

¿Se ha pensado terminar el contrato con este AFT?

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede contestar en forma más precisa, señor Subsecretario?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, terminar el contrato con ellos no es materia del subsecretario. Ya señalé mi rol. Cuando se me pregunto qué responsabilidad sentía, planteé que no haber hecho más allá de lo que significaba mi atribución como subsecretario.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Olivares me insiste en su aclaración.

Tiene la palabra el diputado Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, de uno a ciento por ciento, ¿cuál es el grado de cumplimiento del AFT?

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede responder esa pregunta?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, la cuantificación la puedo hacer llegar, tiene que ver con los tiempos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Tiene una impresión?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, me gustaría hacerle llegar datos reales.

El señor HALES (Presidente).- ¿Todavía no hay una evaluación, después de seis meses, respecto al grado de cumplimiento del AFT?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, la coordinadora de Transantiago tiene esa evaluación. Me gustaría hacerla llegar de manera formal, no solamente mi percepción.

El señor HALES (Presidente).- ¿No conoce usted la evaluación del AFT?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, solamente por percepción, pero el dato real numérico se lo haremos llegar porque es materia de las contrapartes técnicas de la coordinadora de Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Lamento que no haya estado preparado para contestar la pregunta de lo que es el cerebro de Transantiago.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, eso es grave. Solicito que se deje constancia, para los efectos de redacción del informe final, que el subsecretario no conoce el grado de cumplimiento del contrato con el AFT.

No sé si hay alguna posibilidad de que nos anticipe alguna información, pero, de no haberla, me parece grave que así ocurra.

Pido que quede en actas la respuesta del señor subsecretario.

El señor HALES (Presidente).- Se tomará nota de su observación. Diputado Olivares, ¿tiene alguna observación respecto de su consulta?

El señor OLIVARES.- El AFT es el cerebro de esto. Por ahí hemos perdido el dinero y esperamos no seguir haciéndolo.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- La cuantificación que vamos a hacer, puede ser de cumplimiento físico, incumplimiento de contrato o sanciones que se están realizando.

Haré entrega del incumplimiento desde la génesis hasta el presente.

El señor HALES (Presidente).- El señor Olivares quiere hacer una observación respecto de la pregunta.

El señor OLIVARES.- Al revisar un contrato se establece si hubo o no cumplimiento. El AFT se comprometió a determinadas acciones, que se llevarán a cabo a través de aportes tecnológicos. Ahora bien, en la licitación había un piso, y este AFT, que ganó la licitación, se comprometió a mucho más por contrato.

Tengo entendido que ahora solamente se le estaría exigiendo el piso.

Respecto de lo que ellos ofrecieron, quiero saber cuál es el grado de cumplimiento: si está el cuentapersonas, el GPS, etcétera.

El señor HALES (Presidente).- Se precisó la pregunta, y el subsecretario señaló que no tiene los antecedentes.

La señora RUBILAR (doña Karla).- El Subsecretario dijo que íbamos a estar ciento por ciento preparados, que habría problemas, pero que teníamos que sacarnos un 7 el 10 de febrero.

Dijo también que había hecho dos simulacros.

Cuéntenos de esos simulacros.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Hicimos dos simulacros. El primero tuvo que ver con disponer de un contingente humano en la calle y tener una coordinación comunicacional a través de teléfonos celulares, entre los más de 350 funcionarios en terreno. También hubo coordinación con la unidad operativa del área de tránsito, con Carabineros, quienes dispusieron la Unidad Operativa de Control de Tránsito y teléfono directo para cualquier emergencia. También hubo nexo con la sala de monitoreo de la red de Metro, con quienes teníamos coordinación directa.

Por lo tanto, en el primer simulacro realizado el sábado 3 de febrero, colocamos todo el personal en terreno, en los horarios permitidos y chequeamos.

Evaluamos efectivamente un 60 por ciento de eficiencia, producto de que hubo muchos atrasos.

El segundo simulacro fue un día jueves, porque debíamos simular un día hábil. Tomamos las medidas correctivas y ese día efectivamente se cumplió a cabalidad aquel simulacro.

Por eso, reitero, un tema distinto es la situación de calles que ocurrió a partir de 10 de febrero, donde aquella dotación de personal terminó siendo la infantería de Transantiago.

La señora RUBILAR (doña Karla).- El subsecretario dice que le faltaron buses en las calles. Tenemos claro que él dijo que Transantiago comenzaría con un 65 por ciento de la flota de buses, incluso dijo que cuando se iniciara Transantiago lo haría con la flota determinada para un día sábado en un mes de verano.

Se dice que no estaban los buses. ¿No los sacaron o no los tenían?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No salieron. Con el transcurso de las semanas logramos detectar que sí estaban esos buses.

Hubo empresas que sacaron el ciento por ciento de su flota; otras, el 50 ó 60 por ciento.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Tenía el ministerio la certeza, al momento de iniciar Transantiago, de que los buses estaban? ¿Constataron en terreno de que los buses estaban?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, el sistema inicialmente contaba con la cifra que usted señalaba, 2 mil 236 buses que debían salir el 10 de febrero, pero salieron 1.700 buses el 10 de febrero. Por lo tanto, la cantidad de buses inscritos excedía aquella cantidad y progresivamente durante los días siguientes se fueron incrementando los buses

hasta llegar a un promedio de 4 mil 500 ó 4 mil 600 buses la última semana de febrero.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Se fiscalizó en terreno la presencia de los buses antes de iniciar el Transantiago? ¿Ustedes tenían la certeza de que los empresarios tenían los buses?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, el ministerio de Transportes norma todo el transporte a nivel nacional y, por lo tanto, este ministerio tiene un registro de buses inscritos. Hay un registro de inscripción de buses y antes del 10 de febrero estaba registrada la cantidad señalada.

El señor HALES (Presidente).- Perdón. No se está preguntando eso, sino si fiscalizaron en terreno que estaban los buses que tenían que estar.

Señora diputada, si quiere puede precisar usted la pregunta.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, la pregunta es tan simple como si el Ministerio de Transportes fiscalizó en terreno la presencia de los buses, cuestión que podría haber ayudado bastante a prevenir esta situación y a evitar el engaño que aquí se plantea.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, efectivamente, el Ministerio de Transportes tiene un registro de buses. Cada bus es inscrito con su patente y ésa es la forma como se hace la fiscalización de ir a chequear que estén esos buses en terreno.

Ahora bien, el día en cuestión no salió la totalidad de los buses y a la semana siguiente empezaron a salir. Los días 10, 12, 14 y 15 de febrero, cuando uno iba a los terminales, efectivamente veía que ahí estaban los buses, pero no estaban saliendo la totalidad de ellos. Por lo tanto, iniciamos una serie de procesos sancionatorios, que es lo que faculta la ley al Ministerio de Transportes, a través de su departamento de fiscalización: generar sanciones cuando no se cumplen las frecuencias. Eso lo hicimos desde el primer día, sancionando a las empresas por no tener en las calles los buses que ellos habían inscrito.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, entonces, que quede en actas, porque a mí no me queda claro si esto fue un trámite administrativo que se presentó a través de facturas e inscripciones o una fiscalización en terreno del Ministerio de Transportes.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien. Registraremos eso para verificar la observación de la señora diputada respecto del informe.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, ¿qué tiene que decir el señor subsecretario sobre el tema de las mallas de recorrido? Lo pregunto más allá del tema de que no salieran los buses a las calles o de que no funcionara el AFT. La malla de recorrido, por ejemplo, no pasaba por el hospital correspondiente a la comuna, como ocurrió en Renca, donde no había recorrido al Hospital Félix Bulnes, porque se pensaba que Renca dependía del Hospital San José. ¿Qué fue lo que pasó con los recorridos?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, desde el 10 de febrero hasta el 6 de mayo fue un período de ajuste. Los contratos señalan que durante ese tiempo se tenían que hacer todas las modificaciones para adecuar la flota respecto de la demanda existente. Por lo tanto, ésa era la ventana de tiempo para hacer todas las modificaciones. Reitero, muchos de los temas planteados respecto de problemas en la calle se relacionan con la fuerza de coordinación, que debía estar viendo, supervigilando y haciendo correcciones de inmediato en los distintos trazados. Sin embargo, acá hubo dos barreras: una, la ausencia de buses y, otra, la modificación de trazado. Es por ello que yo señalaba que en el proceso de modificación de trazado inicialmente se hicieron doscientos, pero después hubo que hacer una pausa, producto de que no tenía sentido sacarlos

de un lado para colocarlos en otra zona. Es decir, ir desvistiendo un santo para vestir otro.

Esa ventana de tiempo, donde se ha generado una adecuación o modificación de contratos para pagar por pasajero transportado y por buses en la calle, contempla una etapa que es la modificación de recorridos. No me cabe la menor duda de que son los equipos técnicos los que están trabajando en eso en este momento.

El señor HALES (Presidente).- Perdone, señor subsecretario. Tengo que intervenir aunque peque de ser antipático.

Necesito decirle que entiendo lo que nos está diciendo. El propio ministro nos ha dicho que se están haciendo correcciones para 200 recorridos. Ahora, a seis meses de iniciado el Transantiago, quiero preguntarle si esto quiere decir que en los cinco años que llevan estudiando Transantiago nunca han sido capaces de definir cuáles son los recorridos que le convienen a la ciudad.

La señora RUBILAR (doña Karla).- En el mismo sentido, señor Presidente, tendríamos que entender que se disponía de los tiempos para readecuar los recorridos, que ellos iban a tener que ver con demanda tal vez no detectada -algunos pequeños bolsones, etcétera-, pero dificultades como las que se dieron al inicio del Transantiago, de comunas enteras en que los buses no pasaban por sus hospitales, no eran un tema que tuviera que solucionarse después de entrar en vigencia el sistema.

Pienso que hay algo que decir al respecto.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, frente a esta situación, más allá de mis percepciones, creo que es importante que quienes participaron y estuvieron en la génesis de Transantiago, para efectos de la simulación del sistema, a partir de un estudio de oferta y demanda que hay en Santiago, que surge de los estudios que hace Origen Destino -tengo entendido que luego de ese estudio se determinó generar los recorridos-,...

El señor HALES (Presidente).- ¿Se está refiriendo a Sectra?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Me refiero a la génesis de Transantiago, pero efectivamente estaba Sectra y empresas que realizaban las modelaciones.

El señor HALES (Presidente).- Como usted no nos puede responder, nos sugiere preguntarle a otros. Yo le pregunto a quién, ¿a Sectra? ¿Participa Sectra en eso?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, siendo consecuente con esos tiempos, el ex coordinador Signorelli...

El señor HALES (Presidente).- Señor subsecretario, está citado usted.

Le estoy diciendo que usted menciona organismos y personas, y sugiere otros. Si no puede contestar usted, ¿le tenemos que preguntar a Sectra? ¿Sectra participó en la definición de los recorridos?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Tengo entendido que la definición de recorridos se hizo en un trabajo conjunto entre Sectra y la coordinadora de Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Sectra y la coordinación de Transantiago.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Así es.

No sé qué consultora en ese momento hizo las modificaciones o quien hizo la malla original.

Un señor DIPUTADO.- ¿Quién era el coordinador o el dueño de los recorridos, del diseño de los recorridos del Transantiago en esa época?

El señor BURGOS.- Varios.

El señor URIARTE.- Varios, porque han estado estudiando los recorridos desde el inicio del sistema hasta hoy.

El señor BURGOS.- Germán Correa.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede contestar a esa pregunta?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Puedo mencionar a quienes han sido coordinadores de la génesis del proyecto...

El señor HALES (Presidente).- No. Estamos preguntando respecto de los recorridos.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Reitero que Sectra puede señalar quiénes fueron los actores que estuvieron en la génesis de los recorridos, como también respecto de las modificaciones futuras.

Me consta que, respecto de modificaciones futuras, estuvo la coordinadora de Transantiago, apoyada con estudios de empresas consultoras.

El señor HALES (Presidente).- Todos los coordinadores de Transantiago, de acuerdo a nuestra información, han participado en las definiciones de recorridos. Todos. La propia Sectra lo dijo acá.

Usted está diciendo que Sectra participó o no participó.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Entiendo que participó en la génesis de constitución de recorridos, a partir de un estudio en que ellos fueron mandantes.

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguien más aparte de Sectra?

Le solicito esta información para que nos facilite el trabajo de investigación, señor subsecretario.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Planteé, por un lado, que era la Sectra y después la coordinadora de Transantiago.

Cuando presenté el organigrama inicial, existe un departamento de vías, que es el que va viendo los trazados conforme a los originales o modificaciones que existan.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el subsecretario manifestó que tenía una fuerza de trabajo para el 10-F. ¿Supo de los reiterados informes que alertaban de las consecuencias negativas de poner en marcha el Transantiago, especialmente los del Metro, Fernández & De Cea y de Carabineros? Si los conoció, ¿qué hizo al respecto?

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, efectivamente la fuerza de trabajo también estaba constituida por Carabineros y el Metro. La cuestión está en que el subsecretario no tiene tuición sobre Carabineros, pero hicieron un gran esfuerzo en terreno y aumentaron la dotación que normalmente tienen para la época estival. También el Metro dotó de personal a cada una de las estaciones. En consecuencia, el informe final de la fuerza de trabajo se construyó en forma conjunta y consideró a todos los actores mencionados por la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, mucho se ha especulado respecto de los ministros partidarios y de los no partidarios de echar a andar el sistema Transantiago. Al respecto, usted dijo que era partidario de ello, el ministro Espejo manifestó que no era partidario, en fin. ¿Qué sabe usted sobre los ministros partidarios y los no partidarios?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, el 10 de febrero es una fecha consagrada por contrato. Asimismo, planteé que era la fecha de inicio. Pero también manifesté que, conociendo el comportamiento del sistema post 10 de febrero, pude haber tenido mayor fuerza para ir más allá de mis atribuciones para conocer otros aspectos.

Respecto del debate, lo desconozco, porque no soy ministro, sino subsecretario.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero el ministro Espejo en algún momento se lo habrá planteado, por su intermedio, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, la labor con el ministro Espejo era de trabajo, y él, como superior jerárquico, me mandaba distintas misiones,

como fue la de generar las acciones de coordinación para el 10 de febrero. Por lo tanto, eso no formó parte de debate alguno entre nosotros.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, ¿cuál era la labor del coordinador del Transantiago? Los representantes de Sectra dicen que era una especie de buzón y otras que era de gran responsabilidad.

El señor HALES (Presidente).- Labor y potestad, quiere decir usted.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Sí, señor Presidente, que nos explique, porque, la verdad, tenemos dudas.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, la coordinadora Transantiago es una institución que se generó para llevar adelante este proyecto. En este momento tiene una dotación de sesenta personas; cuando asumí tenía treinta y cuatro, que estaban abocadas, en un plazo de cinco años, a desarrollar ocho líneas de trabajo, esto es, el sistema de gestión de vías, cuya contraparte eran las empresas operadoras y sus asesores eran empresas consultoras; el administrador financiero Transantiago, cuya dotación era de tres o cinco profesionales, que interlocutan con los bancos y la AFT; el Siat, con siete funcionarios, que interlocuta con Tata-Comicrom, la cual se adjudicó el Sistema de Información a Usuarios del Transantiago; el área de infraestructura, que tiene una dotación de seis personas e interlocuta con el Serviu Metropolitano, la Dirección de Vialidad o cualquier empresa que desarrolle obras de infraestructura. Ésta hace control y gestión de los distintos procesos y determina los tiempos de inicio de obras, en concordancia con otras instituciones; el área de gestión urbanística, que tiene como misión generar trabajo con los municipios, de tal manera que la distinta infraestructura que se vaya realizando respecto del Transantiago converse con su entorno arquitectónico; la división legal, área que cuenta con seis funcionarios y que interlocuta con las empresas para generar cualquier acto jurídico, contrato, modificaciones o cualquier acción en aquella materia; el área de estudio, que tiene una dotación de cinco funcionarios y cuya misión es ser mandantes respecto de empresas consultoras que hacen los estudios de oferta y demanda y van nutriendo a las otras áreas, como el AFT, las vías, el Siat, para luego ir adoptando medidas correctivas. Finalmente, tenemos el área administrativa de apoyo sociolaboral, que está bajo la dependencia del coordinador de Transantiago, quien es nombrado por el ministro de Transportes de turno y cuya misión es sacar adelante el Transantiago.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, respecto del inicio del Transantiago, uno de los argumentos esgrimidos es que el Gobierno debía pagar muchas multas por el tema de los contratos.

En primer lugar, ¿de qué monto estamos hablando? Lo pregunto porque esa fue una de las cosas que determinó ponerlo en marcha.

En segundo lugar, ¿quién diseñó los contratos?

En tercer lugar, respecto de los buses expreso, tengo información de que actualmente hay contratados alrededor de 350 buses. ¿Cómo se licitaron? ¿Qué empresas participaron en la licitación? ¿Qué costos tienen? Según entiendo, esos buses transportan a menos del 1 por ciento de los pasajeros. ¿No habría sido mejor suscribir un contrato con los taxis colectivos?

Por otra parte, estoy asombrado por la gran capacidad de *dribling* que tiene el subsecretario Núñez para contestar las preguntas.

Asimismo, por intermedio de su señoría, quiero que el señor Núñez responda lo siguiente no en su calidad de subsecretario, sino como ciudadano de este país. Sin duda, creo que él debe tener el mayor conocimiento sobre el Transantiago. ¿Qué nota pone -de 1 a 7, porque así lo entiende la gente- al Ministerio de Transportes, al coordinador del Transantiago, al AFT, a los operadores y al Metro?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, respecto de las multas, éstas no están consagradas en los contratos. Éstos

contemplan que el Transantiago se iniciaba el 22 de octubre y que había una ventana de sesenta días para postergarlo, específicamente el 22 de diciembre del año pasado. En ese sentido, los equipos jurídicos del Transantiago generaron conversaciones con las empresas para postergarlo hasta el verano, estación en la que hay menos flujo vehicular y menor cantidad de pasajeros que transportar. Con ello se daba al menos un mes para el retorno de los veraneantes, el ingreso de los escolares a clases y que al menos el 60 por ciento de los santiaguinos se adecuara al nuevo sistema de transporte.

Por lo tanto, modificar la fecha de 22 de diciembre por 10 de febrero no era una acción unilateral del Ministerio, sino que eso debía tener el concurso, la aprobación y el acuerdo de todos los operadores y del AFT para generar los nuevos contratos. Para eso, un equipo jurídico de la Coordinadora de Transantiago conversó con las empresas y, finalmente, después de varias negociaciones, como sucede actualmente, no se imputaron compensaciones para el Estado. Al menos al 10 de febrero, las compensaciones no fueron a cargo del erario nacional, sino del propio sistema. ¿Qué significa esto? Que desde octubre de 2005 se comenzó a construir una bolsa económica, más conocida como la Reserva Técnica Financiera. Dicha reserva tenía un monto acumulado. Por cada usuario que pagaba 360 pesos en ese momento, 20 pesos se destinaban a la bolsa económica. La lógica era que, si había una variación en el precio de la tarifa una vez iniciado el Transantiago, dicha bolsa podía sostener algún delta. El otro delta era el pago del usuario.

Sobre las compensaciones en ese aspecto, el equipo jurídico del Transantiago tiene más detalles, pero no fueron imputables al erario nacional, sino que al propio sistema. A partir de eso las empresas estuvieron de acuerdo en modificar la fecha de entrada en vigencia desde el 23 de diciembre al 10 de febrero.

¿Qué hubiese sucedido si unilateralmente el Ministerio dice que va a comenzar el 10 de febrero? Potencialmente todas las empresas, no por los contratos, sino que por razones de tipo jurídico podían cobrar lucro cesante por cada día que se suspendía la puesta en marcha del Transantiago. El Estado debía entregar a cada empresa sus utilidades proyectadas. Ese fue el ejercicio económico que se hizo.

El señor ACCORSI.- ¿De cuánto era ese monto?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No lo tengo calculado, pero lo pediré a los encargados del Transantiago para entregárselos y cuantificar cuánto potencialmente hubiese sido ese monto.

El señor ACCORSI.- ¿Quién diseñó los contratos?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Hay distintas etapas. Al momento de mi llegada ya había un diseño de contrato original que los invitados que han asistido a la Comisión deben haber clarificado en que gestión se realizó. En lo que me compete como coordinador de Transantiago no hubo modificaciones de contrato en ese momento y las que se realizaron en mayo de este año, que fue la primera modificación del contrato que se inició el 10 de febrero, y la segunda modificación de contrato que se realizó para incorporar 5.600 buses, estuvieron los equipos jurídicos de la coordinadora de Transantiago para su confección e interlocución con las empresas.

El señor ACCORSI.- ¿Cómo se licitaron los buses expreso?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No están licitados. Es atribución del Ministerio de Transportes -y aparece explícito- solicitar buses o apoyos complementarios a una empresa que pudiera incorporar más buses. Por lo tanto, no hay licitación, porque no es el Estado ni el Ministerio de Transportes quien contrata esos buses, sino que son las propias empresas del sistema quienes lo hacen, en este caso, los buses interprovinciales.

El señor ACCORSI.- ¿Quién lo paga?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Eso lo paga directamente la empresa operadora que contrató los buses interprovinciales. La empresa Subus directamente hace ese pago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Va a colocar notas?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- No estoy para colocar notas a nadie. Asumí mi responsabilidad, por lo que sería injusto calificar a otros.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Agradezco su presencia en la Comisión y su disposición para responder todas las preguntas. No le voy a solicitar que coloque notas a nadie.

Tampoco me referiré al diseño, porque creo que su participación no fue mayor ni profunda, pero sí a su decisión de implementar el Transantiago. La Comisión no sólo tiene facultades para investigar, sino también para determinar responsabilidades y la suya fue relevante y sustancial para que este plan se llevara adelante en las fechas que se dieron.

Me manifiesto igual de sorprendida que la diputada Allende y el diputado Monckeberg, pues el señor Núñez tenía antecedentes para posponer la entrada en vigencia del Transantiago, en 2005. Tuvo una visión amplia para postergarlo en esa fecha. Sin embargo, frente a la decisión de implementarla el 10 de febrero de 2007, el señor Núñez reduce su participación, se diluye y es muy complicado determinar en realidad cuál fue su participación y responsabilidad, aunque por lo menos para mí fue muy determinante.

En ese contexto, quiero decirle lo siguiente:

En cuanto a lo que expuso la diputada Allende, está claro que no estaban listos los monitores, los fiscalizadores ni las zonas pagas. Tampoco estaba lista la infraestructura y no había buses en la cantidad que se requería.

Voy a leer el texto de una noticia del 7 de septiembre de 2006 en la que usted es aludido. Según señala la nota, usted “admite que conocía el estudio de Fernández & de Cea que advertía sobre la falta de mil buses para cubrir toda la Región Metropolitana a partir del 10 de febrero, ante lo cual Danilo Núñez – usted- dijo que el estudio no era concluyente, pues no tuvieron en cuenta la gestión de frecuencia, velocidad y la capacidad de los buses con que operaría el Transantiago.”

Francamente eso me sorprende, porque luego, el 21 de enero siguiente, reconoce expresamente que no estaba lista la infraestructura. Ese día usted dijo: “El componente infraestructura se fue quedando atrás, pero no se puede esperar a que culmine para empezar el Transantiago, porque hay contratos con fechas definidas para los operadores. La infraestructura será terminada cuando el sistema esté en desarrollo.”

Usted sabía que no estaban listos los corredores segregados, las zonas pagas y que faltaba información y educación para los usuarios. No había absolutamente nada. El cuadro se repetía. Desde febrero del 2006 al 10 de febrero de 2007 no se había producido ninguna variación. Por lo demás, eso es lo que han sostenido todos y cada uno de los diputados que participan en esta investigación, quienes se han manifestado sorprendidos.

La respuesta a lo que voy a preguntar para mí es sustancial, así es que quiero que sea muy claro. En todo caso, antes de hacerle la pregunta le pido que al responder no se base en el consenso público, porque los alcaldes han sido los más críticos respecto de la implementación del Transantiago. La Asociación Chilena de Municipalidades, a través del alcalde Hasbún, ha dicho reiteradamente que no se les consultó. De hecho, la intendenta de la Región Metropolitana pidió perdón públicamente a los alcaldes por haber tratado de atribuirles algún grado de responsabilidad en lo que pasó. Les dijo: “No, ustedes jamás tuvieron responsabilidad.” Así lo expresó públicamente en una reunión que sostuvo con los alcaldes de la Región Metropolitana.

Tampoco me diga que los contratos estaban firmados, porque había una excepción de contrato no cumplido por falta de implementación, ya que no estaban listos los buses, la infraestructura, los validadores, el AFT. No había nada listo.

Tampoco me diga que va a entregar una opinión a título personal, porque no le estamos preguntando sobre fútbol, sino sobre materias propias de su cargo.

Dada la importancia que tiene la implementación de este plan, no es aceptable que hable a título personal.

Lo que quiero que nos aclare es lo que dijo en una entrevista a Televisión Nacional en la que declaró: "Seamos claros, si no era ahora, cuándo. ¿El próximo año íbamos a tener el consenso mayoritario, ad portas de la elección municipal? ¿Y después, el 2009, con elecciones presidenciales y de diputados? Si no era ahora, cuándo.

Un escenario electoral significa que este cambio en el transporte se transforme en un debate, y en esos debates no está al centro el ciudadano."

Francamente, de lo que usted expuso en Televisión Nacional deduzco que hubo una decisión política en la que no se consideró al ciudadano. Parece ser que por motivos electorales había una necesidad urgente de iniciar el plan.

Quiero que me aclare esa afirmación que, a mi juicio, es de una gravedad tremenda, porque, en el fondo sostiene que para Lagos y para Bachelet era importantísimo iniciar ya el Transantiago, que era el programa estrella de Lagos, pero que para Bachelet suponía un riesgo, pues podía provocar la pérdida de una cantidad importante de alcaldes y diputados. Era necesario partir en esa fecha, sin considerar las necesidades de los usuarios ni cuánto iban a sufrir con el cambio.

Eso quiero que me aclare.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, respecto de mis juicios emitidos en un canal de televisión puedo decir que tengo la firme convicción –así lo aprendí en políticas públicas y uno puede revisar la literatura que hay al respecto- de que una política pública de esta envergadura se tiene que realizar en épocas en que hay consensos. Eso está en la literatura.

Lo que dije no es un juicio respecto a la toma de una decisión, sino un juicio emitido para dar cuenta de la realidad, en el sentido de que el inicio del Transantiago debía ser en febrero de este año, como estaba establecido.

Por otro lado, y sin hacer filosofía de esto, recordemos que hay distintas instancias o acciones que no se realizan en períodos electorales, no porque a uno le pueda ir bien o mal en la elección, sino porque requieren los consensos y el apoyo a los cuales me referí. Eso es y ha sido siempre así, aquí y en el resto del mundo.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Rubilar ha pedido una interrupción y se la voy a conceder.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, creo que la pregunta de la diputada Nogueira es muy importante y va dirigida a establecer que ustedes pensaron que esto no iba a funcionar y no se podía correr un riesgo así en un año no electoral.

Y me parece que está claro que fue así, porque en octubre de 2005, cuando se pensaba que todo iba a ser maravilloso, inauguraron anticipadamente el Transantiago. Ahí a nadie le importó que venía la elección presidencial.

Entonces, la pregunta es, ¿se pensó que era malo y por eso había que hacerlo de inmediato para tratar de arreglarlo?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, reitero que di cuenta de un dato de la realidad, no así de una materia para la decisión. Por lo tanto, es un dato de la realidad que Transantiago tenía fecha 10 de febrero.

Con respecto al informe de Fernández & De Cea, y lo que planteó la diputada que se ha señalado en un medio de prensa, en la primera etapa del resultado del informe de Fernández & De Cea efectivamente se puede concluir que se requieren 5.600 buses. La pregunta es dónde se requieren esos buses, en qué comuna, con qué frecuencia. En ese momento no estaba definido.

Lo que se definió finalmente, y por eso planteaba que Fernández & De Cea hacen una exposición donde no solamente dicen que es tanta cantidad de buses, sino que por dónde deben trasladarse esos buses, por vías concesionadas, buses expresos, el trabajo final. Por lo tanto, el trabajo final del

estudio es cuando la Coordinadora de Transantiago en conjunto con Fernández & De Cea, hacen la exposición para presentar el trabajo final.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor subsecretario, el informe de Fernández & De Cea que tenemos todos los miembros de esta Comisión habla de la demanda de 2005 con 5.600 buses, pero la demanda para 2007, estudio que fue entregado en septiembre de 2006, habla de una falta de 6.400 buses. O sea, no estamos hablando de mil buses más, sino de 2 mil buses más. Por lo tanto, el informe no es argumento, porque si se va a detener en eso estamos con un déficit de 2 mil buses.

El señor HALES (Presidente).- Puede continuar, señor subsecretario.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, frente al estudio de Fernández & De Cea, serán los expertos de Transantiago quienes finalmente expliquen, en conjunto con la empresa que hizo la presentación, que eran 5.600 buses lo debían comenzar el 10 de febrero.

Comparto lo que dice la intendenta. Los alcaldes nunca tuvieron responsabilidad sobre el tema de Transantiago. Por eso, señalaba que de muy buena fe ellos promovieron en sus comunas a través de papelería los distintos recorridos trazados para las distintas zonas, por lo cual no me cabe la menor duda de que ellos operaban de buena fe y nunca tuvieron responsabilidad con respecto al proyecto.

Se consulta por las distintas visiones que hay de mi período de coordinador del Transantiago y de subsecretario. Efectivamente, la labor como coordinador en ese momento fue dedicarme en un ciento por ciento al tema de Transantiago, para eso me pagaban. Tenía un staff de 37 funcionarios y contaba con recursos para hacer estudios, evaluaciones, control, gestión, seguimiento y tomar las medidas correctivas. Al inicio de mi exposición señalé lo que detecté como factor crítico y las medidas correctivas.

En mi rol de subsecretario de Transportes me hago cargo del transporte a nivel nacional, terrestre, marítimo y también en todas las zonas lacustres. Además, el año pasado asistí a una serie de invitaciones de la Comisión de Transportes para sacar adelante las patentes blancas en la zona norte y así un sinnúmero de actividades.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor subsecretario, ¿mantiene los dichos emitidos en Televisión Nacional, en cuanto a que ustedes, como representantes del Gobierno, definieron implementar el sistema, a pesar de que las condiciones no habían variado? Lo pregunto para determinar responsabilidades. Aun más, se señaló que se disponía de más antecedentes e informes para no postergarlo, de manera que quiero consultar al señor Danilo Núñez si los tiene.

El señor HALES (Presidente) ¿Quiere formular otra pregunta señora diputada?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Para mí es fundamental que el señor Danilo Núñez primero conteste esa pregunta.

El señor HALES (Presidente).- ¿No desea consultar nada más señora diputada?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Tengo otra pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Acumule la otra consulta, como lo han hecho los otros diputados.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Me puede contestar, señor subsecretario?

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, yo dirijo el debate.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Quiero que el señor Danilo Núñez me conteste la pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, yo dirijo el debate.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Quiero que me conteste, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Usted se debe dirigir a mí señora diputada.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero que el señor Danilo Núñez me conteste.

El señor HALES (Presidente).- Acumule las preguntas que desea formular.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Ésa es mi pregunta.

El señor HALES (Presidente).- ¿Nada más?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Si hay alguna duda, formularé una contrapregunta.

El señor HALES (Presidente).- No. Acumule las preguntas, señora diputada.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Quiero que me conteste esa pregunta señor subsecretario, por su intermedio, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, no haga de esto un incidente, porque aquí todos los diputados han tratado de cooperar para que el debate resulte adecuado.

Vamos a completar tres horas de sesión y todavía no hemos recibido al otro invitado, motivo por el que se propuso limitar a cinco minutos el tiempo para formular consultas, sin fundamentación. No obstante, señora diputada, le hemos permitido que efectúe una larga fundamentación, a pesar de que los diputados que intervinieron antes que usted no lo hicieron, y la hemos escuchado con interés.

Por lo tanto, le solicito que señale todas las preguntas que desea formular al subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones, con el objeto de dar término a su interrogatorio y así continuar con el resto de los diputados, quienes a pesar de que tienen el mismo derecho suyo, no podrán fundamentar.

En consecuencia, le pido que por favor junte todas sus preguntas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No quiero entrar en ese debate, dada la importancia de los invitados, pero quiero manifestar que no estuve de acuerdo, como tampoco lo estuvo el diputado señor Jorge Burgos, con la propuesta planteada por el diputado señor Cristián Monckeberg de no fundamentar las preguntas.

Sin embargo, reitero que no quiero entrar en ese debate por respeto al subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones, quien ha estado mucho tiempo contestando preguntas.

La otra consulta que quería hacer dice relación con una afirmación hecha por el ministro Bitrán en una carta a El Mercurio, en la que señaló que la infraestructura del MOP no estaba atrasada.

Al respecto, quiero que el señor Danilo Núñez, como subsecretario, con facultades para postergar la puesta en marcha del Transantiago y para convencer al equipo, dado el cargo que tenía, nos señale si estaba lista o no la infraestructura, de acuerdo con los informes que él manejaba.

No obstante, por su intermedio, señor Presidente, quiero que primero me conteste la pregunta anterior.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco a la diputada señora Claudia Nogueira su comprensión, de manera que solicito al subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez, que conteste ambas preguntas en el orden en que se formularon.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, reitero que en aquella entrevista di cuenta de una realidad, no de un argumento para una decisión, en el sentido de que sobre la base de lo establecido en los contratos y en la licitación el Transantiago debía comenzar a operar el 10 de febrero. Su fecha de inicio original era el 22 de agosto, la que se postergó para

el 22 de octubre y con posterioridad para el 10 de febrero. Por lo tanto –insisto-, di cuenta de una realidad, no de un argumento para la decisión.

No es facultad del subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones modificar el inicio de la política pública de transportes diseñada para Santiago, Valparaíso, Iquique, Antofagasta ni Rancagua, que son los lugares donde se han llevado a cabo licitaciones de transporte público.

En cuanto a la infraestructura total, en los cronogramas de Transantiago se observa que ella es de largo aliento, puesto que abarca hasta los años 2010, 2012 y 2015.

Lo que se planteó fue que en el inicio de la etapa de régimen se debía contar con una infraestructura básica, la cual tenía sus fechas previamente delimitadas y definidas. En todo caso, en uso de sus facultades, esta Comisión puede solicitar esos cronogramas, con el objeto de determinar cuáles se cumplieron.

Sin embargo, como mencioné con anterioridad, antes del inicio del Transantiago, dentro de las medidas y trabajos de gestión, se contempló que en las zonas donde no había corredores segregados se establecerían vías exclusivas para buses, al menos en las horas punta. Eso fue lo que se hizo para suplir el futuro proceso de infraestructura.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el señor Danilo Núñez no ha contestado mi pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, no puedo obligar al subsecretario a que conteste más allá de sus posibilidades.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero puedo preguntarle si estaba o no acertada.

El señor HALES (Presidente).- Ya hizo la consulta señora diputada y el subsecretario contestó dentro de las condiciones que tiene para hacerlo. No lo puedo forzar a más.

Tiene la palabra el diputado señor Alejandro Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, quiero saber cuál fue el sistema de chequeo de la existencia y funcionamiento del sistema AFT y de todos los sistemas informáticos y de control. ¿Qué personas, con nombres y apellidos, lo efectuaron e informaron que éste funcionaba, y que el software de control, los GPS y tableros digitales y todos los sistemas y elementos funcionaban?

¿Por qué no supo antes que estos elementos no existían?

¿A qué empresas les pagaron 583

mil UF de la campaña?

Usted, como experto en transportes, ¿no cree que fue un error iniciar las operaciones el 10 de febrero?

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Danilo Núñez.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).-

Señor Presidente, en primer lugar, la forma de chequear al AFT y sus distintas etapas formó parte de mis atribuciones como coordinador del Transantiago. Teníamos contratado al Dictuc, que hizo una inspección visual y, también, de laboratorio de los distintos sistemas.

El Dictuc fue contratado durante el período en que fui coordinador; en el período siguiente, la Fundación Chile también cumplía esa labor.

Dentro del organigrama del Transantiago, hay un equipo del AFT, que es la contraparte de las distintas empresas para hacer chequeos, avizorar los distintos escenarios y, además, observar cómo se iba avanzando en cada una de las etapas de fortalecimiento del sistema de gestión de flota, de todo el sistema implementado a partir del AFT.

El Siaut es la empresa que se adjudicó la licitación pública. Postularon cuatro empresas del sector: Comicon S.A., Walter y Thompson Chilena S.A., Telefónica, CTC y Quintec.

En ese proceso de licitación, Quintec quedó fuera de la primera etapa. Tuvo una de las ponderaciones más bajas. Finalmente, fue adjudicada al menor valor.

El señor HALES (Presidente).-  
Disculpe, señor subsecretario. Pero ésa es la segunda licitación, porque la primera fracasó. Se hizo una licitación anterior, que fue un fracaso, y tuvo que hacerse de nuevo.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).-  
Claro, la primera licitación fue abierta. Se hizo en junio del 2005. Se declaró desierta, porque las distintas empresas que postularon nunca tuvieron la calificación 5.0, la mínima para abrir los sobres de la evaluación financiera. Por lo tanto, llegaron solamente a la evaluación técnica.

Por lo tanto, la empresa Comicro S.A., del consorcio Tata, se adjudicó el sistema de información y atención de usuarios, que después modificaron con el nombre de "Transantiago informa". Comicro S.A.

El señor SULE.- Perdón, señor Presidente, pero no ha contestado quiénes hicieron activo el sistema.

El señor HALES (Presidente).-  
Señor Núñez, se le preguntó por el nombre de las personas.

El señor NÚÑEZ (don Danilo).-  
En el período en que fui coordinador del Transantiago quien realizó ese chequeo fue el Dictuc, de la Universidad Católica. Entregó un informe al equipo del AFT. Entregada la información, inicié tres procesos de sanción. Por eso, oficié a las AFT respecto de los incumplimientos que tenían para el proceso siguiente. El nuevo coordinador -tengo entendido que fue la Fundación Chile quien realizó este trabajo- con toda libertad constituyó sus equipos técnicos, y obviamente los equipos que revisaban.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, por su intermedio, quisiera preguntar al señor Núñez por qué se lanza el Transantiago. Usted dijo que había un período electoral y entiendo su respuesta, porque se podía evitar estar en contraposiciones por situaciones electorales. ¿Pero quién justifica la razón de haber lanzado el proyecto de Transantiago, si se sabía que no estaba la infraestructura, ni los buses, ni tampoco ordenado el AFT? No había nada. ¿Cómo puede entenderse, a pesar de la razón que dio y que desde nuestro punto de vista es meramente electoral, que se diera el vamos para lanzar el Transantiago?

Podemos entender que se diera inicio, a pesar de todas las dificultades, para que el efecto político hacia el gobierno de turno no fuese tan grave. Pero, ¿qué pasa con todos los chilenos que han sufrido por la deficiencia de ese sistema y que a algunos les ha costado sangre, sudor y lágrimas?

Por otra parte, quiero saber si está de acuerdo con las afirmaciones que hizo el señor Etcheberry, en relación con los departamentos que dependían del señor Núñez como subsecretario y los que dependían como coordinador.

El señor Etcheberry dijo que una de las fallas del Transantiago era que no había suficientes equipos capaces de llevar a cabo un proyecto como éste, y que eso tenía que ver con la modernización del Estado. No obstante, el señor Núñez señala que tenía a su cargo más de 38 técnicos especialistas para hacer la coordinación.

Por último, no me queda claro qué significaba coordinar, porque el coordinador sólo tenía contacto con los ejecutores, pero no veía la forma en que ensamblaban el proyecto. Muchos dicen que debió existir un zar del Transantiago. En este caso, el señor Núñez.

¿Por qué no se coordinó?

En la Comisión de Transportes estuvieron presentes los ministros Estévez y Espejo, y todos los diputados, comenzando por el señor Carlos Olivares, y les rogamos que no se iniciara este Plan, porque veíamos que con lo poco que se había hecho en 2005 sería un desastre. Pero igual siguieron adelante.

No somos técnicos, ni carabineros, ni ninguna de las empresas o agencias que emitieron informes de tanta seriedad como los que tuvieron en sus manos para decidir, pero a la larga vemos con horror que desde octubre de 2006 a febrero de 2007 no cambió nada.

Se repite lo ocurrido en los últimos tiempos: el atraso de los Tribunales de Familia, la Reforma Procesal Penal.

Tenían todo para mejorarlo, pero no se ha mejorado nada.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, le pido que se concentre en la materia en discusión.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero saber por qué se atrasó si no se hizo nada, a pesar de que cada día tenían más información.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, respondiendo a la diputada María Angélica Cristi, reitero que sólo di cuenta de una realidad: que Transantiago comenzaba el 10 de febrero; no entregué un argumento para la decisión que se adoptó, que es lo que consagra cada uno de los contratos. Reitero, la fecha original de inicio de Transantiago era el 20 de agosto, y se postergó para octubre. Pero es la propia Contraloría la que señala en un informe que Transantiago debió haber comenzado el 22 de diciembre de 2006.

Por lo tanto, no hubo razón política de por medio, sino dar cuenta de una realidad.

La diputada Cristi también pregunta si existen equipos capaces de llevar adelante los procesos. Efectivamente, más aún en un proyecto de esta envergadura, donde hay contrapartes privadas fuertes -los cinco bancos más importantes de nuestra República-, empresas con respaldo económico y una experticia dentro del sistema y del ámbito comunicacional, además con experiencia internacional, como lo es Tata.

Al constituir la coordinadora de Transantiago -en esto concuerdo con el ex ministro Etcheberry-, si bien la administración pública tiene los equipos técnicos para llevar a cabo ese proceso, requiere de equipos que, contractualmente, tengan un sueldo de mercado. Así se hubiesen hecho cargo desde la génesis del proceso.

Ahora bien, si revisamos, efectivamente ha habido variación y cambios de personal. Profesionales que trabajaban en infraestructura, jefes de departamentos que tenían posibilidades de ir a otras plazas laborales, lo hacían y no había como retenerlos económicamente.

La labor del coordinador de Transantiago no tan sólo tiene que ver con la parte técnica, sino también con dirigir el directorio de transportes, actuar como secretario ejecutivo del comité del Ministro para el transporte urbano -toma nota, escucha y toma decisiones-, proponer la autoridad de los estudios, dirigir planes de licitación del transporte público, condición administrativa, económica y financiera de las licitaciones, ver el programa presupuestario que se requiere para cumplir aquellos objetivos y supervisar los contratos que se pacten con personas naturales o jurídicas, suscritos con la subsecretaría, para el desempeño de tareas o estudios a desarrollarse con ocasión de Transantiago.

Transantiago es un programa que involucra muchos actos administrativos que se materializan a través de la institucionalidad correspondiente, en este caso transportes.

La supervisión de los contratos, función que tuve, es normada y escrita.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, no sé si escuché bien, pero de las palabras del señor Núñez interpreto que el programa de Transantiago se inició porque la Contraloría General de la República dijo que

debía partir en esa fecha. Por lo tanto, la Contraloría hace que se inicie este programa, a pesar de que no estaba listo para satisfacer las necesidades de los usuarios, y que no había nada preparado.

Podríamos plasmar en nuestro informe esa afirmación, que parte de la culpa del inicio de Transantiago es de la Contraloría General de la República.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, no he emitido juicio con respecto a ese tema, lo que he señalado es que el informe escrito que entrega la Contraloría General de la República señala que el sistema, administrativamente, tenía que haber comenzado el 22 de diciembre. El dictamen señala que se tomaron medidas correctivas y se generaron múltiples procesos de sanción al AFT por incumplimiento. En mis palabras nunca ha estado la voluntad de transmitir responsabilidad a la Contraloría.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi. La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, una última precisión.

Nuestro invitado dice que el ex ministro Etchebery señaló que podrían faltar recursos y equipo técnico para llevar una reforma de ese tamaño. Entonces, ¿cómo entendemos que por esta misma razón ustedes contrataron empresas asesoras a un alto costo -10 millones y tanto de dólares según Fernández & De Cea- para que ayuden y aporten, además de otras empresas?

Posteriormente, se informa que no podía partir el programa porque faltaban micros, sin embargo, se hace caso omiso y comienzan igual, con las mismas condiciones.

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

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, quienes hemos trabajado en la Administración Pública sabemos que quienes realizan una labor de apoyo a la gestión, como por ejemplo las asesorías, no tienen responsabilidad administrativa.

Por lo tanto, fortalecer la institución del Estado, no tan sólo tiene que ver con sus capacidades técnicas, sino también con la responsabilidad administrativa.

Hay otro aspecto que tiene que ver con el informe de Fernández & De Cea, y que apunta a las asesorías a la coordinadora de Transantiago donde, finalmente, se toma la decisión en función de aquellos informes. Ahora bien, si esas decisiones son buenas, erradas, deficientes o excelentes tiene que ver, obviamente, con la decisión final que toma la coordinadora de Transantiago. Por lo tanto, tengo entendido que el informe se realiza por una orden en donde el mandante es el Ministerio de Transportes para efectos de acoger las modificaciones, que tengo entendido fueron recepcionadas.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, ¿cuáles son las principales falencias del sistema, de los buses, del AFT y los operadores? ¿Qué se está haciendo para revertir estas falencias? ¿Qué sanciones se ha cursado y a quiénes? ¿Qué medidas se han tomado para revertir la situación de las comunas periféricas respecto de la malla de recorrido de los alimentadores?

El señor NÚÑEZ (don Danilo).- Señor Presidente, las falencias del sistema, aparecidas a partir de 10 de febrero, efectivamente tienen que ver con la ausencia de buses operando en la calle. En otro aspecto, tienen que ver con las frecuencias que éstos tienen debido a que en los contratos se consagra que las frecuencias son horarias, es decir, cierta cantidad de buses por hora, no señalando el intervalo entre buses.

Respecto de las medidas de corrección, la primera es la modificación de los contratos. Efectivamente éstos señalaban que había una demanda referencial inicial, pero después de mayo, luego que hubo ingresos mínimos garantizados, algunas empresas no alcanzaron la demanda esperada. En ese caso el propio sistema debió pagar la diferencia que faltaba.

Por lo tanto, el equipo asesor y jurídico del Ministerio de Transportes se ha abocado a que esta modificación de contratos genere incentivos económicos, en

la lógica de que a través de éstos, a partir de septiembre, la totalidad de los buses esté en la calle.

Junto con ello, hubo un proceso de modificación de recorridos, que quedó en una cifra de alrededor de doscientos cambios. Ahora, a través de los equipos asesores y de los estudios que Transantiago paga a distintas asesorías externas, se están revisando las distintas modificaciones en los sectores periféricos como en toda la red de Transantiago. Creo que eso va a ser paulatinamente señalado e informado por la propia autoridad de Transantiago.

Respecto a los nombres y responsables, no me siento capacitado para señalar responsabilidades, sólo me hago cargo de mis propias responsabilidades. Es cierto que pude haber luchado más allá de mis atribuciones como subsecretario. Por lo tanto, creo que cada uno debe hacerse cargo de sus propias responsabilidades y señalarlas.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Aldo Signorelli, coordinador de Transantiago.

El señor SIGNORELLI.- Gracias Presidente.

Señores diputados, en primer lugar, quiero hablar de quién soy, de mi rol, de los estudios de diseño, de la flota resultante de la licitación y de los prestadores privados de servicio, temas que han nacido de las últimas sesiones que he estado siguiendo por televisión.

Soy ingeniero civil, no el abogado conocido que es mi padre, magíster en ciencias de ingeniería con mención en sistemas eléctricos, ambos títulos de la Universidad de Chile.

Siempre he trabajado en grandes proyectos de ingeniería: en energía, en gestión, en tecnología, en infraestructura de transportes y medioambiente. He trabajado en varias compañías privadas y estatales, así como he sido académico e investigador. Hoy trabajo en el sector empresarial.

Partiendo por mi rol, quiero aclarar que nunca usé el nombre sobre el cual fui citado: coordinador general del transporte de Santiago. Siempre hablé de coordinador del Transantiago y en las actividades formales del Ministerio de Transportes era el Secretario Ejecutivo del Comité de Ministros del Transantiago. De hecho, mi única participación firmada en un rol oficial fue cuando puse notas en las propuestas que me tocó evaluar, con ese título: Secretario Ejecutivo del Comité de Ministros.

Mi rol como asesor a honorario del Ministerio fue tal como lo explicó don Germán Correa o don Javier Etcheberry, es decir, de coordinación, de facilitación y de vocería. Lo han preguntado varias veces esta mañana y lo voy a precisar de mejor manera. Sin embargo, antes trabajé como secretario ejecutivo de Sectra, entre 2000-2003, que es una comisión interministerial presidida por Transportes, bajo la tutela de Mideplan. También participa Hacienda, Obras Públicas y Segpres.

Ahora bien, ustedes se preguntarán: ¿qué hace en Transportes? Efectivamente, como ingeniero de la línea dura me gané el respeto del mundo de la ingeniería del transporte, especialmente porque los modelamientos y análisis de las redes eléctricas del transporte son parecidos y las áreas de ingeniería y electricidad tanto en la Universidad de Chile como en la Universidad Católica están muy cerca. Por lo tanto, conozco a todos los profesores desde muchos años.

En Sectra trabajé en todo el país con proyectos de las principales veinte ciudades, así como el transporte interurbano y las unidades de control de tránsito de Valparaíso, Santiago y Concepción.

El trabajo más importante que desarrollé fue haber levantado la línea 4 de Metro y la extensión de la línea 2 al norte.

Originalmente, la Sectra no era parte del directorio de transportes de Santiago, sin embargo, nuestro trabajo los motivó para que nos invitaran al directorio de Transantiago.

El señor MELERO.- ¿En qué año estuvo en la Sectra?

El señor SIGNORELLI.- Desde 2000 a 2003. A principios del gobierno del Presidente Lagos.

Me correspondió intensificar los proyectos de gestión de tránsito, de vías exclusivas y segregadas, reversibilidad y otras medidas de incentivo al transporte público, tema que incluso trabajé tiempo antes, entre 1997 y 1998.

En el verano de 2003 partí al sector privado y me pidieron que me quedara. Me nombraron en Transantiago, lo que asumí por lealtad con el proyecto. Trabajé en el ministerio de Transportes entre abril de 2003 y abril de 2005, oportunidad en que renuncié.

Mis roles específicos podemos separarlos en cuatro ámbitos:

Primero, en el comité de ministros de Santiago, como secretario. Se desarrollaron 34 sesiones en 24 meses, haciendo seguimiento y tratando los temas con los respectivos encargados, las actas y otras gestiones, siempre con un enfoque de directorio.

Segundo, coordinar el equipo de técnicos del programa Transantiago de la Subsecretaría de Transportes. Las áreas ya las mencionó mi antecesor: modelo de negocios, infraestructura, teconología, buses, servicios de transportes, comunicaciones y otros.

Quiero destacar que trabajábamos puertas abiertas al Estado y al mundo, con todo publicado en internet desde el primer día. Lo mismo, ya lo había hecho en la Sectra con centenas de eventos de trabajo y los más diversos grupos de interés, incluso publicamos borradores de bases de licitación, todos los estudios y datos.

En tercer lugar, coordinador de seguimiento del trabajo en los servicios involucrados en Transantiago, tanto miembros del comité de ministros como otros. Es decir, con municipios, Contraloría, Serviu, Sectra, Concesiones, Obras Públicas, Subsecretaría de Transportes, Intendencia, etcétera.

En cuarto lugar, vocería, divulgación y difusión de las oportunidades de negocios de este proyecto. Medios de comunicación, operadores amarillos, operadores internacionales, otros inversionistas, representación de autoridades del ministerio. Ésas son las cuatro tareas, bastante parecidas a las ya señaladas.

En Transantiago, mi falta de atribuciones, en términos de que no contaba con respaldo legal para mi trabajo y desarrollar esas tareas, me impidieron ejercer un rol más eficaz, por ello concluí mi presencia en el mismo, en el momento en que lo estimé más oportuno para no afectar el plan, es decir, cuando se licitaron los buses y el AFT.

Quiero hacer notar que todos los actos administrativos de Transantiago son firmados en el Ministerio de Transportes. Es un programa del ministerio.

Por otra parte, fui director de Metro S.A. desde noviembre de 2001 hasta mayo de 2004. Efectivamente, en Metro asumí un año y medio antes de estar en Transantiago y actué con mucha energía y dedicación en los distintos proyectos de esa enorme empresa.

Renuncié al directorio en mayo de 2004, momento en que el rol de operador y regulador se hicieron incompatibles. En las sociedades anónimas esta situación es central y, por lo tanto, en ese momento, el nombramiento que me había hecho el sistema de empresas públicas en que habíamos previsto que era necesaria una coordinación entre Metro y Transantiago, se transformó en una necesidad de mantener las compatibilidades o los intereses en cada uno de los ámbitos. Voluntariamente parto del directorio de Metro.

En resumen, mi rol en el diseño de Transantiago fue importante, sin embargo, limitado. No participé en la implantación. Hace casi dos

años y medio que no tengo participación y quiero excusarme por no referirme a este período.

Sí quiero expresar mi opinión personal en cuanto a Transantiago. Es un proyecto muy importante, pero a la vez muy complejo. Una gran innovación que requiere enorme esfuerzo para ponerlo en servicio y mucho más esfuerzo para mantenerlo en el tiempo.

Quiero volver a esta frase: "mucho más esfuerzo para mantenerlo en el tiempo". Lo que hoy tenemos en la calle no es un reflejo completo de las bases de licitación, por lo tanto, estamos en plena etapa de puesta en marcha y muchos aspectos de diseño que aún no pueden ser evaluados, pues no están operando como sistema, tal cual fueron contratados con los operadores y prestadores del servicio privado.

Me he sentido muy afectado por esta situación, desde principios de año. Soy usuario del Transantiago y entiendo perfectamente lo que sufren algunos santiaguinos. Pero también he visto las mejoras en seguridad, reducción de asaltos a choferes, disminución de accidentes, sectores muy bien atendidos, implementación de la tarjeta Bip, etcétera.

Cuando el proyecto esté funcionando plenamente se podrán identificar situaciones que pudieron ser abordadas de otra manera, así como también esta Comisión hará la evaluación que corresponda, en todos los aspectos, y si me concierne, lo asumiré con autocrítica y el profesionalismo que me ha caracterizado.

Sin duda, el antiguo sistema amarillo debía ser modificado. Era primordial, por la vida de la gente -usuarios y choferes- la seguridad por competitividad país -existencia de un complejo escenario en una ciudad con ese sistema de transporte en un país en vías de desarrollo-, y por la contaminación, tema que fue tratado en sesiones anteriores. Les pido que no confundan los actuales episodios de contaminación por el uso masivo de diésel industrial, dada la crisis de gas natural, con las mejoras en la disminución de emisiones por motores menos contaminantes Euro IV, que son estándar Transantiago.

Transantiago era y es un elemento del plan de prevención y descontaminación atmosférica de la Región Metropolitana.

Funcionará bien. Participé en varios aspectos, como en el diseño de Metro, en las conexiones viales estructurantes de la ciudad, como Blanco Encalada y Las Rejas-Departamental; motivé a los actores, etcétera.

Transantiago es similar a muchos sistemas de transporte en el mundo y deberemos estar a la altura.

Ahora bien, quiero señalar tres temas técnicos que han surgido en las sesiones anteriores.

Respecto de los estudios, Sectra y el programa Transantiago de la Subsecretaría de Transportes efectuaron estudios de diseño en ingeniería. Fueron del orden de veinticinco los contratos en que me tocó participar y que se iniciaron durante mi gestión. Es decir, nueve millones de dólares en inversión, que calculé en valor actual. Lo interesante es que es el equivalente al 0,09 por ciento del proyecto total. En Chile, el estándar es que el 3 por ciento del presupuesto total está destinado a estudio. En el mundo es el 10 por ciento, pero aquí hablamos de menos del 0,1 por ciento.

Todo se hizo mediante licitación, y hay del orden de dieciséis empresas adjudicadas. Todos los estudios fueron evaluados en Mideplán, en la Dirección de Presupuestos, según la norma general de inversiones. Yo mismo concurrí, en este Congreso Nacional, a los debates presupuestarios, de seguimiento de inversiones, o a las comisiones de Transportes del Senado y de la Cámara de Diputados, siempre mostrando el marco estratégico y específico.

Todos los estudios fueron evaluados, adjudicados y ejecutados con contrapartes colectivas, conformadas por todos los organismos incumbentes y bajo la responsabilidad de un profesional del ministerio, varios con contraparte internacional del Banco Mundial, y fueron auditados por la Contraloría o por auditorías externas, según correspondiera. Para mí es un tema relevante, pues

aquí no hay discusión sobre cómo se usaron estos fondos, por cuanto las contrapartes siempre fueron muy completas y masivas.

Determinación de la flota de buses licitados y el rol de los operadores, tema que fue abordado en la última sesión.

La licitación estableció un rango para que los operadores participantes pudieran ofrecer valores por pasajero transportado, un mínimo y un máximo para cada unidad de negocio troncal y alimentadora. Este valor resultó del cálculo actualizado de los estudios de costo y de los modelos de recorridos.

Los estudios de costo mostraban cuánto cuesta explotar el sistema, y los recorridos son, precisamente, las unidades de producción.

Durante la licitación, en la oficina de datos del Transantiago, se efectuó un análisis detallado de las bases de licitación, en especial de los aspectos económicos, con todos los interesados, operadores de buses nacionales e internacionales, bancos nacionales e internacionales, fabricantes de buses, de carrocerías, de motores, de partes de buses, proveedores de tecnología, inmobiliarias, constructoras y otros actores interesados.

Todos los antecedentes se publicaron en el sitio web de Transantiago y, además, fueron revisados directamente por consultores de la División de Transportes del Banco Mundial, a petición del Ministerio de Hacienda.

Durante los meses finales de 2004, hubo tres aspectos que debieron ser considerados en este análisis con los interesados, lo cual es muy relevante: Primero, la credibilidad de las estimaciones; segundo, los incentivos a la inversión, y tercero, el factor de crecimiento de la demanda, que, según las bases, era de 1,7 por ciento anual.

Respecto de las estimaciones de demanda, siempre hubo dudas de la certeza de los modelos, a pesar de que la metodología empleada por Sectra es de las más robustas que existen, y siempre hubo debate.

Así, durante 1990, recuerdo muy bien que se debatió ampliamente sobre si se habían equivocado o no los modelos de Sectra respecto de la línea 5 de Metro. En efecto, las modelaciones de esos años fueron posteriormente cuestionadas. Pero al igual que en otros casos como, por ejemplo, Biovías o Merval recientemente, las estimaciones se hicieron con supuestos que no se cumplieron por razones exógenas al proyecto evaluado. En el caso de la línea 5 del Metro, el transporte público no se redujo como debiera haber sido, pero se mejoró la infraestructura y los buses tenían una velocidad comercial mucho más alta y competitiva que dicha línea. Por lo tanto, la demanda esperada para la línea 5 no fue la que se modeló en su debido momento. Entonces, había ese antecedente y la crítica de si era posible creer o no en los modelos.

El señor BURGOS.- ¿Esos modelos eran de Sectra?

El señor SIGMORELLI.- Sí. Además, el Metro hacía sus propias modelaciones.

El señor BURGOS.- ¿Fernández & De Cea eran parte de esos modelos?

El señor SIGMORELLI.- Sí, también estaban en uno de ellos.

Fernández & De Cea tiene un nicho que a ustedes llama la atención y que precisamente es la modelación estratégica. Sectra y Transantiago han contratado a otras compañías que están en otros nichos, en los cuales Fernández & De Cea no participa.

El señor BURGOS.- ¿Hay alguna en la cual no participe?

El señor SIGMORELLI.- Hay varias en que no participa.

Debido al impacto económico de la situación mundial del período 2002-2004, el empleo disminuyó en Santiago y, por ende, la relación entre el empleo y el uso del transporte público en total. Por

lo tanto, es muy importante situarnos en ese contexto. Entonces, por una parte, no es transparente lo que ustedes hoy dan por hecho de que si el modelo decía 5 mil había que tener 5 mil. En ese momento había muchas dudas sobre lo que establecía el modelo y cuánto había que tener. Asimismo, había un problema de disminución de la demanda. De manera que eso exacerbaba la preocupación de creer o no en las cifras computacionales. Eso lo veía todos los días cuando hablábamos con los operadores. No era llegar y decir que ahí estaba el informe de Fernández & De Cea o de otra firma.

¿Cuál es el rol de los prestadores privados? Se ha criticado en varias editoriales de economistas y en medios de comunicación que el Transantiago es un diseño centralizado y que no siguió las reglas del mercado. Desde luego, el modelo de diseño del transporte público entregó una referencia centralizada de optimización económica y de servicios, pues el sistema totalmente liberalizado de los buses amarillos y su informalidad no había resuelto la calidad de servicio que se esperaba y las externalidades ambientales y de seguridad. En el sistema amarillo las fallas comerciales eran superiores a lo admisible, convirtiendo al transporte público en el servicio peor evaluado en la ciudad. El resto de las variables de las bases de licitación entregaron a los privados importantes espacios de desarrollo de sus negocios. Se centralizaron decisiones estructurales, pero muchas de ellas quedaron a la libertad económica de cada uno de los participantes.

Las licitaciones de los años 90 que terminaron con el Transantiago fueron avanzando en la dirección de grandes compañías, choferes contratados, calidad de servicio y economías de escala. Pero no lograron plasmar eso y era importante generar más energía para romper la fuerte informalidad de los operadores amarillos.

Como en todo servicio de utilidad pública, el Estado, que por mandato constitucional debe proveer y está facultado a externalizar en privados, establece distintas condiciones de satisfacción de la calidad de servicio a costos sustentables.

En el caso de Transantiago las bases obligan a tener un buen desenvolvimiento en aspectos integrantes de dicha calidad de servicio, como control de la evasión, información, condiciones de acceso al sistema, es decir, recarga de tarjetas de pago, paraderos, etcétera; impacto ambiental, seguridad y prestaciones a los usuarios.

Esos operadores privados son los responsables de fijar sus condiciones, dentro de los marcos contractuales, para entregar el servicio a los clientes requeridos por las bases de las respectivas licitaciones. Asimismo, los operadores de buses, los bancos del administrador financiero, el sistema de información a los usuarios y los proveedores de infraestructura concesionada deben cumplir sus contratos y prestar el mejor servicio.

Las empresas privadas están obligadas a mejorar el atractivo del modo de transporte público para que existan recursos suficientes para pagarles sus servicios. Es decir, no sólo tienen que cumplir un contrato, sino que deben cumplirlo bien, pensando en el cliente. Ya se hizo ver que esto estaba resultando una excepción, pero eso es lo que se espera: que cumplan sus contratos.

Respecto de la flota, el promedio del rango de precios proviene de los datos de los modelos diseñados por los especialistas, pero había dudas respecto de que la demanda iba bajando.

En los contratos de los operadores se estimó la demanda referencial en base a modelos -que sirvieron para las líneas de Metro- y se establecieron frecuencias mínimas y un factor de utilización promedio máximo de 90 por ciento de los buses en la hora punta, y dada la velocidad comercial que las bases establecen que debían ser estipuladas por el Ministerio de Transportes seis meses antes de la puesta en marcha, se podía obtener la flota exacta; pero, insisto, la responsabilidad de la flota para proveer servicios es del operador en este testeo de mercado.

Este testeo de mercado es parte de las condiciones de flexibilidad comercial del Plan, que tiene como contrapartida pública condiciones por bases de licitación, fiscalización, seguimiento y planificación de la expansión, entre otras, por parte del Ministerio.

De haber variaciones, que ciertamente deben ocurrir, de la demanda referencia, las bases establecen que las empresas deben ajustar su flota. En caso de que la demanda fuera superior a la referencia están obligados a aumentar el número de buses.

Los contratos establecen los mecanismos para cumplir la demanda, ya sea con buses de la misma empresa, con otros o licitados a terceras empresas, si no pudiesen cumplir con la flota necesaria.

Además, la troncal 3, que como se sabe se licitó por la minuta que yo mismo firmé y que fue entregada por Javier Etcheberry hace una semana, tiene un plazo corto de duración para hacer de ajuste con las variaciones de frecuencia.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, a propósito de las modelaciones, que obviamente no están exentas de errores, le pregunté entre los casos que nombró como típica modelación - línea 5, Merval y el ferrocarril a Biobío- si había participado Fernández & De Cea, es decir, la misma empresa que asesoró Transantiago, y me dijo que sí.

El señor SIGNORELLI.- Sólo en la línea 5. El resto no me consta.

El señor BURGOS.- No le consta.

Entonces, si sabía que hubiesen participado en Merval y en el ferrocarril del Biobío, porque, según lo que he leído en la prensa, ambas modelaciones resultaron bastante lejanas a la realidad de uso, y entiendo que uno de los mayores problemas de financiamiento fue el poco uso que tiene Merval. Si esa pregunta no la puede contestar, pido que quede en Acta.

En segundo lugar, el señor Signorelli señaló que no puede calificarse el Transantiago mientras no esté plenamente en funcionamiento. Eso me parece lógico, ya que es difícil calificar cualquier cuestión mientras no esté en pleno funcionamiento, pero por los datos que tengo la plenitud de funcionamiento, en el caso de esta política pública, es una cuestión que se pierde en el tiempo. Por ejemplo, la infraestructura al ritmo que se está construyendo estará lista, aproximadamente, el 2018, por lo tanto, desde que entró en vigencia van a transcurrir trece años antes de calificarlo. Como el señor Signorelli trabajó en los orígenes, quiero decirle que no comprendo cómo no se expresó aquello de manera clara, cómo es posible que se haya dejado creer a las personas que lo que venía era una revolución en el transporte, con una mejora de calidad que se notaría de inmediato, y no haberles dicho: "Miren, aquí vienen doce años de sacrificios en varias áreas."

Es algo que no me cabe en la cabeza. No sé si el señor Signorelli puede ayudarme a responder esas interrogantes.

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

El señor SIGNORELLI.- Señor Presidente, no se puede decir que está funcionando el Transantiago que se contrató, para los usuarios el Transantiago está funcionando, pero con las dificultades que yo mismo reconozco y por las cuales me he hecho una fuerte autocrítica.

Pero, por otra parte, la infraestructura que usted señala que falta está considerada en los contratos, y hay plazos para que se construya. Por lo tanto, para medir si el diseño en el que participé estaba bien o mal hecho hay que considerar todos aquellos elementos que ya deberían estar funcionando y no lo están.

En cuanto a la comunicación, fui muy cuidadoso cada vez que hablé con la prensa, pero ésta siempre levantó al Transantiago con mucha fuerza y lo ponía

como la gran solución. En todo caso, en el video, en cuya elaboración me correspondió participar, que creo que aún está en la página web del Transantiago, se habla de plazos y yo mismo, cuando me correspondió venir a informar a esta Cámara sobre este proyecto, dije que éste es un conjunto de sistemas que deben ir madurando. Pero es efectivo que la comunicación del Plan, que debería haberse desarrollado con el Centro de Información y Gestión, se postergó luego de que esa unidad se declarara desierta, con lo cual se perdió un tiempo valioso para poder informar mejor a la comunidad.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del señor Signorelli y su disposición para esperarnos durante todo el tiempo en que recibimos al subsecretario.

Señor Signorelli, usted dice que fue delicado con la prensa. Aquí tengo algunas declaraciones tuyas que me gustaría comentar. Pero antes quiero que me aclare un par de cosas.

No sé si me equivoco, pero tengo entendido que usted fue secretario ejecutivo de la Sectra entre 2000 y 2003, director de Metro entre 2001 y 2004, coordinador general del Transantiago entre 2003 y 2005 y que desde ese año hasta la fecha se desempeña como gerente general de ACTI, Asociación Chilena de Empresas de Tecnología e Información, A. G., de la cual forma parte Sonda.

El señor SIGNORELLI. Sí, claro. Y Tata también.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Por lo tanto, me parece que fue durante su gestión que se concretaron las bases del diseño y de la licitación y se firmaron los contratos.

El señor SIGNORELLI.- No. Los contratos no.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No se firmaron los contratos, pero sí de establecieron las bases de las licitaciones, ¿no es cierto?

El señor SIGNORELLI.- Sí.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me parece que no hay alguien más que haya estado en cada uno de los componentes de este sistema. Imagino que por los altos cargos que ha ejercido tuvo enorme influencia en las decisiones que se tomaron, por lo que quiero que me responda algunas preguntas muy puntuales, por su intermedio, señor Presidente.

¿Usted cree que el Transantiago fracasó?

El señor SIGNORELLI.- No todavía. Va a estar bien. El ministro está trabajando con ese objeto. Como dije en mi introducción, dado que trabajé en su diseño, pienso que este proyecto va a funcionar.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Se siente en algo responsable de este fracaso a medias, que usted dice que no es tan así?

El señor SIGNORELLI.- Como señalé, cuando el proyecto esté funcionando y esta Comisión emita su informe, evaluaré las críticas por lo que a mí me corresponda y las asumiré con el profesionalismo y la autocrítica que siempre he tenido. Si se establece que una cosa que se hizo no debió haberse hecho de esa forma, porque trajo tales o cuales problemas y yo estuve involucrado en eso, lo asumiré. Pero en este momento me parece que el proyecto todavía no está funcionando en términos que permitan medir si el diseño tuvo o no dificultades.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Como coordinador del Transantiago usted llevó adelante el proceso de licitación con los operadores y el AFT ¿Reflejan esos contratos una visión adecuada del sistema que ustedes querían imponer en el transporte público? Esto se lo pregunto porque todos hablan de un fracaso estructural del diseño del Transantiago, del que usted formó parte, al cual se atribuyen la mayoría de las responsabilidades por los problemas.

El señor SIGNORELLI.- No. Le insisto en que no. Creo que el diseño tiene elementos de innovación importantes. Hay componentes privados. En ese momento –creo que hoy también- el rol del Estado era entregar a empresas privadas la prestación del servicio de transporte de pasajeros. Fíjese usted que todos los servicios de utilidad pública se venían entregando al sector privado.

Las sanitarias probablemente eran las más cercanas en ese momento; las eléctricas fueron antes, todos con éxito. El transporte público desde mucho antes venía en manos del sector privado. Hay expresiones de muy baja participación de Metro o de la empresa de transportes del Estado en su momento, pero preferentemente el transporte siempre fue privado, pero era muy malo. Por lo tanto, lo estamos comparando con un sistema muy malo, y diseñar y cambiar un sistema muy malo obviamente que requiere de un gran esfuerzo. Entonces, con todo respeto, no estoy de acuerdo con usted cuando dice que el diseño es lo más mal evaluado en este momento.

Señor Presidente, cuando el sistema esté funcionando, insisto, ahí realmente se podrá ver si el diseño era o no el apropiado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Se lo pregunto porque desde el ex coordinador Germán Correa hasta los distintos invitados que han concurrido a la Comisión se han hecho cargo de que hubo fallas importantes en el diseño, por ejemplo, falta de recorridos, problemas con el AFT, con el diseño de las mallas, que es lo que ha tenido a los usuarios entre la espada y la pared; con la cantidad de unidades de negocio, con las zonas que se dejaron sin cobertura, es decir, con la forma en que se estructuró el sistema. Eso es lo que se ha criticado siempre. Por lo tanto, se lo consulto porque usted formó parte de ese diseño.

El señor SIGMORELLI.- Señora diputada, lo que usted acaba de criticar no está en el diseño. No está en el diseño que no se atiende público; no está en el diseño que no pasen buses por los hospitales.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me refiero al cambio del modelo puerta a puerta al modelo de trasbordo.

El señor SIGMORELLI.- Eso sí.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En el fondo, se dejó establecido que habría menos congestión, menos contaminación, pero ninguno de esos supuestos se cumplieron. También se dijo que se demorarían menos los viajes producto de que estaría más concentrado.

El único supuesto válido es que con la tarjeta BIP se mejoró sustancialmente el método de pago, porque se evitaban asaltos. Eso está muy bien evaluado por la ciudadanía, pero el modelo puerta a puerta que se cambió a trasbordo es sustancialmente complicado cuando no había nada de infraestructura, y se dice que la infraestructura se diseñó hasta el 2010.

¿Concuerda con la afirmación de los consultores Fernández & De Cea que dicen que el diseño era adecuado, pero que en las bases de licitación se cometió el error de rebajar la cantidad de buses necesarios para operar el sistema?

El señor SIGMORELLI.- No, y sigo sin estar de acuerdo con que el sistema de troncales y alimentadores no sea bueno. Ése es el estándar mundial, y resulta que todos los académicos que han pasado por aquí, con excepción de uno que no es académico de transporte, dijeron que era malo. Por lo tanto, con mucho respeto le pido que me permita disentir.

Obviamente, tiene que existir un sistema de control y de articulación a fin de que para el usuario ese esquema sea lo más transparente posible, que es el único que permite racionalidad, porque no podemos tener un bus para el viaje de cada persona, así como tampoco los que viven lejos y los que viven cerca deben pagar lo mismo. Es necesario incorporar elementos de racionalidad económica al sistema.

Respecto de la segunda parte de la pregunta, le vuelvo a decir lo que leí en mi introducción. Al principio no estaba esta polémica porque la demanda iba bajando y los modelos siempre eran cuestionados.

En esta oportunidad esa compañía ha demostrado que su modelo estaba en lo cierto, pero hace dos años y medio, cuando salí del Transantiago, la situación era totalmente al revés. La demanda estaba bajando, el Metro por primera vez tenía menos demanda en un año respecto de otro y, por lo tanto, la percepción de riesgo de sobre inversión había que tenerla controlada. Pero le pido que también me entienda que las bases establecen la condición perentoria, imposible de no cumplir, de que se adapte la oferta a la demanda.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero la fase de licitación contempla una cantidad de buses que es absolutamente inferior...

El señor SIGMORELLI.- A lo que hoy dicen que se necesita, pero en ese momento decían que era mucho.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- De 4 mil buses a una realidad de 8 mil. Como usted indica, puede que idealmente el sistema de trasbordo sea beneficioso. De hecho, en muchos países se utiliza, pero tomando en cuenta la realidad vial de la ciudad de Santiago y lo que se ha invertido en infraestructura, la verdad es que el modelo era bastante complicado de implementar, debido a que no estaba la totalidad de las calles pavimentadas, lo que también ocurría con los paraderos y las vías segregadas. A modo de ejemplo, puedo citar lo que sucede en la calle Santa Rosa, avenida en la que no sé dónde se puede construir una vía segregada según las especificaciones establecidas en las bases, porque resulta imposible efectuar un número tan grande de expropiaciones y derribar edificios nuevos.

El modelo con trasbordo es bueno, pero en la medida en que se dan las condiciones morfológicas de la ciudad para implementarlo.

El señor SIGMORELLI.- Puedo ceñirme a lo dicho por el señor Javier Etcheberry, que también aparece en la minuta que preparó otro funcionario que trabajó con él, en cuanto a que nadie propuso una opción distinta.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Eso quiere decir que se eligió porque era lo que había.

El señor SIGMORELLI.- No tuvimos a la vista ningún estudio serio, ni siquiera de los operadores que participaron en las propuestas, que indicara una opción distinta a la del método de troncales y alimentadores.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Había otros informes, no tan serios, que decían otra cosa?

El señor SIGMORELLI.- No. Esos informes decían otra cosa sobre aspectos puntuales, pero ninguno se refería al tema estructural respecto del que me ha preguntado, sino que tenían que ver con la ingeniería de detalle de los paraderos, las condiciones de infraestructura y la velocidad comercial. En todo caso, lo que señalo aparece en una minuta que no estoy seguro si fue elaborada por mí.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Se refiere a la minuta que dice *big bang* versus Implementación por Etapas?

El señor SIGMORELLI.- Esa la preparé yo, pero no estoy seguro de si en ésta u otra se hace referencia a que en esos momentos no había otra postura para abordar el tema.

La única propuesta que recuerdo es la de los operadores de los buses amarillos, en la cual nos señalaron que no nos preocupáramos y que operáramos con ellos, puesto que de a poco introducirían avances e importarían buses nuevos. Sin embargo, su propuesta implicaba sólo más de lo mismo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Más de lo que hay hoy, porque cabe recordar que las micros amarillas se *enchularon*, de manera que no ha habido un gran cambio.

El señor SIGMORELLI.- Sí, pero muchas de ellas tienen una antigüedad menor a cinco años y funcionan bien.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Usted renunció a ese plan? ¿Se sintió presionado para echar a andar el Transantiago con las fallas tremendas de infraestructura que estaban a la vista? ¿Le pidieron la renuncia o renunció voluntariamente, debido a que lo estaban presionando para poner en marcha el Transantiago en las condiciones y con la premura planteadas?

El señor SIGMORELLI.- Renuncié porque no tenía atribuciones legales para desarrollar la implantación del programa. Estaba empleado a honorarios, porque hasta la etapa de diseño eso es posible, pero con posterioridad, en la fase de negociación de los contratos y de establecimiento de seguimientos, esa situación no era factible.

Por lo tanto, tal como señalé en la prensa, dada la importancia del proyecto, preferí hacerme a un lado y no entrar en una disputa de competencias, con el objeto de dejar que siguiera fluyendo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- O sea, ¿era un problema contractual suyo, que estaba a honorarios?

El señor SIGMORELLI.- No hay estructura legal de la coordinación de Transantiago, porque es un programa de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Usted me quiere decir –planteado en buen chileno- que el coordinador de Transantiago pintó el mono?

El señor SIGMORELLI.- Alguna gente pensaba que mi rol era muy secundario, porque no contaba con las atribuciones suficientes, pero otros estimaban que era importante.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Qué piensa usted?

El señor SIGMORELLI.- Ya dije cuál era mi rol, para lo cual establecí cuatro funciones que debía cumplir: oficiar como secretario del Comité, coordinar los equipos técnicos del Ministerio de Transportes, coordinar los equipos técnicos de las otras reparticiones involucradas y apoyar la vocería y la divulgación.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Renunció porque se sintió presionado a apurar la puesta en marcha de Transantiago?

El señor SIGMORELLI.- Al contrario, nosotros fuimos los que extendimos su puesta en marcha. Cambiamos de una filosofía de *big bang* a una por etapas, de manera que no siento que haya apurado nada. Por el contrario, la prensa de la época nos criticó en las tres oportunidades en que cambiamos la fecha de su entrada en operación.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Renunció porque el cargo de coordinador general de Transantiago no le daba ninguna facultad relevante para echar adelante el plan?

El señor SIGMORELLI.- Efectivamente.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, el tema de la renuncia es importante, de modo que quiero ser claro con el señor Signorelli y manifestarle que uno de los motivos que se señaló en la prensa y por otros medios como motivo de su renuncia fue que no estaba de acuerdo con el Presidente Lagos en la idea de echar a andar el Transantiago en octubre de 2005, porque no estaban dadas las condiciones para hacerlo.

¿Existió esa razón? ¿Ese argumento concreto de que usted, como coordinador del Transantiago y por lo tanto más allá de las facultades legales y de su función a honorarios o a contrata

de trabajo, que es un asunto distinto, pero que era la cara visible del Transantiago, era quien más sabía en ese momento?

¿Estaba convencido de que no podía partir en octubre, y que era mejor dar un paso al lado?

El señor SIGNORELLI.- También

leí eso; no estoy de acuerdo.

Además, no hubo dificultad en octubre de ese año, porque las etapas sustantivas de inauguración ya habían pasado para el otro Gobierno. Por lo tanto, no era un problema del entonces presidente Lagos. En su momento, le planteé que no era prudente echar a andar el programa que estaba recibiendo cuando me hice cargo de la coordinación. Él aceptó que la inauguración fuera muchos meses o, probablemente, años después de que terminara de ser Presidente.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Entonces, ¿qué se produjo en octubre de 2005? Me refiero a la salida de los buses verdes; quedamos todos pasmados positivamente.

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Signorelli.

El señor SIGNORELLI.- Señor

Presidente, voy a revisar la minuta que preparé y que trajo Javier Etcheberry la semana pasada.

Aquí hay tres fases: la primera tiene tres subetapas. En octubre -como me recuerda-, llegan los buses de Brasil. El 27 de agosto se inicia la fase 1 A. Se echan a andar los mismos recorridos originales con las empresas nuevas. Se cuenta con un año para que las empresas nuevas se constituyan como tales, capaciten a sus choferes y desarrollen los elementos que figuran en esta minuta. Pero esto es sólo una fase, no había ningún problema para mí haber estado en ella.

Mi renuncia se produjo cuando volví al sector privado. En ese momento, la etapa que venía correspondía a otras entidades, con las atribuciones del caso.

El señor HALES (Presidente).-

Tiene la palabra el señor Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don

Cristián).- El señor Etcheberry planteó que el Gobierno del Presidente Lagos, de quien fue ministro, quiso que esto se iniciara por etapas.

El señor subsecretario señaló algo no muy claro: que ellos heredaron una situación del Gobierno anterior, en el sentido de que no había que partir por etapas hasta el 10 de febrero. Ahora, usted nos señala lo mismo que el señor Etcheberry: que iban por etapas. Por lo tanto, sería bueno aclarar esta situación. A su juicio, ¿qué plantearon el Gobierno del Presidente Lagos y sus ministros? ¿Había que partir por etapas? ¿Qué pasó con el Gobierno de la Presidenta Bachelet y con el ministro Espejo, que comenzó de golpe un día equis y lo postergó varias veces?

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

El señor SIGNORELLI.- Señor

Presidente, no hay ninguna duda. Los contratos establecen el cronograma que está en esta minuta, por lo tanto, éstas son etapas.

Espero que no me pidan que me pronuncie sobre lo que ha pasado después.

El señor HALES (Presidente).-

Pero puede referirse a esa sugerencia, a los titulares de las etapas, por lo menos, como le pregunta el diputado Monckeberg.

El señor SIGNORELLI.- La fase 1

A): 27 de agosto; la fase 1 B): 15 de noviembre de 2005. Se incorporan más buses.

El señor HALES (Presidente).-

Esperamos que nos diga la fecha y la materia.

El señor SIGNORELLI.- La fase 1 A) se inicia con nuevos operadores, que son los que comandan. Ya no son las trescientas y tantas líneas, sino que quince empresas.

El señor HALES (Presidente).- Sin nuevos recorridos.

En la malla amarilla, por decirlo así, salen los buses nuevos.

El señor SIGNORELLI.- Por lo tanto, empieza la formalización de la estructura empresarial de los operadores. Paralelamente, están trabajando el administrador financiero y los otros actores.

La fase 1 B) incorpora buses adicionales y el Metro salta con Puente Alto y con la extensión de la línea 2, Cerro Blanco.

Al final del Gobierno del Presidente Lagos, la fase 1 C), con la incorporación de la restante flota de los troncales 2 y 4, inicio de la Línea 4, Vicente Valdés, cocheras intermedias y otras más.

La fase 2, que es el 27 de mayo de 2006, durante este Gobierno, se presenta la puesta en marcha de multivías y ajustes de la flota. Tienen que salir 1.800 buses antiguos.

En la fase 3, el 25 de agosto de 2006, comienza la plena operación del Transantiago.

En ese momento cambiaron los recorridos y puede interpretarse como un momento cúspide. Pero anteriormente había etapas para que cada uno de los módulos fuera madurando.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, con esa lógica, el 10F es una etapa más. Podría haberse calificado con cuatro o cinco.

El señor SIGNORELLI.- El 10F es el equivalente a la fase 3.

El 25 de agosto se cambió al 10 de febrero.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, la explicación es perfecta, pero no se comprende con el argumento del *big bang* y de que todo cambió bruscamente.

El señor SIGNORELLI.- No soy analista, pero creo que está claro lo que fue ocurriendo.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero saber respecto del rol del señor Signorelli en Sectra.

Se lo pregunto porque dentro de nuestros primeros invitados estuvo la gente de Sectra que deslindó muchas responsabilidades respecto de la malla y de su confección. Me quedó la impresión de que no tuvieron mayor implicancia, importancia o relevancia en confeccionar la malla de recorridos. A su vez, plantearon que Fernández & De Cea podría tener algún grado de responsabilidad, o los asesores.

Luego vino Fernández & De Cea y habló del diseño estratégico y del diseño detallado. Criticaron la mala elaboración de las mallas. Ellos estaban preocupados sólo de lo estratégico, no del detallado.

Mañana están invitados nuevamente y les vamos a preguntar la diferencia entre estratégico y detallado.

Entonces, ¿cuál es la responsabilidad de Sectra en la elaboración de la malla de recorridos? ¿Quién armó esa malla?

El señor SIGNORELLI.- Mientras estuve en la Sectra entregamos hasta el escenario 5.5, que se ha hecho tan famoso. Mi responsabilidad es total.

Tomamos la red amarilla, optimizamos el sistema de troncales y administradores y establecimos las áreas.

¿Por qué esas áreas? Porque era importante que tuvieran una cierta estructura geográfica. Se hicieron diez, porque el estudio de costo nos sugería flotas del orden de 500 buses. Por lo tanto, era necesario que existiera ese orden de magnitud de recorridos.

Las bases establecen que cada operador de alimentadores debe tener una sintonía fina con su comunidad para cumplir la demanda. Se le paga por pasajero transportado desde el primer momento, por lo tanto necesita buscar pasajeros.

Trabajé con todos los municipios de la ciudad y los oficié tres veces. Tuvimos muchas reuniones y me ha dolido escuchar en televisión a algunos alcaldes que dicen que nadie les preguntó. Personalmente estuve en sus oficinas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero no con los de Recoleta.

El señor SIGNORELLI.- Estuve con el alcalde de Recoleta en dos oportunidades, en la Sectra y...

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Él dijo que no.

El señor SIGNORELLI.- He estado varias veces con él y no tengo ningún problema en conversarlo personalmente. Tengo una muy buena opinión de su persona. Estuvo en la Sectra. Me acuerdo nítidamente porque además había otros alcaldes de la zona norte.

Traje los oficios mediante los cuales les pedíamos a los alcaldes que tuvieran la amabilidad de revisar las mallas, de conversarlo con sus equipos.

Algunos municipios fueron muy cuidadosos. Por ejemplo, Providencia nos reclamaba cuando no les gustaba algo. Fue una relación muy compleja, pero activa.

Traigo a colación ese ejemplo porque era uno de los municipios críticos de los recorridos de su zona.

Terminando la idea, soy responsable de mi rol en la Sectra, de los primeros modelos. Después me tocó estar en Transantiago y soy responsable del modelo hasta que se licitó. Por supuesto, eso es lo grueso de lo que hoy está en la calle. Lamentablemente, una vez más llegamos a la conclusión de que el contrato no se está cumpliendo en términos de sintonizar en los alimentadores la malla táctica con la malla de detalle.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sería importante que el señor Signorelli nos dejara copia de los oficios y de las comunicaciones.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el 22 de abril de 2005 nuestro invitado declaró lo siguiente: "Me voy con el orgullo de haber finalizado la etapa técnica y cumplido la misión encomendada. Hoy, Transantiago se encuentra licitado y con contratos firmados. Llegar a abril de 2005, con un proyecto perfilado, no fue tarea fácil. Debimos enfrentar un largo proceso, durante el cual se fueron superando las complejidades que presentaba una iniciativa de tanta envergadura como ésta".

Si usted tuviera la posibilidad de volver al 22 de abril de 2005, luego de todo lo ocurrido, ¿volvería a declarar lo mismo?

El señor SIGNORELLI.- Sí, lo acabo de aclarar nuevamente.

He dicho que estoy orgulloso de donde trabajé, que éste es un proyecto que va a funcionar y yo trabajé en él. No voy a evadir mi responsabilidad.

Dije que si hubiese elementos que no se realizaron bien y que se me adjudiquen por la Comisión o el devenir del proyecto, los evaluaré y veré si es así o no. Por lo tanto, mantengo la cara en alto para decir que en ese momento terminó una etapa insospechada, ya que nadie pensaba que íbamos a tener éxito en la licitación.

Ahora bien, tengo dudas en cuanto a lo relativo a la firma del contrato, porque el coordinador de Transantiago no los firma. Tal vez eso fue un efecto de la entrevista, tengo entendido que los firma el subsecretario o el ministro. Creo que se firmaron algunos meses después. No sé exactamente cuándo. A lo que me refería en ese caso era a que se había terminado la licitación.

El señor URIARTE.- Respecto al mérito de ellos en esa época, usted entendía que estaban ajustados a lo que se debía hacer. ¿Mantiene sus dichos en ese sentido? ¿Cree que se hizo todo bien, que se diseñó todo, que se dejó todo listo?

El señor SIGNORELLI.- He tenido conversaciones con actores que participaron en los contratos y me han preguntado quién los hizo. He escuchado algunas críticas, pero mientras no estén plenamente funcionando me parece injusto tener que reconocer que algunos elementos no estén bien.

Por ejemplo, ahora se acaba de hacer un cambio a un contrato, desde un valor A a uno B. Pero, ese valor individual, dadas ciertas condiciones, no se puede aislar de otros ocho elementos que conforman un todo para medir los incentivos a los operadores.

No defenderé el contrato hoy, ya que aún no está en plena operación. Hay personas a las que no les gusta como están y han pedido hacer cambios, lo que me parece muy legítimo.

En este minuto, a todos los participantes, ganadores y perdedores de la licitación, les pareció que eran contratos razonables. Incluso, nosotros, en un gesto de total transparencia, los pusimos en internet antes de ir a la Contraloría. Quisimos que todo el mundo tuviera acceso, pudiese participar y debatir.

En la Contraloría acotábamos algunos elementos administrativos y después vino el proceso de preguntas y respuestas. Por lo tanto, los contratos, que son fiel reflejo de las bases, fueron compartidos por todos los actores, incluso, los que hoy han venido acá diciendo que no están de acuerdo.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, ¿qué sentido tiene todo el esfuerzo que ha hecho el ministro Cortázar? Incluso se tramitó una ley, justamente para facultar al ministro a revisar los contratos.

El esfuerzo que él ha hecho ha sido justamente para poder mejorar, perfeccionar o modificar los contratos. Estaban malos y no resguardaban debidamente los derechos del Estado ni menos de los usuarios. Por el contrario, daba demasiadas garantías a los operadores.

¿Usted cree que ese análisis está equivocado? ¿Que nadie interpretó bien los contratos y que era una mala lectura de ellos? ¿Los contratos, resolvían todos los problemas? ¿Estaban bien resguardados los derechos de los usuarios?

El señor SIGNORELLI.- Señor Presidente, desde que terminé mi trabajo, creo que se han cambiado tres veces los contratos. Lo más delicado que criticó el ministro actual es un cambio que yo no hice y que fue un pago por demanda referencial plano.

Los otros aspectos me parecen válidos a la luz de lo que hoy existe, por lo tanto, tiene pleno derecho, de común acuerdo con los operadores, de cambiar aspectos que son necesarios de modificar.

En este momento, los mismos operadores que hoy estuvieron de acuerdo con el ministro para cambiar, en ese minuto estaban de acuerdo con esas bases.

No soy abogado, soy ingeniero, por lo tanto, no puedo defender exactamente algunos elementos, pero sí puedo decir que en los temas gruesos no había discusiones.

El señor URIARTE.- El que un operador tuviera un comportamiento monopólico en su área, ¿le parece que es bueno, sano, deseable?

El señor SIGNORELLI.- En los servicios de utilidad pública ocurre en todos los planos: en agua potable, en electricidad, en telefonía, etcétera.

El señor URIARTE.- ¿Pasa lo mismo cuando son monopolios naturales y regulados por ley?

El señor SIGNORELLI.- Si, en este caso, al igual que los monopolios naturales, hicimos una estimación de empresa modelo. Un estudio de costos de empresa óptima para determinar cuáles eran las tarifas con las cuales estas empresas podían operar. Por lo tanto, se entregaron las condiciones para que operaran.

El señor URIARTE.- ¿Autofinanciadas?

El señor SIGNORELLI.- Por supuesto, y con un financiamiento razonable en relación a lo que los santiaguinos pueden pagar por el transporte público.

Así como usted cuestiona el monopolio en un área alimentadora, no los separamos de las condiciones de fiscalización en tiempo real y fuera de línea que el ministerio tiene que ejercer.

Un monopolio entregado a su suerte, obviamente que puede ser un mal monopolio, pero un monopolio bien fiscalizado, como ocurre con todos los servicios de utilidad pública, funciona bien. Cuando no funcionan así, hay acciones que vemos cotidianamente, ya sea de reclamo de los usuarios o de acciones de la autoridad.

El señor URIARTE.- ¿Cree usted que estaban bien puestos los incentivos en los contratos para así evitar aquellas prácticas que desvirtuaron el sistema como, por ejemplo, que no se premiara o castigara el comportamiento de los operadores?

El señor SIGNORELLI.- Están puestos, porque los contratos establecen premios y castigos para los operadores, por ejemplo, respecto de aquellos que más evaden.

No conocemos esos detalles de los contratos, pero existe lo que usted indica.

En el caso de los choferes, por ejemplo, también por un tema más comunicacional que efectivo, las bases permiten que existan incentivos para dar una buena calidad de servicio, al igual que cualquier explotación de un servicio. Por lo tanto, el chofer que no da un buen servicio y tiene reclamos debería ser amonestado y eventualmente reemplazado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Usted dijo que algunos estaban de acuerdo con los contratos, pero en esta Comisión dijeron que no. ¿Quiénes fueron los que estuvieron de acuerdo con los contratos y que en esta Comisión dijeron que no?

El señor SIGNORELLI.- Usted quiere que diga nombres y apellidos.

El señor URIARTE.- Me gustaría que conteste la pregunta de la diputada, pero ¿a qué atribuye usted que el Ministro Cortázar haya dicho que el principal escollo para sacar adelante el Transantiago sean los contratos?

El señor SIGNORELLI.- No me siento cómodo hablando de lo que está pasando hoy, porque me retiré hace más de dos años. Tampoco estoy al tanto, más allá de las últimas sesiones de la Comisión, que las he visto por televisión para poder prepararme.

Lo que entendí de lo que él dijo fue que más le complicaba, era el pago fijo por demanda referencial, pero, insisto, esto no estaba en el contrato original.

Por ejemplo, Gloria Hutt, de Steer Davies Gleave, asesora de los buses amarillos, presentó varias indicaciones y observaciones a la licitación y no hicieron observaciones ni comentarios de fondo, sino que siempre de aspectos tácticos.

El señor HALES (Presidente).-

Señores diputados, de acuerdo con el artículo 225 del Reglamento, estoy obligado a levantar la sesión diez minutos antes de que comience la sesión de Sala, la que está citada a las 16.00 horas y son las 15.46. Nos quedan cuatro minutos para que termine la sesión. Por lo tanto, les ruego redondear para terminar.

Tiene la palabra la diputada señora María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, considerando que quedaron consultas pendientes, a lo mejor, podríamos fijar una sesión en Santiago, a fin de invitar nuevamente al señor Signorelli.

Por otra parte, quiero pedir copia del informe de Carabineros, en relación con la puesta en marcha del transporte Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Me parece bien su propuesta. Si le parece a la Comisión, el Presidente coordinará con el señor Signorelli la posibilidad de una nueva invitación y fijar día y hora.

Por último, tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en la primera licitación se dijo que, a recomendación de Fernández & De Cea, debía haber 5.100 buses en la calle, 5.600 en total, y terminó habiendo un rango de acción que partió de 4.500. Nuestro invitado se refiere a que Fernández & De Cea no estaba tan legitimado o que no era tan seguro y terminaron teniendo razón. ¿Qué puede decir de eso?

El señor SIGNORELLI.- No, no he usado en mis palabras legitimado.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias por su concurrencia y colaboración. Son las 15.50 horas.

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

*-Se levantó a las 15.50 horas.*

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,  
Redactor  
Jefe de Taquígrafos Comisiones