

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 11ª sesión celebrada el lunes 27 de agosto de 2007, de 10:30 a 13:45 horas.

---

**SUMARIO:**

Se recibió al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Jaime Estévez Valencia.

**ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

1.- Prorrogar la sesión del día martes 28 de agosto hasta las 15:00 horas.

2.- Enviar un oficio a SECTRA solicitando que remita a esta Comisión la malla original de recorridos elaborada por la Consultora Fernández & De Cea Ingenieros Limitada.

3.- Enviar un oficio al Ministerio de Transportes, a SECTRA y al Presidente del Directorio de Metro S.A., a fin de solicitar se remita el detalle de todos los honorarios cancelados a la Consultora Fernández & De Cea Ingenieros Limitada.

4.- Incorporar la minuta que Germán Correa entregó al ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo, como anexo a su intervención.

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

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

**II. ASISTENCIA:**

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

También concurren la Diputada señora Saa y el señor Jaime Estévez, ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

### III. CUENTA:

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

1.- Oficios del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones:

a) Por el primero, remite la totalidad de los informes elaborados por la firma consultora Fernández y De Cea Ingenieros Ltda., para el diseño e implementación del nuevo sistema de transporte público, de la ciudad de Santiago.

b) Por el segundo, informa que se remitió al Presidente del Directorio de Metro S.A. la solicitud efectuada por esta Comisión por la que se requería información sobre quienes conocieron el informe que el Presidente del Directorio del Metro S.A. hizo llegar al Comité de Ministros del Transantiago y a la Ministro Secretaria General de la Presidencia, referido al impacto de dicho plan sobre la operación de Metro y qué decisiones o acuerdos se adoptaron a partir del conocimiento del citado documento.

Además adjuntan la nómina y archivos donde constan 67 estudios desde el año 1999 al 2007.

2.- Un oficio del Presidente del Directorio de Metro S.A. por el cual informa que el documento remitido por el ex Presidente del Directorio de Metro S.A. a los miembros del Comité de Ministros del Transantiago y a la Ministra Secretaria General de la Presidencia en relación al impacto de Transantiago en la operación de dicha empresa no fue dado a conocer a la Superintendencia de Valores y Seguros, debido a que esa empresa no suele enviar a la S.V.S los documentos de trabajo ni los informes técnicos que encarga, menos aún las modelaciones sobre eventuales escenarios futuros.

3.- Un oficio del señor Henry Malbrán, Secretario Ejecutivo de SECTRA, por el que comunica que no existe información adicional a la ya remitida en relación a los escenarios de modelación. A este respecto sólo restarían como antecedentes a consultar los numerosos volúmenes de los informes de los Estudios correspondientes donde se reportaron las modelaciones señaladas.

4.- Una comunicación de don Germán Correa por la que remite la Minuta "Situación del Transantiago: Peligros y Caminos Posibles de solución", que con fecha 6 de junio de 2006 entregó al ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo.

Además acompaña información adicional respecto a los procesos de trabajo que ocurrieron en el período que estuvo a cargo del plan llamado "Transantiago."

5.- Oficios de las Municipalidades Estación Central, Lo Prado, Renca, La Reina, El Monte, Pedro Aguirre Cerda, Peñalolén, Providencia, Macul, Lo Espejo y Santiago, por los cuales informan respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

6.- Copia de la presentación efectuada por el señor Jaime Estévez Valencia el día de hoy.

7.- Minuta elaborada por el señor Gibrán Harcha, sobre el Administrador Financiero del Transantiago, acompañada por el señor Jaime Estévez.

8.- Informe evacuado por la Contraloría General de la República referido al aumento de capital de la Empresa Metro S.A. y del préstamo efectuado al Administrador Financiero del Transantiago, acompañado por los Diputados señores Uriarte y Monckeberg.

#### **IV. ACTAS**

Las actas de las sesiones 9ª y 10ª se ponen a disposición de los señores Diputados.

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

Se recibió al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Jaime Estévez Valencia.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:45 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 11ª, celebrada en lunes 27 de agosto de 2007,  
de 10.35 a 13.46 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 Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Jaime Estévez Valencia, en su calidad de ex ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

### 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 9ª y 10ª quedan a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, dadas las interrupciones de que son objeto las sesiones de los días martes, solicito el acuerdo para fijar el término de la sesión de mañana a las 15 horas, con posibilidad de adelantarla si es necesario, a fin de no estar sometidos a las tensiones de ese día.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

#### **Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero acompañar, en nombre del diputado Cristián Monckeberg y mío, el dictamen de la Contraloría General de la República, emitido el 24 de agosto de 2007, referido al aumento de capital de la empresa Metro S.A. y al préstamo efectuado al Administrador Financiero del Transantiago. Este dictamen lo hemos obtenido oficialmente de dicha institución en el día de hoy y

ojalá que se pueda entregar una copia de él a todos los miembros de la Comisión.

Asimismo, solicito invitar al señor Blas Tomic a la Comisión, en caso de que no esté contemplado en la lista de invitados.

El señor HALES (Presidente).- Doy por recibido ese informe, señor diputado.

Pido a la Secretaría de la Comisión que entregue una copia del mismo a los integrantes de la Comisión.

Tiene la palabra la diputada señora Claudia Nogueira sobre la Cuenta.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, después de escuchar la exposición de los señores Fernández y De Cea y de leer los numerosos informes a los que aludió el señor Malbrán, constato que no aparece el escenario original del diseño de las mallas de recorridos realizadas por Fernández & De Cea, que -según nos indicaron esos consultores- fueron modificados en el tiempo.

En consecuencia, sería conveniente contar con la malla original que ellos presentaron, dado que hay muchos sectores que se dejaron sin cobertura, aunque ellos señalaron que sí estaban contemplados en ese diseño de malla.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para acceder a tal solicitud?

**Acordado.**

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en la sesión anterior, los consultores de Fernández & De Cea señalaron que habían recibido de parte de distintos órganos estatales el pago de honorarios por, aproximadamente, 2 millones de dólares.

Por lo tanto, pido que se oficie a Sectra para que nos informe en detalle de todos los honorarios que por distintos servicios se les pagó a Fernández & De Cea en relación al Transantiago, al Metro, a Merval, al ferrocarril del Biobío y al Metrotren, es decir, de todo lo que se haya pagado en honorarios a la empresa Fernández & De Cea por encargo de la Sectra, que es quien autorizó esto.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, para ampliar su petición solicito a la Secretaría que revise la última intervención de Fernández & De Cea, porque me parece que ellos mismos mencionaron que recibieron honorarios por otro tipo de asesorías también vinculadas con Transantiago, de manera que probablemente no implica sólo a la Sectra, sino también puede estar incluido el Ministerio de Obras Públicas.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, el punto 4 de la Cuenta comunica la llegada de un oficio del señor Germán Correa en que remite la minuta "Situación del Transantiago: peligros y caminos posibles de solución," que con fecha 6 de junio le entregó al ministro de Transportes de entonces. Al respecto, me parece que, para un mejor trabajo de la Comisión, se agregue este documento a la intervención del señor Correa, porque él la mencionó allí. Así queda dentro del informe como un todo y no como un hecho aislado. Por lo tanto, pido que se anexe ese documento a su intervención.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Me parece buena su proposición, por lo que pido que la acojamos. Así, cuando la Secretaría elabore el informe y entregue un resumen de la intervención del señor Germán Correa, lo haga en los términos señalados por el diputado Melero.

Pido que ingrese el señor Jaime Estévez, ex ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

*-El señor Jaime Estévez ingresa a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- Doy la bienvenida al señor Jaime Estévez, a quien agradezco que haya aceptado nuestra invitación, ya que no es funcionario público, por lo que aceptar la invitación de la Comisión es una decisión personal.

El mandato de la Comisión consiste en determinar cuáles son los errores y fallas del Transantiago. La Comisión considera que usted puede contribuir y ayudarnos a entender esos errores y fallas. Por eso lo hemos invitado.

Le ofrezco la palabra, señor Estévez.

El señor ESTÉVEZ.- Muchas gracias, señor Presidente.

Con mucho gusto vengo a la Comisión a ayudar a resolver dudas e inquietudes.

He traído una presentación en *power point* sobre los aspectos centrales de lo que fue mi gestión como ministro de Transportes, vinculada con el Transantiago, en los meses durante los cuales desempeñé el cargo. Además, he traído una minuta, que ya está en poder de la Comisión, sobre la licitación del AFT, preparada por quien estuvo a cargo de ese proceso, el señor Gibrán Harcha.

Antes de iniciar la presentación en *power point* quisiera hacer una introducción general sobre el tema que nos ocupa.

El Transantiago era y es una necesidad ineludible. No es posible el desarrollo de las grandes ciudades sin un sistema de transporte público eficiente y moderno, tanto por la desigualdad que significa respecto de los que pueden optar por medios privados, como principalmente porque la hipertrofia del uso del automóvil demanda inversiones en infraestructura imposibles.

Además, las condiciones de operación del viejo sistema de transporte eran insostenibles desde el punto de vista ambiental, económico y de equidad social. Sometía a gran parte de la población, en especial a los escolares y a las personas con menos recursos, a un trato vejatorio y a condiciones riesgosas.

El diseño del Transantiago, en sus aspectos esenciales, recoge las experiencias de todas las grandes ciudades: malla integrada de recorridos, tanto de superficie como del Metro, organizada en troncales y locales, con boleto único o integrado y con vías preferentes o exclusivas para la locomoción colectiva.

La principal diferencia entre la solución propuesta para Santiago y la existente en las mayores ciudades del mundo dice relación con la propiedad del sistema. Mientras en París, Londres, Madrid, Nueva York y otras ciudades desarrolladas hay empresas públicas, usualmente administradas por la comuna o por algún ente público de carácter local, en Chile el sistema se licitó a un conjunto de empresas privadas que deben operar articuladamente. La razón principal de esta particularidad nacional tiene que ver, por un lado, con restricciones constitucionales sobre el rol de las empresas públicas, y por otro, con la realidad preexistente de numerosos propietarios, que hacía social y económicamente conveniente invitarlos a sumarse al proceso de modernización, integrándose en nuevas empresas.

Una segunda diferencia relevante son los costos. En las grandes ciudades la tarifa de viaje es bastante más alta que la de Santiago -por cierto también lo es el ingreso de las personas- y existen subsidios elevados, que en una ciudad del tamaño de Santiago alcanzan a casi 2 mil millones de dólares anuales.

El Transantiago era y es un sueño difícil de concretar, por las complejidades de la ciudad, la persistencia de los hábitos culturales y el poder y hábitos de los viejos operadores. Probablemente ello explica que durante muchos años, y en diferentes gobiernos, se postergara la búsqueda de una solución moderna.

Los primeros meses de puesta en marcha del Transantiago han sido más difíciles que lo previsto, con graves inconvenientes para parte sustantiva de los santiaguinos.

Las fallas han sido múltiples y afectan diversos aspectos del plan, pero no todas tienen la misma relevancia. En mi opinión, las fallas críticas derivan, en lo principal, del no cumplimiento de aspectos esenciales de los contratos por parte de las empresas operadoras y del proveedor tecnológico. Digámoslo así: si estuvieran en las calles los 5.600 buses y sus frecuencias fueran gestionadas adecuadamente, el sistema no estaría en crisis.

Hay también -sin duda- deficiencias que son responsabilidad de quienes hemos ejercido como autoridades en el sector, como el atraso en la infraestructura, dificultades en la entrega de la información, deficiencias en la malla de recorridos y, principalmente, en mi opinión, el no haber regulado oportunamente por ley la posibilidad de intervenir las empresas cuando no cumplan lo sustancial de sus contratos.

Como ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones me correspondió dirigir el Comité de Ministros de Transantiago, la coordinación del programa y los equipos profesionales de la Subsecretaría de Transportes, desde enero de 2005 a marzo de 2006.

Conté con la colaboración de muchos abnegados profesionales y trabajadores públicos, así como con la asesoría de los mejores especialistas privados de nuestro país.

Pero la responsabilidad política de lo hecho y de lo no hecho en esos catorce meses es mía. Fue un trabajo de equipo, pero el equipo tenía un responsable: el ministro.

*(A continuación, el señor Jaime Estévez complementa su exposición con una presentación en power point).*

En este contexto de responsabilidad política, que es lo que se busca determinar, a continuación expondré los hitos principales de mi gestión como ministro.

Está organizada, primero, en torno a un marco de acción, que contiene la situación inicial, áreas de trabajo y apoyos a la gestión. Y el segundo punto es el énfasis del período y resultados.

Situación inicial a enero de 2005: Estaba culminada la etapa de diseño del Transantiago y definido el modelo de negocios. Habían empezado las

licitaciones de sus distintos componentes: habían sido licitados los troncales, lo que ocurrió en diciembre de 2004, y a días de haber asumido el cargo, me tocó abrir los sobres de la apertura licitación de los alimentadores y adjudicarlos.

Estaban en proceso otras dos licitaciones, que se hicieron posteriormente, del AFT y del SIAUT.

Un hito clave era el inicio de la operación en la calle de las nuevas empresas, fijado inicialmente para el 26 de agosto y postergado por mí para el 22 de octubre.

En las áreas de trabajo figuran el Metro, los Operadores de Buses y la Infraestructura. Este diagrama busca reflejar el esquema con que yo trabajé en mi período. Había componentes funcionales del Transantiago en torno a la ciudadanía, que era nuestro objetivo principal. Luego, había un componente de soporte, que eran las licitaciones pendientes del AFT y del SIAUT. Finalmente, está la medición y evaluación del impacto social de las medidas.

Respecto del Metro, la tarea principal era potenciar la relación con el Metro o, por decirlo más directamente, de reincorporar al Metro al proceso e integrarlo a su trabajo de diseño más global.

Con los Operadores de Buses se estableció una mesa de trabajo, a la que me voy a referir a continuación. Con la ciudadanía se inicia un plan de gestión ciudadana y en infraestructura la tarea era destrabar las principales obras que se encontraban con dificultades y que no estaban caminando adecuadamente.

Respecto del AFT y del SIAUT, la tarea principal era continuar el proceso de licitación. Y finalmente, en cuanto al impacto social, hacer un diagnóstico y buscar propuesta de mitigación de estos impactos.

Otras actividades vinculadas con este trabajo eran la creación de una mesa de trabajo con los operadores, levantar los factores críticos para la operación en la implementación, trabajar sobre el impacto social, iniciar el proceso de información a la ciudadanía y preparar el marco jurídico para la futura institucionalidad.

En cuanto a gestión, se solicitaron distintos apoyos. En general, traté de escuchar a todas las partes, con el objeto de intentar integrarlas, porque el proyecto siempre ha generado polémica entre los distintos actores, y de recoger las opiniones de las personas más vinculadas con estos procesos.

Junto con solicitar a Germán Correa que nos asesorara en el diseño de la ley para la creación de la

Autoridad Metropolitana del Transporte, así como sobre aspectos generales del proyecto y la instalación del equipo de gestión ciudadana, contamos con el apoyo experto de la consultora CIS, de la Fundación Chile y de la empresa Aditiva, las que fueron clave en el proceso de auditoría y de búsqueda de soluciones tecnológicas.

Asimismo, contratamos ingenieros en transportes con experiencia en el proceso de ingeniería de la calle, para enfrentar de mejor manera las dificultades que surgirían, y solicité la colaboración de expertos en microempresas del BancoEstado, que habían trabajado conmigo en la filial de microempresas, porque entendíamos que el problema principal de la empresarización era tratar con aproximadamente 3 mil 500 pequeños propietarios para reordenar su trabajo en este plan de gestión.

Finalmente, respecto de ciertos procesos, pedí ayuda a algunos alcaldes, en especial a Francisco de la Maza, Manuel José Ossandón y Alberto Undurraga, a fin de que cumplieran un papel clave en el rediseño del Sistema de Información y Atención al Usuario de Transantiago, SIAUT.

En materia de énfasis y resultados, por razones de tiempo sólo me referiré a cinco grandes procesos: infraestructura, gestión de licitaciones, incorporación de la ciudadanía, institucionalidad futura y apoyo al proceso de empresarización.

En el ámbito de la infraestructura, la principal tarea que asumí fue destrabar obras, para lo cual me concentré en las que tenían mayor prioridad en ese momento: el corredor Santa Rosa, el corredor Pajaritos, la conexión vial Blanco Encalada-Arica, la conexión vial Suiza-Las Rejas, las estaciones intermodales, las estaciones de trasbordo y la mantención de pavimentos en la ciudad.

Vinculada a infraestructura está la gestión del presupuesto para la continuidad del período y, finalmente, la propuesta de organismo ejecutor de obras.

En el destrabamiento de obras, las mayores dificultades se presentaron en el corredor Santa Rosa, diseñado originalmente por el Serviu, que, cuando asumí, se encontraba detenido por desacuerdos institucionales. El Ministerio de Hacienda exigía que fuera financiado por la tarifa y el peaje, no a través del presupuesto, de manera que no lo podía hacer Vivienda, sino Concesiones, del MOP. Sin embargo, la Municipalidad de Santiago señaló que si la obra era financiada mediante el cobro de peajes se le debía devolver la infraestructura preexistente.

Una obra de este tipo requiere la concordancia de un conjunto de personas que tienen que firmar, pero para lo cual no tienen plazo, aspecto muy importante en la gestión del Estado.

Finalmente, después de meses de trabajo y de conversaciones con los distintos involucrados, el proyecto se traspasó a Concesiones del MOP, lo que implicó su rediseño, y se acordó que el Ministerio de la Vivienda otorgaría la garantía de la concesión, los ingresos mínimos garantizados, mientras que el Serviu, que fue un gran colaborador en este período, adelantó las expropiaciones de 300 predios con recursos propios, a partir de 2005. También, suscribimos un acuerdo con el municipio de Santiago, con Concesiones y con el Ministerio de Hacienda para eliminar el cobro del TAG en Santa Rosa y para que no se pagara por las obras preexistentes.

Finalmente, se alcanzó acuerdo en ese sentido y se solicitó a la Contraloría que despachara la aprobación de las bases, las que se licitaron en noviembre de 2005.

En segundo lugar, me quiero referir al corredor Pajaritos, porque creo que ilustra muy bien las dificultades que se enfrentan en la gestión pública de las obras.

El corredor Pajaritos, que tenía financiamiento del Serviu, se paralizó o retrasó por la remoción de los postes instalados al medio de la calle, motivo por el cual fuimos ridiculizados -con razón- por la prensa y por todo el mundo, que decía: "Miren, entregan la obra y tienen los postes al medio. Esto no puede operar". Esto es bien ilustrativo de las dificultades que enfrentamos en la gestión y búsqueda de soluciones.

El Fisco proporciona a los privados, al costado de los caminos o calles, a título gratuito, franjas para que coloquen los ductos, en este caso, los postes telefónicos, eléctricos, etcétera. Cuando llega el momento de ampliar la calle, y hay que trasladar esos postes, les vamos a proporcionar gratuitamente una nueva franja al costado de la calle que se expropia.

La pregunta es: ¿quién paga el traslado de los postes? Los privados dijeron: "Nosotros no lo pagamos". Y la Contraloría dijo: "Usted no lo puede pagar".

Si yo hubiera estado en una gestión privada, prefiero pagar el traslado de los postes, porque ese traslado es, como volumen, una cosa bastante pequeña respecto del mérito de la obra. Por último, lo veo después en un juicio. El problema es que, cuando se está en el sector público, no puedo decir que yo pago

el traslado de los postes cuando la Contraloría dice que no se puede hacer.

Entonces, ahí tuvimos un incordio, que se solucionó después de algunos meses, con el acuerdo con las empresas en el sentido de que ellos asumían, en este caso único, el traslado de los postes.

Sin embargo, más adelante, la Contraloría reinterpretó esta norma y determinó que efectivamente se podía pagar con platas fiscales el traslado de los postes, mientras se precisaba la situación en un juicio.

Esta obra fue entregada, y los problemas superados, en diciembre del 2005.

La siguiente obra es la conexión vial Blanco Encalada-Arica, que tiene una situación muy parecida a la del corredor Pajaritos. Esta obra también se hizo con financiamiento del Serviu -es decir, con presupuesto fiscal- y estaba demorada por la remoción de postes.

A través de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, se gestionó una solución provisoria con las empresas para despejar las calzadas. Se reubicó a pequeños comerciantes afectados por las expropiaciones -que era otro factor que nos tenía detenidos y, finalmente, la obra se logró sacar adelante. Entiendo que finalizó en septiembre de 2006, con un retraso de nueve meses al previsto.

La conexión vial Suiza-Las Rejas es el corredor que cierra el anillo intermedio, pasando sobre el ferrocarril y la autopista del Sol.

Esta obra estaba atrasada por la necesidad de expropiar poblaciones antiguas de autoconstrucción que rechazaban las relocalizaciones propuestas. Por tanto, hubo un período de negociaciones para encontrar una solución a estos pobladores, para reubicarlos, junto a los pequeños comerciantes. Finalmente, la obra se concesiona por el MOP y se ejecuta entre junio del 2005 y abril del 2007.

Las estaciones intermodales estaban atrasadas también por la necesidad de rediseñar el giro de buses y la demora en aprobar los estudios de impacto ambiental. Además, en Quinta Normal apareció un cementerio indígena y hubo problemas de expropiaciones de acceso, que hubo que resolver.

La obra fue rediseñada para mantener el giro de los buses sin disminuir su capacidad, también a través del Serviu. Se renegoció con los afectados por las expropiaciones, se encontró solución al problema y, finalmente, se les reubica. Esto permitió recolocar las obras en marcha.

Como se sabe, las obras de Cisterna se entregaron en mayo del 2007 y Quinta Normal fue posteriormente suspendida.

En las estaciones de trasbordo, la dificultad estaba en acordar con cada uno de los municipios involucrados los diseños y localización de las estaciones.

Debo recordar que, cuando uno tiene que concordar, como es el caso del Ministerio, con, por ejemplo, un municipio, no existen plazos para hacerlo. Si una de las partes no está de acuerdo, podemos estar conversando uno, dos, seis u ocho meses, porque no hay ninguna fuerza que pueda obligar a la contraparte a acceder a algo si no le parece conveniente su forma de operar.

A su vez, estaba el problema del IVA de la concesión, puesto que el Ministerio de Vivienda no tenía presupuesto para pagarlo.

Entonces, se trabajó con cada municipio para resolver los problemas de uno en uno, y se logró un acuerdo con el Ministerio de Vivienda para que incorporara el pago del IVA. Se corrigieron las bases de licitación, para introducir más flexibilidad, porque la modificación del diseño de cada estación o el traslado con acuerdo municipal requería un convenio complementario en el sistema de concesiones.

Se buscó, entonces, un sistema flexible y, para acelerar el proceso, se acordó que el Serviu construyera las ocho primeras estaciones, las de la Alameda, que eran las más críticas, lo que se hizo con presupuesto fiscal, sin perjuicio de que después su mantención se traspasó a la concesionaria.

Las 24 estaciones restantes -eran 36 en total- las construye y mantiene el concesionario y fueron licitadas en el segundo semestre de 2005. Entiendo que la construcción se realizó entre abril de 2006 y mayo de 2007.

Otro problema bastante crítico es la mantención de pavimentos. En esa época se acuñó la expresión "los eventos". Quizás recordarán que durante un par de meses todos los canales estuvieron preocupados de las graves dificultades en los pavimentos, especialmente cuando estaban en operación los buses articulados.

Realmente, el estado del pavimento urbano era bastante lamentable y su reparación tenía un costo inicial estimado de 2 mil millones de dólares, que se podía hacer en un período de 10 años. Sin embargo, el presupuesto anual del FNDR era de alrededor de 15 millones de dólares al año.

Se trabajó con la Intendencia, pero principalmente con los operadores. Nos reunimos con las distintas líneas y le preguntamos a cada chofer cuáles eran los hoyos o eventos más difíciles para su recorrido, lo que nos permitió concentrar los recursos económicos -un proceso más bien complejo de gestión, acordado con el director metropolitano del Serviu- en resolver esos problemas.

Luego de entrar en operación esas líneas el problema no volvió a surgir con la misma intensidad, porque se solucionaron las dificultades más complejas. Pero eso no quiere decir que se haya solucionado el problema de pavimentos de la ciudad.

Asimismo, se gestionó con Hacienda un aumento significativo del presupuesto para obras. En 2005, gastamos cerca de 36 mil millones de pesos, entre el Serviu, el MOP y FNDR. Para el 2006 quedó un presupuesto cercano a los 89 mil millones de pesos.

El señor MONTES.- ¿Adicionales o total?

El señor ESTÉVEZ.- El presupuesto total de Transantiago.

Ese presupuesto, vinculado al del 2007, tenía que dar cuenta de las obras que venían a continuación, que eran los corredores y conexiones viales: el corredor Pajarito Sur, la conexión del puente del Abasto, los corredores de Las Industrias y de Vicuña Mackenna, la extensión del corredor Grecia, los corredores J. J. Pérez y Pedro Aguirre Cerda. Asimismo, también estaba la mantención vial de los paraderos.

Respecto del corredor J. J. Pérez, quiero señalar que se juntaron dos fenómenos. Por un lado, tuvimos una fuerte resistencia de los municipios de la zona a la ampliación del corredor de 30 a 45 metros, principalmente por las expropiaciones, que podían descremar a los colegios, a las monjitas, a los dentistas, etcétera, es decir, la parte básica de Cerro Navia.

Ésa fue una de las razones por las cuales optamos por la solución del Metro a Maipú pasando por otro lado de la ciudad, de manera de evitar esas expropiaciones y buscar una alternativa más integrada. Por lo tanto, el corredor J. J. Pérez quedó en espera, para hacerlo en un análisis posterior, reemplazado en su impacto por lo que pudiera ser la acción de la nueva línea de Metro a Maipú.

Luego de todo ese proceso, tuve la convicción de que más que un problema de presupuesto -que siempre es importante-, la principal dificultad que teníamos era la capacidad de gestión de obras. Ésa era la limitante fundamental.

Podemos tener plata, pero si no se tiene la capacidad de gestión, nos encontramos con que no alcanza a gastarse el presupuesto.

Cada una de las obras tenía problemas -sólo las he nombrado muy rápidamente-, que implican finalmente que el ministro deba dedicarse, junto a otros ministros y a alcaldes, a solucionar un conjunto de temas.

En diferentes casos, procedimos a buscar fórmulas de gestión distintas. Por ejemplo, en el caso de Viña del Mar, le encargamos a Merval que tomara la gestión de todo lo que significó el arreglo del par Viana-Alvares. Un conjunto de necesidades viales hechas por una empresa -en este caso, pública- es mucho más rápido y más eficiente de lo que podemos hacer directamente como institución pública.

Lo mismo ocurrió con los arreglos viales de Biovías, en Concepción.

Al final del período, propuse la necesidad de tener un ente distinto, un organismo ejecutor de obras que tuviese mayor flexibilidad. Tenía en mente -remedando lo que se hizo con Biovías- crear una filial, en ferrocarriles o en el Metro, que pudiese hacerlo. Entiendo que, después de conocer las dificultades acaecidas en Ferrocarriles, quizás ésta no era una buena idea.

Aquí hay un tema pendiente: nuestra capacidad de ejecución es lenta y compleja. He visto apreciaciones de técnicos que contraponen a Metro con la infraestructura vial. En términos prácticos, eso es completamente erróneo. Cuando Metro construyó bajo avenida Tobalaba, hacia Puente Alto, no nos quitó ninguna capacidad de gestión. Por lo tanto, no es efectivo el planteamiento de los que sostienen que por el hecho de construir el metro a Puente Alto no se hizo el corredor Santa Rosa. Eso no tiene nada que ver. Son capacidades de gestión distintas. Si no hubiésemos duplicado las líneas del Metro, hoy la ciudad estaría paralizada.

Asumo mi responsabilidad de lo hecho con el Metro y de haber impulsado lo de Maipú, porque eso no le resta un centavo a lo que había que hacer en superficie. No podemos escudarnos en aquello para decir que no hicimos el trabajo adecuado de superficie, dado que se trata de gestiones completamente distintas. Tampoco se puede afirmar desde el punto de vista financiero, porque Metro opera a través de deuda y de crédito.

Tal vez, de modo muy indirecto, cuando todas las empresas contratistas están contratadas, quizás la capacidad privada de gestionar podría verse saturada.

Pero no creo que éste sea el caso, porque Metro contrató más capacidad de túneles. Hay compatibilidad, y no contradicción, entre el desarrollo de Metro con el de la infraestructura vial.

Respecto del segundo punto, la gestión de las licitaciones, en el caso del AFT, se ha distribuido una minuta adjunta que describe todo el proceso en el cual éste se licitó.

Hubo contratación de muchos especialistas y se debatió si se debía ocupar la misma tarjeta Multivía o si se tenía que diseñar una nueva tarjeta. Para ello se contó con un conjunto de personas contratadas antes de que quien habla fuese ministro.

Se hizo un conjunto de asesorías específicas. El modelo de negocio fue hecho por Celfín Asesoría Financiera. En la asesoría legal estuvo, entre otros, el estudio de abogados Cariola. Hubo asesorías tecnológicas al sistema del AFT, mediante el apoyo para el diseño de arquitectura y mecanismos de control de los sistemas de pago, en que se estudiaron los sistemas que había en Australia.

Respecto a la asesoría en la definición de tareas, roles y actividades que debiera realizar el AFT, se siguieron los modelos de lo hecho en Bogotá. Se realizaron visitas y estudios a lo que había en Seoul, Taipei, Singapur y Hong Kong. Además, se tuvo como asesores externos de este proceso, y contrapuestos a la otra parte, a la Fundación Chile y a Aditiva.

La licitación del AFT se llamó a continuación de la de los Troncales, una vez que se sabía cuanto dinero se colocó en el fondo común.

Se consideraron dos tipos de ofertas. La oferta uno considera la prohibición, operación y mantención del equipo de apoyo a la explotación de flota, además de todas las otras cosas financieras propias del AFT.

La oferta dos no incluía los aspectos tecnológicos. Era posible hacerlo por separado o integrado. Se hizo así porque, de acuerdo a los asesores especialistas consultados, puede haber sinergias positivas que los privados descubriesen al hacer esto en su conjunto, lo cual podía bajar los costos del sistema.

Para nosotros, una preocupación permanente fue tener costos bajos, para mantener una tarifa razonable.

Finalmente, como se sabe, los principales bancos del país, junto con Falabella y Sonda, presentaron una solución que iba, en el caso de tipo uno, asumir integradamente esta situación.

Una vez que se licitó el modelo del AFT, constituimos un equipo de seguimiento y auditoría, dado el carácter crítico que tenía este proceso. Luego, con ese equipo, se desarrolló una pauta de control de calidad que nos permitiera ir calibrando, en el plan piloto, si se cumplían o no los distintos elementos señalados. Además, se contrató a la Fundación Chile y a Aditiva para hacer la auditoría de este proceso y el control de avance.

Estos controles resultaron negativos y, en febrero de 2006, se tomó la decisión de rechazar uno de los hitos del proceso, con lo que se abrió el camino para iniciar un proceso de multas posteriormente, en esta línea.

Respecto del sistema de información denominado SIAUT, que estaba contemplado en los documentos previos que recibí, involucraba varias decenas de millones de dólares. Me pareció particularmente delicado hacer una inversión en publicidad de esta envergadura por parte del Estado, porque generaría las suspicacias naturales respecto a lo que esto significaba, más aun si recordamos que ese era un año electoral.

Ésta es la razón principal por la cual pedí a un grupo de alcaldes, que a su vez cumplían la función de ser representantes de la ciudadanía, que se integraran a la dirección de este proceso. Tuve la fortuna de que alcaldes como Francisco de la Maza, Manuel José Ossandón y Alberto Undurraga aceptaran participar en el comité.

Quiero dejar muy en claro que la razón principal para hacer esto era dar garantías de que el sistema de información de Transantiago no se usaría para una situación electoral o de otro tipo, que pudiera ser mal entendida. Por eso se buscó la participación de personas ajenas al Gobierno y a la Concertación, para dar tranquilidad en esta materia.

El Comité cumplió su papel y me recomendó rechazar la licitación, porque consideró que lo que ofrecían las empresas participantes no se condecía con el volumen de dinero que había detrás. Pese a que el comité era consultivo, acepté esa sugerencia y, por tanto, declaré desierta la licitación del SIAUT en la primera oportunidad. Luego se contrató a los mejores especialistas, de CIS Consultores y a Carlos Catalán, para redefinir las bases del SIAUT, recogiendo las críticas y sugerencias formuladas por ese comité de alcaldes.

Respecto a la incorporación de la ciudadanía al proceso, se reinstauró un área de gestión ciudadana dentro del Transantiago, la cual asesora al equipo

inicial del proyecto e incorpora el trabajo en terreno con la ciudadanía.

Se hizo un plan extensivo de visitas a municipios para entregar información del plan. Con ellos se buscaron ajustes puntuales a los recorridos; todavía no había un cambio en la malla, ya que era la antigua malla la que estábamos operando. Se realizaron diferentes reuniones con la comunidad y de ese proceso salió, por ejemplo, la postergación de las expropiaciones en J. J. Pérez, porque las razones de oposición de los vecinos me parecieron razonables de ser atendidas.

Al mismo tiempo, se trabajó con agrupaciones ciudadanas, con la Conadi, con los cantores de micro, con las ferias ciudadanas, con distintas agrupaciones de base, como los grafiteros, ciclistas, entre otros.

Respecto de la institucionalidad futura, hoy tenemos una institucionalidad fragmentada. No hay un mando claro ni único respecto del Transantiago.

Los modos de transporte compiten entre ellos por un bien escaso, que es la infraestructura, y existe duplicidad de funciones en los organismos públicos.

Por lo tanto, para facilitar el control centralizado de la flota, para permitir un mejor ajuste de oferta y demanda, y para tener una máxima coordinación dentro de todos los operadores trabajamos en una propuesta preliminar para elaborar el proyecto de ley para tener una autoridad metropolitana de transportes. Ese proyecto quedó avanzado, pero no fue presentado. Entiendo que si fue presentada ahora.

Contamos con el apoyo de expertos, principalmente de Germán Correa, como también de Benchmark, con las mejores experiencias mundiales.

Quizás la parte más compleja -por eso lo he dejado para el final-, que concitó el mayor esfuerzo de mi parte, fue el apoyo al proceso de empresarización en el sector.

Aparte de todos estos elementos que funcionaban como puente entre las licitaciones y las fases de implementación, la etapa que sí me correspondió ejecutar fue que las empresas que habían licitado, distintas a la Gremial Metropolitana de Transporte, pudieran entrar a las calles, porque eso estaba en cuestión.

Si recuerdan ese momento, comprenderán que teníamos una fuerte oposición de los operadores tradicionales al ingreso efectivo de nuevos operadores a las calles. El hito que correspondió hacer consistió en eso: en el paso de las 120 líneas, que en realidad era una federación de pequeñas empresas, con más de 3

mil microempresas o pymes, a diez empresas -trece áreas, pero diez empresas propiamente tales-, que habían asumido los recorridos, de las cuales, como he señalado, algunas eran extranjeras.

Había una particular oposición a los resultados de la licitación del troncal 1, en que a la gremial encabezada por don Manuel Navarrete le parecía grave que el troncal 1 hubiese sido ganado por Alsacia. Hubo una amenaza permanente de que esto no iba a poder hacerse.

Además, el 22 de octubre se incorporaban 1.200 buses nuevos, pero sin cambios en la malla de recorridos. Es decir, se trataba de hacer algo bien complejo, porque las nuevas empresas tenían que tomar los viejos recorridos, que no necesariamente eran los que continuarían en régimen, porque después, en régimen, iban a tomar un troncal o un alimentador, mientras antes tomaban un recorrido de la vieja malla. Pero era la única manera de hacerlo para no iniciarlo de manera *big bang* que, sabemos, habría sido desastroso. Por lo tanto, el modo de hacerlo intermedio era que las nuevas empresas se hicieran cargo de las viejas mallas de recorridos.

Para eso, se trabajó arduamente en reuniones quincenales con los concesionarios, en reuniones técnicas bilaterales, tanto con los nuevos como con los antiguos, para escuchar las dificultades y lo que trababa el avance, entendiendo que había una resistencia -no sé si denominarla política- esencial al proceso. Sin embargo, había un conjunto de otros elementos en los cuales ellos podían tener razón y, por lo tanto, había que escuchar esas razones para disminuir al máximo la posibilidad de conflicto.

También se trabaja en la propuesta de mitigación del impacto social. Para ello, se hacen reuniones con los pequeños empresarios, se realiza un diagnóstico de impacto en las Mypes y se formula una propuesta de mitigación de dicho impacto, con apoyo al cierre de actividad del empresario transportista, con un plan de reconversión especializado y desarrollo de mercado secundario de buses.

Lo anterior era la preocupación principal en ese momento, incluso de la Cámara de Diputados. Recuerdo que en ese momento asistí a la Comisión de Transportes, de la cual eran miembros varios diputados aquí presentes.

Diría que en lo sustantivo este proceso fue logrado. Es decir, no contamos con una dificultad de las Pymes que quedaran fuera. De hecho, el sábado 22 de octubre de 2005, las nuevas empresas tomaron posesión de los recorridos, sin grandes contratiempos, sin cambios de recorridos, sin mayores inconvenientes. Hubo

algunos inconvenientes, pero no dramáticos en términos de cobertura y frecuencias.

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

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, agradezco la presentación realizada por nuestro invitado, con quien hemos sido colegas en la Cámara de Diputados y a quien hemos escuchado en la Comisión de Transportes y en numerosas actividades. Ahora ha asistido a esta Comisión porque le tocó ser ministro de Obras Públicas y Transportes, durante más de un año, en un período muy álgido de la implementación del sistema.

Recuerdo su presencia en la Cámara de Diputados, en junio o julio de 2005, justamente cuando los parlamentarios habían constituido una comisión especial para prepararse o alertar sobre los problemas que tendría el Transantiago. En esa oportunidad, hubo dos presentaciones de la ciudadanía, que fueron fundamentales. Una se refirió al impacto social que iba a tener el Transantiago si era aplicado en la forma y en los términos en que se preveía, que ya mostraba señales de que no estaban listas las obras ni la infraestructura. Como lo que se ofrecía no estaba listo, era previsible que se afectaría gravemente la vida de las personas en Santiago, que los trasbordos iban a ser largos y difíciles, que aumentarían los tiempos en que la gente tendría que transportarse en locomoción colectiva.

Un informe presentado por los propios empresarios señalaba que las horas adicionales al año iban a ser 172 millones 865 mil con el nuevo sistema y que el valor del tiempo viaje urbano iba a subir. Aunque no subiría la tarifa, el costo adicional que iba a tener que pagar cada chileno sería de 750 pesos. El costo adicional anual para el sistema iba a ser enorme y tampoco estaba claro quién lo iba a pagar.

Por otra parte, usted dijo públicamente y en la comisión que el propósito del Presidente Lagos era constituir un sistema mucho mejor para los usuarios, más rápido, más moderno y más efectivo.

Además, usted contestó que efectivamente había que preocuparse para que no se produjera un impacto social y afirmó que entendía que los cambios normalmente producían un impacto, por lo cual había que preocuparse.

¿Cómo se siente usted hoy? ¿Qué diría a los chilenos al observar que el sistema ha sido un fracaso hasta el momento? Ayer murió una persona atropellada y

hoy ha ocurrido lo mismo. Es decir, han ocurrido muchos accidentes, y esto fue advertido con anterioridad.

¿Qué dicen los responsables de la época respecto del desastre que ha significado el Transantiago en comparación con lo que prometieron?

Más allá de lo que usted ha aclarado, el sistema de información a los usuarios no ha resultado hasta la fecha. ¿O usted cree que ha resultado?

Hasta hoy hay personas que no se atreven a usar la locomoción colectiva porque no saben como hacerlo. El propio informe de Carabineros advierte que hubo que preparar a funcionarios de la institución, los que se convirtieron en verdaderos monitores para ayudar a las personas a usar el Transantiago.

¿Cuál es su opinión respecto de lo que ha significado hasta hoy el sistema de información a los usuarios del Transantiago?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, una parte de la intervención de diputada Cristi es un juicio crítico, del que discrepo.

En cuanto al impacto social, efectivamente, tuvimos una preocupación fundamental por las Mipymes, que podían quedar sin trabajo. Diría que no hemos visto ese problema; no aparece en los diarios y la gente no está sin trabajo.

Argumentamos que iba a haber más trabajo para los choferes y se buscaron obras de mitigación. Por lo tanto, de todos los problemas que ha habido, ése no ha existido. Escuché lo que se dijo en la comisión en esa ocasión y trabajé para resolver esos problemas.

Respecto de la calidad y cantidad de la información que se ha dado posteriormente, en el 2006 y 2007, no me puedo pronunciar porque no tengo los antecedentes.

Cuando uno está en un cargo, percibe la complejidad de las situaciones. Éste es un proceso complejo y difícil sobre el que no puedo pronunciar o hacer un juicio personal sobre cómo se ha hecho, porque no conozco los antecedentes de 2006 y de 2007.

El señor HALES (Presidente).- Diputada Cristi, dispone de tres minutos para preguntar, replicar o pedir aclaraciones.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Respecto de la situación de los pequeños empresarios - considerando que había 3 mil pequeños empresarios que se convirtieron en 10 grandes empresas-, la mitigación que se planteó no ocurrió. En forma posterior,

recibimos a numerosos empresarios que estaban en situaciones dramáticas.

Junto al diputado Uriarte estuvimos con personas que se iban a suicidar, que no sabían qué hacer con su situación. Perdieron buses, perdieron empresas, se fueron a regiones, desarmaron buses. En definitiva, no vimos que ese proceso de mitigación fuera una realidad. No lo vimos en su período, pero sí lo apreciamos fuertemente después.

Por lo tanto, ¿cómo puede decir que el período de mitigación hacia los pequeños empresarios fue exitoso?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, creo que una vez más estamos frente a conclusiones políticas, que son legítimas, pero distintas.

El tema tiene sus complejidades. En mi época, lo que enfrentamos fue más bien una sobredotación de las líneas, no una escasez de micros. La presión permanente de los operadores tradicionales era poder inscribir muchos más buses. Probablemente -especulando-, la razón era no dejar buses libres que pudieran contratar los verdes. Pero eso dificultó el proceso, porque la cantidad de desempleados se veía como menor, mientras que había otro conjunto que seguía subcontratado por las líneas tradicionales.

En todo caso, siempre en un proceso de cambios como éste hay problemas. Sin embargo, en el proceso de mitigación se trabajó con la gente, se le explicó el proceso, se crearon bonos. Siento que, en lo sustancial, éste no es un problema relevante en el Transantiago. Puedo estar equivocado. Si usted tiene otra experiencia, puede ser así; pero es la información de que dispongo hasta el momento.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Quiero preguntar al señor Estévez si cree que se cumplió el objetivo del Presidente Lagos de entregar a los chilenos un mejor servicio de transporte, más rápido, más expedito, más eficiente y más moderno.

El señor ESTÉVEZ.- Sin duda, no todavía. Pero creo que no hay otro camino para lograr una solución para el tipo de ciudad que tenemos.

Creo que el objetivo estratégico es claro. Tal como señalé, el modelo esencial en todo el mundo es relativamente único. Aquí nos enfrentamos a complejidades locales. Así como tenemos el caso único de que hay distintas autopistas que cuentan con un mismo sistema de pago entre sí, con todas las complejidades que se señalan, en el Transantiago

operamos con trece empresas privadas, incluyendo el SIAUT, el AFT, los operadores, etcétera, cada una coordinada desde el punto de vista del sector público. Es un modelo mucho más complejo de implementar que el que existe en Nueva York, en Madrid o en París. Eran las condiciones con las cuales debíamos enfrentar el cambio de nuestro transporte.

Usted me dice si era posible crear en Chile una autoridad comunal pública a cargo del sistema de transporte. Ésa es la solución que más se ha probado en el mundo. Yo creo en la competencia y en la empresa privada; pero en el sistema de transporte de las grandes ciudades esto no ha sido, hasta ahora, demostrado como algo más eficiente. Entonces, sí teníamos esa dificultad, que era una dificultad mayor porque tiene que ver con aspectos constitucionales sobre el rol de las empresas públicas. Jamás íbamos a tener los quórum para trabajar de otra manera. Por tanto, como nos quedamos sin dar ninguna solución a los habitantes de Santiago, se buscó una solución en base a este diseño, que obviamente no se previó que tuviera los costos de transición que ha tenido. Esto no era lo que se buscaba, pero estoy cierto de que este camino nos va a llevar -lamentablemente más tarde; no a la hora temprana como habría sido deseable- a tener un sistema de transportes digno para nuestros hijos y para las personas más modestas y que sea un mejor sistema de transporte público en el país.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Estévez, gracias por venir a la Comisión para aclararnos bastantes dudas y, sobre todo, para determinar su responsabilidad política en todo este descalabro que se llama Transantiago.

Cuando usted señala que no había muchos caminos y que éste era el único, quiero decirle que había bastantes otros caminos que tomar. Claramente, aquí no se buscó lo más apropiado para la gente, dadas las consecuencias de este descalabro.

Usted dijo que éste era un sueño, pero que se convirtió en una pesadilla.

Señaló que la implementación tuvo fallas y se refiere a dos de ellas. Se refiere al soporte tecnológico, aquel que medía la frecuencia y el número de buses, y dijo que si no hubiera fallado, es decir, si hubiera estado a tiempo, no se habría producido el descalabro que se produjo con la implementación del Transantiago.

Quiero llevarlo al AFT. Usted estuvo con el uniforme de presidente del Banco del Estado; se lo sacó

y se puso el uniforme de biministro, a cargo del Comité de Ministros que dirigía todo este proceso. Posteriormente, se sacó ese uniforme y se puso el de director del Banco de Chile; es decir, fue juez y parte en todo este proceso.

Por otra parte, me parece que no corresponde que en una presentación se refiera sólo en tres líneas -es un juicio personal- al AFT y al SIAUT. Creo que hay que darle mayor profundidad al tema, por lo que quiero saber qué pasó con el AFT y con el soporte tecnológico.

En la interpelación, el ministro Belisario Velasco se refirió en términos muy despectivos a los privados, al AFT, al señor Navarro y a Sonda. Esta última empresa no tenía experiencia en el mercado del soporte tecnológico. Entonces, ¿por qué se le entrega esta tarea de tanta envergadura? Esto significó la falla de todo el sistema, por cuanto el soporte tecnológico, los GPS, no estaban listos -aún no lo están-. Al AFT se le han cobrado cuatro boletas, de 76 mil UF cada una.

Usted, como director del Banco de Chile, en una declaración al diario El Mercurio, de fecha 18 de mayo de 2007, habla de una preocupante advertencia: "Pablo Garrido, del Banco de Chile, dio una fuerte señal de alerta sobre los integrantes de la AFT: están llegando al límite de lo tolerable".

Por su intermedio, señor Presidente, me gustaría que el señor Estévez se refiriera al AFT y a todo el proceso. El señor Estévez señala que estaban en proceso otras licitaciones: AFT y SIAUT. Quiero que se refiera a las dos. En relación con el SIAUT, ¿de qué volumen de recursos estamos hablando? Usted dijo que eran muchos.

Un sistema que se basaba en un cambio cultural tan tremendo como éste se tenía que hacer necesariamente con la ciudadanía, pero se declaró desierta la licitación del SIAUT y se la postergó por un año, hasta la llegada del ministro Espejo. Es decir, no se tuvo consideración alguna por las reales necesidades de la ciudadanía, ya que explicarle a la ciudadanía con un mapa de un metro y que el señor Zamorano les diga que ahora la gente se va a transportar de manera mucho más cómoda, más segura, francamente, creo que es una falta de respeto para todos los santiaguinos.

En consecuencia, me gustaría que profundizara sobre el SIAUT, que explique qué cantidad de recursos estaba comprometida, cuán importantes fueron las necesidades de la ciudadanía y el culturizar a la gente, dada la transformación que implicaba el Transantiago. No se cumplió ninguna de las dos cosas. El AFT falló. Ahora usted está en el otro lado del

mesón, como director del Banco de Chile. Me interesa conocer la opinión del Banco de Chile sobre cómo se ha manejado el AFT.

Todos los informes sobre el AFT -tengo a la mano uno de Aditiva- señalaban que no era posible dar inicio al proceso en dichas condiciones. El documento dice: "En virtud de lo anterior, se concluye que no están dadas las condiciones para dar inicio a la etapa dos del proyecto de AFT y, por lo mismo, para comenzar con el plan de pruebas finales definido". Esto lo afirma Aditiva, diez días después de que usted dejara el cargo. Claramente, ya se veía venir el problema.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, la diputada Nogueira dice que había otros caminos, pero, como no los mencionó, no me puedo referir a ellos. Sólo entregó una explicación genérica. Si explicará cuáles eran esas alternativas, quizás podría analizarlas.

Ahora, el vínculo que hace entre el BancoEstado, el AFT y el Banco de Chile es una cuestión que lamento, porque creo que es una manera inadecuada de presentar las cosas. Puede tener un cierto extracto de prensa, pero la señora diputada tiene -por su intermedio, señor Presidente- la capacidad y una visión muy clara para entender que las cosas son distintas, porque conoce bien cuál es el rol que tienen los directores y estos procesos.

Encabecé el BancoEstado con mucho orgullo. Me siento muy orgulloso del proceso de transformación que encabecé en el BancoEstado. Además, de eso también están orgullosos también los clientes, porque aumentaron sustantivamente, y los trabajadores del BancoEstado. Es un caso único, en el cual se hizo un cambio mayor de cultura con los trabajadores. A mucha gente le cuesta entender como un cierto valor el hacer las cosas con los trabajadores, experiencia que fue plenamente exitosa, que ha sido reconocida por todo el mundo en este proceso y que, evidentemente, es la razón por la cual he sido invitado hoy día al directorio de otro banco, dado que no sigo en el BancoEstado, no por gusto propio, porque es el dueño quien designa a quienes están dentro de la institución.

También he sido invitado a otros lugares y viajo permanentemente a otros países, como el Banco de la Nación del Perú y al Banco Estatal de Costa Rica, que están muy interesados en saber cómo se realiza un proceso de este tipo.

Entre otras cosas, para destacar un solo punto, quiero decir que al asumir la presidencia de BancoEstado teníamos 17 mil clientes de microempresas,

y cuando la dejé teníamos 200 mil. Por primera vez regresaban los taxistas, los pescadores artesanales y otro conjunto de personas había vuelto a tener acceso al crédito. Es un proceso del cual me siento plenamente orgulloso y rechazo de la manera más tajante cualquier sombra que se tienda, porque afecta a los trabajadores y a la gente que llevó adelante este proceso, que no tiene nada que ver con esto.

Al tiempo después, el Presidente Lagos me designa como ministro, ante lo cual tuve que renunciar a la Presidencia de BancoEstado.

La diputada Nogueira dice: "se le dio a Sonda". Pero hubo un proceso de licitación. Lamento que haya tal imprecisión. Insisto: nosotros no se lo hemos dado a Sonda; hubo una licitación. Debemos entender que somos parte del sector público. Si yo hubiera sido del sector privado, habría contratado a la empresa que me da más garantías. ¡En el sector público no se puede hacer eso! ¡No puedo contratar a cualquiera empresa! ¡Eso es imposible en el sector público!

Y mientras más restricciones se ponen -por ejemplo, que tiene que tener tales y cuales características, medir 1,80 metros o tener el pelo de tal o cual color-, con toda razón me pueden decir que eso no es una licitación. En el sector público se requieren licitaciones abiertas y competitivas, y ésta fue una licitación.

A ella se presentaron los cuatro mayores bancos del país, Falabella y Sonda. Honestamente, con la información de que disponíamos en esa época, me pareció que era una gran noticia y que era lo más sólido que teníamos en el Transantiago. Sin embargo, la vida demostró después que eso no era así. Pero en ese momento parecía ser lo más sólido, porque teníamos todo el respaldo de la banca, de una empresa exitosa como Falabella y de Sonda, una de las mayores empresas de tecnología del país. Entonces, ¿qué razón podía esgrimir para decidir no adjudicar la licitación a ese consorcio? ¡Ninguna!

Ahora, sí me pareció que el tema tecnológico era una ruta muy crítica, y por eso ordené quería que hubiera un equipo de auditoría en forma permanente y la contratación de Aditiva y de la Fundación Chile.

Por cierto, la señora diputada ha hecho mención al informe de Aditiva. Ellos hicieron su papel, que consistió en advertirnos de las dificultades que podía haber o del no cumplimiento que se podía haber dado. Como lo señalé, hubo un rechazo de un hito, en febrero. No recuerdo exactamente los pormenores y no tengo conmigo los documentos, pero entiendo que en los próximos días asistirá a la Comisión el ex subsecretario Guillermo Díaz, que tenía esas

responsabilidades y probablemente podrá aclarar mayormente esos detalles. En todo caso, efectivamente, hubo un rechazo.

Ahora bien, he venido con mucho gusto a esta Comisión en mi calidad de ex ministro, pero no puedo responder en nombre de otra entidad privada, de la cual ahora soy director. En todo caso, se trata de procesos totalmente distintos.

La crítica política es legítima y quienes somos autoridades siempre estamos expuestos a la crítica. Pero rechazo del modo más terminante cualquier manto de duda como que aquí hubiera algo irregular por el hecho de que hoy sea miembro del directorio del Banco de Chile. Lo rechazo de manera tajante y lamento que se haya mencionado.

En mi época, al menos, no hacíamos política de esa forma. Cuando la política cae en eso, se genera un profundo deterioro. Desde luego, esto viene por todas partes y no es culpa de ustedes. Lo observo con preocupación porque veo un ánimo de descalificación permanente. No he sido parte de eso, no lo fui cuando era Presidente de la Cámara de Diputados y espero no haberlo sido como ministro. Por cierto, si cometí errores, a ustedes les corresponde juzgarlo como Comisión. Si lo hice, obviamente seré criticado.

Asumo la responsabilidad por lo que hice, pero no quiero que quede algún manto de duda sobre este punto. Además, en los diarios se ha dicho que esto podría ser como un premio. Hoy el AFT es un problema y eso no daría argumentos para premiar a nadie. Lo que rescato es que, a pesar de haber sido funcionario público, a lo mejor también tengo derecho a ser validado como profesional. Pese al pecado de haber trabajado para el Estado, puede que alguien reconozca que quien habla, junto con un grupo de personas, transformó al banco público más grande del país. Como he indicado, ese proceso fue muy exitoso para el conjunto de los involucrados y, a lo mejor, merezco el beneficio de la duda y de que esa gestión de transformación me haya dado algún grado de habilidad, de conocimientos, de mérito en la industria bancaria del país.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No fue mi intención herir la susceptibilidad del señor Estévez. Después volveré a ese tema.

En relación con el BancoEstado, reconozco y admiro su gran gestión, pero ése no es el punto. Aún no me responde lo del AFT y del SIAUT, cuya licitación se declaró desierta. Usted dice que se elaboraron las

bases de la licitación y que había un camino, que era declararlo desierto, tal cual se hizo finalmente con el SIAUT. en cuanto a Sonda, esta empresa no tenía experiencia sobre este tema en el mercado. Entonces, ¿cuál era el objetivo al declarar desierta la licitación?

Además, se dice que las consultoras cumplieron su papel, que es fundamental. Pero dadas las condiciones, no se podía seguir adelante y lanzar el Transantiago con un AFT tremendamente coja.

Pido disculpas al señor Estévez si se sintió afectado por lo que dije, pero sólo quería constatar el hecho de que trabajó tanto en el sector público como en el sector privado.

El Banco de Chile ha sostenido, a través de los medios de prensa, que ha querido bajarse del AFT. Desde su posición actual en el sector privado ¿por qué cree que ese banco ha querido bajarse? ¿Cuáles serían los motivos?

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, creo haber dado respuesta a los elementos fundamentales del tema, aunque quizá no en sus detalles.

No haré juicios sobre lo ocurrido después de marzo de 2006, porque no tengo esa información. Cuando uno es ministro, recibe logros y problemas, y trata de entregar más logros y menos problemas que los que recibió, pero todas las obras tienen problemas. He señalado que creo que entregué esto mejor que lo que lo recibí, pero también con problemas. De hecho, la infraestructura estaba atrasada y he señalado el ritmo de las cosas, pero la licitación del AFT me parece absolutamente transparente. Creo que en ese momento cualquier persona habría hecho lo mismo.

¿Cuál era la opción? ¿Usted cree que era posible decir que quiero contratar a la empresa con más experiencia, cuyo nombre empieza con "S" y que pertenece a tal país? ¿Considera que para una autoridad pública era razonable decir que el único que conoce el mecanismo de tarjeta es esta empresa y la voy a contratar? ¿Tengo que licitar! Aquí no hay un mercado de diez grandes empresas que hayan tenido esta experiencia en el mundo. Evidentemente, debía licitar, y si se presenta una importante empresa chilena, con respaldo, que califica técnicamente -para esto se contrató gente distinta a los funcionarios del ministerio-, la licitación es aprobada. Por lo demás, colocamos un equipo de vigilancia en esta materia.

Sí creo que no teníamos una buena alternativa en el caso de que esto fracasara y ésta es la dificultad principal que tenemos hoy. Por supuesto, existe la alternativa de las multas.

Con respecto al SIAUT, he sido claro. El sistema de información se requería principalmente el día del cambio de los recorridos, cuando se pasó de la antigua malla de recorridos a una malla de trasbordo. Ahí es cuando se requería el impacto de información y centrado en ello. Esto fue parte del rediseño o redefinición del SIAUT. Todos estos elementos son complejos. En el sector público o en el privado se toman decisiones con información incompleta, porque el tiempo es importante en la vida y, en consecuencia, cuando se toman esas decisiones, se sabe que puede haber problemas. De hecho, la noche del 21 de octubre dormí muy mal, porque no sabía si al día siguiente la ciudad tendría o no tendría transporte. No sabía qué iba a ocurrir.

Aquí se ha dicho que podría haber motivaciones políticas en la postergación que se hizo del inicio del Transantiago desde de agosto a una fecha más cercana a la elección, pero lo cierto es que uno tendría que no entender nada de esto para hacer algo así. Para mí uno de los problemas graves de la postergación de agosto a octubre era precisamente que se acercaban las elecciones. Imagínense la posibilidad de que se hubiera producido una catástrofe operativa en la calle, como la que hubo realmente, a un mes o a dos meses de las elecciones.

Lo evalué y me pareció que el cambio era delicado, que podría producirse una catástrofe. No obstante todo el trabajo que se había hecho y lo que hicimos durante esos meses, de acuerdo con los estudios era razonable esperar que el hito del 22 de octubre pasara bien, y tomé la decisión de hacerlo.

Se tomó un riesgo, porque cuando se toman decisiones en estas materias, se corren riesgos.

Decidí postergar el SIAUT porque el equipo que consulté me señaló que era mejor hacerlo, y encontré razonable lo que los alcaldes me sugirieron: hacerlo mucho más enfocado en el resto del proceso, con menores costos, etcétera.

Como ese rediseño se licitó cuando yo ya había dejado de ser ministro, no me voy a referir en detalle a ello, ya que no tengo los antecedentes y no me gusta juzgar o dar opiniones sobre materias que no conozco en su integridad.

El señor HALES (Presidente).- Le queda un minuto, diputada Nogueira.

La señor NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Estévez, usted dijo que los recursos comprometidos en el SIAUT eran altísimos, pero no ha dicho a cuánto alcanzaban.

Por otro lado, habla de las bases de licitación y nos dice que declaró desierto el proceso de licitación porque una consultora se lo aconsejó. Entonces, de verdad no lo entiendo, porque la licitación se hizo en el gobierno de Lagos, así es que usted estuvo en conocimiento del proceso y sabía que Sonda no tenía experiencia en el uso del GPS y en el control de gestión de flotas. No la tenía y no la tiene hasta hoy, razón por la cual se están explorando otros mecanismos, que no se implementarían a través de Sonda.

Entonces, me resulta a lo menos curioso que usted diga que durmió mal en octubre. Quiero decirle que hasta el día de hoy la inmensa mayoría de la población de Santiago sigue durmiendo mal.

Es muy serio lo que le estoy preguntando, pero no obtengo alguna respuesta.

Entonces, ¿por qué no declaró desierta la licitación, dados todos los antecedentes que estaba manejando y que el soporte tecnológico no contaba con la experiencia necesaria? La verdad es que no me ha contestado esa consulta.

Y en cuanto al Banco de Chile, que se quería salir del AFT, me gustaría saber cuál es su opinión y si eso era o no así.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, la diputada me preguntó por el SIAUT y respondí por el SIAUT. Me parece que hay una confusión, porque ahora habla de la licitación y se refiere al AFT. Entonces, deberían borrar mi respuesta anterior, porque me referí a la pregunta sobre el SIAUT.

En cuanto al AFT, creo haber dicho -si no, lo digo ahora- que fue licitada durante mi período como ministro. Eso es efectivo. Se presentó como oferente un conjunto que aglutinaba a los cuatro mayores bancos del país, a la mayor empresa de retail que hay en Chile y una de las empresas más importantes que hay en el país en materia tecnológica, que es Sonda. Ellos cumplían los requisitos establecidos en las bases de licitación y la ganaron, por lo que procedí a adjudicársela, que es lo que nos correspondía hacer como autoridad. No podía hacer otra cosa; si lo hubiera hecho, estaría preso.

Las autoridades públicas deben cumplir lo que establecen las leyes y lo que dispone la Contraloría. Ésa fue una característica de mi período. Cuando se llama a licitación, se debe adjudicar a quien la gana, y es lo que hicimos en este caso. Ello no obsta, porque es una cosa distinta, a que después hayamos contratado a los expertos que he mencionado reiteradamente: la

Fundación Chile y el Aditiva, para que controlaran y auditaran ese proceso, como tampoco obsta a que haya un equipo de auditoría dentro del propio Transantiago.

Y en cuanto a asumir mi responsabilidad, por supuesto. Tal como he señalado, estoy aquí en mi calidad de ex ministro, y a esa responsabilidad política respondo.

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

El señor BURGOS.- Gracias, señor Presidente.

Don Jaime, quisiera hacerle las siguientes preguntas:

La primera se refiere a que, de alguna manera, en la implementación y en el diseño se hizo una verdadera posta entre distintas autoridades, porque iban cambiando. No obstante, el programa y el diseño de la política pública eran los mismos.

A usted le tocó, como parte de esa posta, recibir un testimonio y después entregarlo. En ese contexto, quiero preguntarle si no encuentra que el testimonio que recibió se lo entregaron más o menos no más, un poco a destiempo. Se lo pregunto por lo siguiente. De su clara exposición, particularmente en lo que se refiere a la situación inicial -es decir, cuando recibe el testimonio-, el intérprete puede concluir que, esencialmente, había problemas.

Por ejemplo, usted dijo que se trataba de recuperar el Metro, uno de los actores en un tema central, que figura arriba en el organigrama que ha presentado. Se trataba de destrabar obras de infraestructura. Con mucha razón usted explicaba parte del trabamiento, pero ese trabamiento lo tenía quien le entregó el testimonio. Entonces, ¿en qué condiciones recibió el testimonio y en qué condiciones lo entregó?

De alguna manera, el señor Estévez adelantó la imposibilidad de opinar sobre lo que voy a consultar, pero me atrevo a insistir.

Con el conocimiento que tuvo en esos catorce meses, en las diferentes etapas, ¿en febrero fue consultada su opinión por alguna autoridad oficial u oficiosamente sobre la factibilidad de iniciar el proceso en la fecha programada o de lo complejo que resultaba?

A propósito de su declaración -muy honesta y valiente, a mi juicio- de responder políticamente por los catorce meses que estuvo a cargo, ¿cómo se puede concretar esa responsabilidad? Desde su punto de vista, ¿qué hizo en ese período que hoy, mirado retrospectivamente, dejaría de hacer, atendidos los problemas que se han producido? ¿O qué cosa no hizo y

creo que hubiera sido prudente hacer para no tener las consecuencias que hoy vemos?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, he señalado que en cualquier cargo, más aun en el de ministro, uno recibe logros y problemas. Por cierto, he enfatizado aquí los problemas, porque me pareció que era lo que la Comisión quería escuchar principalmente, pero recibí también muchos logros, entre otros, el no pequeño de haber tomado la valiente decisión política de transformar el sistema de transporte de Santiago y de crear un diseño y un modelo para hacerlo.

Más allá de las dificultades que ha habido, que son fallas importantes, sigo sintiendo que el Transantiago era y es esencial. Aquí hubo una visión política para hacer las cosas, así como para acometer muchas otras. Se dice que "el que nada hace, nada teme", y que cuando uno no se mueve, no tiene problemas, pero los gobiernos están para hacerse cargo de los problemas que existen en la sociedad y enfrentarlos, y aquí se enfrentó uno muy importante, así como se enfrentaron muchos otros. En éste, desgraciadamente, se han producido muchas dificultades, pero diría que en cualquier tarea uno tiene logros y dificultades. Eso ocurre cuando uno llega a un nuevo trabajo o ve las cosas que tiene que enfrentar hacia delante.

Desde ese punto de vista, yo también dejé una situación que tenía logros y dificultades al ministro Espejo, quien recibió un cuadro difícil, y así sucesivamente. En todo caso, en febrero de 2007, no fui consultado sobre esta materia.

Es muy difícil hacer el ejercicio de mirar retrospectivamente. No previmos que habría una falla tan grave de parte de los privados en cuanto al cumplimiento de los contratos que firmaron. Pero con la información que teníamos en la época, la situación se veía de otra manera. Lo que se veía como el problema más delicado era la resistencia de los viejos operadores al nuevo modelo.

Lo que hoy apreciamos es que ha habido una falla masiva en el cumplimiento de los contratos, que no fue prevista. Y creo que el Ejecutivo no tiene armas demasiado contundentes; sólo quitar la concesión o, quizás, licitar de nuevo. Falta un mecanismo intermedio y, como he señalado, me parece que la deficiencia principal -respecto de lo cual me hago una autocrítica- es no haber propuesto y sacado adelante una ley para intervenir a las empresas que no cumplieran los contratos, de manera de dar continuidad de giro efectiva a la operación cuando se produjeran esos

incumplimientos. Esto ocurrió porque nunca imaginamos que esa situación se manifestaría de manera tan profunda, como efectivamente ocurrió.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero consultar al señor Jaime Estévez qué sensación tuvo luego de que el ministro Javier Etcheberry y su equipo le entregaron el testimonio y efectuó la primera evaluación de la situación. Lo consulto porque para mí es importante saber si encontró que estaban más atrasados de lo que creía y si los plazos se les venían encima.

Por otra parte, a estas alturas, con el conocimiento que el señor Estévez tiene respecto de lo que ha pasado y con la visión general del tema, quiero consultarle si sigue creyendo que es posible implementar un plan de transporte de superficie para Santiago sin subsidio estatal.

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

El señor ESTÉVEZ.- En cuanto a la consulta del diputado señor Jorge Burgos, cabe tener presente que en todas las grandes obras surgen grandes problemas no previstos entre el diseño y la implementación, como nos sucedió en la construcción del camino La Pólvora, en el acceso a Valparaíso, con la Costanera Norte, en la construcción del Centro de Justicia de Santiago y como ocurre en todos los casos. Esa situación es parte normal de nuestro trabajo y del proceso que debemos llevar a cabo, de manera que no lo encuentre algo anormal.

A modo de ejemplo, los más reputados ingenieros de transporte y un conjunto de los mejores consultores del país concordaban en que la gran solución vial para el transporte de la capital era la construcción de un corredor vial por la avenida José Joaquín Pérez. Sin embargo, la alcaldesa de Cerro Navia me manifestó que por ningún motivo aceptaría esa solución, porque si se quitaban quince metros a esa avenida desaparecerían el dentista, las monjitas y el colegio que daban vida a la comuna.

Por lo tanto, aun cuando en ese caso los ingenieros en transporte insistían en que se debía construir un corredor vial segregado en esa avenida, lo razonable era sostener la posición manifestada por los actores que daban vida a la comuna.

Situaciones como la que he descrito uno debe enfrentar en forma permanente como autoridad cuando quiere implementar algún proyecto.

En cuanto a la consulta sobre la evaluación que hice sobre la situación en que nos encontrábamos, he señalado que estábamos entrabados por dificultades, por procesos de infraestructura y por una resistencia muy fuerte de parte del gremio del transporte al ingreso de nuevos capitales al sector. No obstante, en ese momento la licitación del AFT parecía constituir más bien un punto sólido en este difícil y complejo proceso, sin perjuicio de que se tomaron las medidas de auditoría pertinentes para controlar que así fuera, de modo que el principal problema que se debía enfrentar era el de operación en la calle entre las viejas y las nuevas empresas.

El señor BURGOS.- ¿Cuál es su visión respecto del subsidio estatal para el plan de transporte de superficie de la capital?

El señor ESTÉVEZ.- Pienso que es necesario un subsidio. Aun más, a raíz de todo lo que ha pasado, he llegado al convencimiento de que la solución consiste en formar una empresa pública autónoma con un consejo amplio comunal, no gubernamental, porque creo que ha habido una falla grave en un sistema basado en trece empresas privadas coordinadas por un ente público, situación que, en todo caso, forma parte de un debate sobre las orientaciones políticas que se deben implementar a estas alturas.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, quiero formular un par de preguntas al señor Jaime Estévez, porque conviene aclarar determinados aspectos sobre el diseño y la implementación del Transantiago.

En primer lugar, quiero preguntar a nuestro invitado qué opinión le mereció la licitación que se había hecho para adjudicar las unidades de negocio y ver que no pudieron participar los medianos, pequeños y microempresarios, un sector al que todo el país -se dice- quiere ayudar.

La licitación se había llevado adelante en diciembre de 2004. De acuerdo con las bases, no tenían ninguna posibilidad de participar en el proceso los medianos, pequeños y microempresarios del transporte público. Todos los que estamos presentes somos representantes de la ciudadanía y hemos dicho más de alguna vez que queremos defender a ese sector.

Sin embargo, de la sola lectura de las bases de licitación se desprende que se expulsa de la actividad a varios miles de operadores que participaron por más de ochenta años. ¡Que no se llame a engaño! Yo hice una defensa de ellos. La cuestión hay que plantearla de manera muy clara: los grandes se

defienden solos y están en el Transantiago. Aquí no ha habido una defensa de los grandes.

¿Qué pensó cuando vio que habían quedado afuera los pequeños empresarios?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, el diputado Olivares apunta a un tema muy relevante, quizás de los más complejos en un proceso de modernización.

¿Qué pasa en este proceso de modernización, necesario para país, con las personas que han estado operando en la antigua forma? Lo que me pareció es que, sin duda, había que buscar los caminos para tratar de ayudarlos a incorporarse a la modernidad o a salir dignamente del sector, con respaldo. Lo que no se puede hacer, es mantener el sistema antiguo tal como estaba.

Por eso, reconozco la permanente preocupación del diputado Olivares por esa materia, que me señaló en diversas ocasiones cuando era ministro. En todo caso, siento que lo escuché, aunque quizás no como él hubiera querido.

Cuando renunció el señor Signorelli, una de mis principales decisiones fue atraer, como equipo, básicamente, a la gente que tenía más experiencia en el trato con las Pymes, para colaborar con ellos. Ésa fue la razón. Pedí que viniera gente del BancoEstado que trataba con microempresas. Ésa fue una de mis permanentes preocupaciones, siguiendo, en parte, las observaciones políticas que me hizo en su momento.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, lamento decir que hubo preocupación, pero, en definitiva, no se hizo nada.

Conozco a muchos pequeños empresarios que han quebrado, que tienen muchas dificultades, que han sufrido el remate de sus bienes e, incluso, algunos se han suicidado, porque para ellos el proceso fue bastante duro, como lo ha sido para los usuarios y para los trabajadores.

Como este proceso se llevó adelante y avanzó desde el 2003, 2004 y 2005, quiero saber si el señor Estévez revisó bien los cimientos de este edificio que se estaba construyendo.

Me gusta mucho la figura de una posta, donde otro sigue construyendo lo que ya se inició. Pero cuando uno sigue construyendo, tiene que verificar y

estudiar qué se ha hecho antes, para ver lo que viene más adelante.

El señor Víctor Coopman, un dirigente gremial, en la sesión 103ª de la Comisión de Obras Públicas y Transportes, que estaba mandatada por la Sala para analizar los efectos -negativos, por cierto- que iba a traer el Transantiago, y que debió evacuar un informe -lo que no hizo-, hizo un análisis de las bases de licitación, es decir, de todos aquellos que ya estaban en el negocio del Transantiago. Él plantea que ya están adjudicadas esas unidades de negocio y que existe una irregularidad, arbitrariedad o ilegalidad que se relaciona con una modificación extemporánea del decreto supremo N° 122. Digo "extemporánea" porque se hizo después -tiene que ver con las bases de licitación- de recibidos los sobres con las ofertas.

Es decir, el 21 de diciembre era el último día para la recepción de las ofertas técnicas. Sin embargo, el 22 del mismo mes se hace una modificación que permite que puedan participar otra marca, otro tipo de buses. Esa situación también permite que algunos operadores que participaron -extrañamente, con buses que no cumplían los requisitos- puedan ganar las ofertas.

Deseo saber si al momento de asumir el señor Estévez como ministro de Obras Públicas y Transporte se hizo una auditoría respecto de lo ya obrado en el Transantiago.

Asimismo, me gustaría saber su opinión respecto de los antecedentes que nos entregó en esa oportunidad el señor Víctor Coopman.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, ésa fue una materia que tratamos en la Comisión de Obras Públicas y Transportes cuando fui ministro. Cuando el diputado Olivares formuló la consulta, entregué la respuesta y la Comisión acogió lo que señalé.

Recapitularé sobre este tema. En los procesos de licitación siempre hay un período consultas de los postulantes. Efectivamente, el que licita -en este caso el Ministerio- acoge algunas y otras no.

Lo que había era un diseño específico de buses y lo que se pidió fue una ampliación -ocurrió antes de que yo fuera ministro- para darle cabida a la norma europea. El cambio que señala el diputado no es oscuro ni arbitrario, sino que consistió en permitir que la norma europea fuera válida en Chile. En Europa hay una gran cantidad de países que tienen muchos fabricantes. Si no lo hacíamos, excluíamos de la licitación a gran parte de las empresas y, tal vez,

indicábamos con nombre y apellido las que podían participar, esto es, las que tenían ciertos diseños específicos.

Entonces, respecto de las bases distribuidas inicialmente, en el proceso de consultas, el Ministerio aceptó la norma europea.

Creo que de ninguna manera puede interpretarse aquello como una discriminación arbitraria. Por el contrario, estoy convencido de que se corrigió una deficiencia de la versión preliminar de las bases.

En relación con el otro tema, puedo decir que éste es un proceso que puede analizarse de distintas maneras: en el papel y en la calle.

El cambio de sistema implicaba la incorporación de algunos nuevos operadores y máquinas nuevas, pero también implicaba la continuidad de una parte fundamental, los antiguos buses amarillos. Esto ha sido objeto de una crítica política.

Una crítica era preguntar por qué estaban los buses antiguos. Y la crítica del diputado Olivares se produce desde el otro lado. Ahora se pregunta por qué se reemplazaron algunos buses antiguos.

El sistema tenía un cierto calce, porque las líneas troncales exigían una cantidad de buses nuevos, pero algunas permitían una cierta cantidad de buses antiguos.

El problema que se produjo, como alguna gente recordará, fue que a la licitación se puede presentar distinta gente y la gana el que hace una mejor oferta. Eso no es una decisión del ministerio. La troncal 1 fue ganada por Alsacia y no por la Gremial de Transportes. En eso consiste todo el problema.

A mi entender -ellos tendrán otra opinión-, lo que hizo la gremial fue decirle a todos sus afiliados que no le pasaran micros a Alsacia. Había un poder de compra y de demanda de micros que no habría producido el grado de cesantía que señala el diputado Olivares. El sistema estaba calzado en cuanto a la salida de cierto número de buses por antigüedad. Pero eso siempre está sujeto a la libertad de las personas. Ellas son libres de contratar o no. Alsacia necesitaba desesperadamente buses -así lo señalaba la prensa de la época- y siempre colocaba avisos en los diarios solicitando choferes y buses.

Por otro lado, la Gremial no le pasaba choferes ni buses. Incluso, me pedían que inscribiera más buses de los que tenían. Por ejemplo, necesitaban 500 ó 1.000 buses, pero no estaba obligado a tener esa cantidad. Si quería, podía tener 1.500. Podían

tenerlos, pero no podían sacarlos a la calle. Como ya señalé, me pedían que les autorizáramos más buses.

Honestamente, no preví que ese sector iba a tener deficiencia de buses. Lo que había era un exceso de buses, pero no los querían pasar, para que Alsacia no pudiera cumplir sus metas.

Esa situación, finalmente, condujo a que las empresas extranjeras que habían ganado la licitación tuvieran que comprar más buses nuevos de los previstos. Y así, durante un período de transición -porque no tenían buses antiguos-, los buses nuevos tuvieron que cumplir funciones en calles que no estaban diseñadas para ellos.

Todos los días soportábamos el ridículo, porque se publicaban fotos en que los buses articulados doblaban por una calle de la Pintana y no cabían, porque no estaban diseñados para eso, sino para los troncales. Pero tuvieron que ser ocupados para esa otra función.

Hubo una decisión gremial de decir a los afiliados que no vendieran y no participaran. Eso creó una amenaza, porque esa gente después iba a quedar desocupada. Si se fuerza a los nuevos a contratar máquinas nuevas, después habrá sólo máquinas nuevas y las antiguas salen más rápido del sistema de lo que estaba previsto. A mi entender, eso fue lo que ocurrió.

Los grandes responsables fueron quienes hicieron ese "gallito" con la autoridad, en el sentido de negarse a participar.

Ante eso, nos pusimos a recorrer las líneas, explicarles a los propietarios, a los conductores, estudiar mecanismos de mitigación y decirles que si persisten en no aceptar ser contratados, van a enfrentar, en el futuro, una situación delicada. Ese tema fue el centro del debate político desarrollado en ese momento.

Parte del problema está en la libertad de las personas que no aceptaron ser contratadas con sus buses, o ser comprados o incorporados a las nuevas empresas, salvo en una cantidad limitada. Sólo algunos centenares lo hicieron, pero otros estimaron conveniente no hacerlo. En síntesis, eso condujo al sistema a tener, inicialmente, más buses nuevos de los que estaban previstos, porque el sistema partía con menos buses nuevos.

También se nos critica que se enchularon los amarillos y que son los mismos buses replanteados. La verdad es que, inicialmente, había contemplados más buses amarillos antiguos enchulados para dar más flexibilidad, con menos fricción, al impacto social que se iba a generar.

La negativa a participar en el nuevo sistema forzó a traer más buses nuevos, lo cual tuvo ventajas para la ciudad, pero desventajas para las personas involucradas.

El señor HALES (Presidente).- Señor Olivares, le ofrezco 30 segundos, porque está pasado en su tiempo.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, concuerdo con lo que plantea el ex ministro. Todo lo que nos dice ocurrió realmente.

Lo que cuestiono es la forma en que se hicieron las cosas y en que se eliminaron los pequeños y medianos empresarios, porque no se hizo nada para que pudieran postular. Ellos no iban a tener 8 mil o 9 mil millones de pesos para poder postular.

Insisto en que hubo un cambio en las bases, de manera extemporánea, ilegal y arbitraria, y eso se desprende de lo que señaló el ex ministro Estévez.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, hubo un cambio y se acogió la norma europea. Eso no es ilegal, arbitrario ni discrecional. Por el contrario, permitió mayor competencia en el sector.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me llama profundamente la atención la forma y el contraste que hay entre la actitud del señor Estévez de asumir la responsabilidad en los hechos y la actitud que han tenido las once personas que han pasado por esta Comisión, desde consultores y especialistas hasta ex ministros y ex subsecretarios.

Una de esas once personas fue don Danilo Núñez, hoy subsecretario de Transportes y uno de los cuatro coordinadores del Transantiago que estuvieron bajo su administración.

Él, lejos de reconocer algún tipo de responsabilidad en el fracaso del Transantiago, le echó la culpa, entre otros, al entonces ministro de Transportes Sergio Espejo.

Quiero centrarme en los aproximadamente 420 días -los famosos 14 meses- en que el señor Estévez fue ministro de Obras Públicas y Transportes. En ese período se redactaron las bases de licitación y los contratos, y se suscribieron los contratos con los operadores y, además, se puso en marcha la primera etapa del Transantiago.

Me interesa que nos concentremos en los contratos que dieron lugar a la gran reforma al transporte público.

En solamente 13 días el actual ministro de Transportes, don René Cortázar, se dio cuenta de que el principal problema estaba en los contratos. En una entrevista de prensa dice: "El día que tengamos un contrato en que la persona que pague incida sobre los ingresos del operador, esa evasión inmediatamente caerá". También dijo que sin modificar los contratos tendríamos un escollo enorme para lograr el sistema de transporte que merece la ciudad.

¿Qué rol jugó el señor Estévez como ministro de Estado en la redacción, firma y suscripción de los contratos? ¿Quién redactó los contratos? ¿Cuál fue el equipo que redactó los contratos y las bases de licitación? ¿Hizo alguna vez algún tipo de reparo u objeción de los borradores de los contratos? ¿Pidió algún tipo de modificación de esos borradores?

Además, quiero saber por qué se le dieron tantas garantías a los operadores. Da la impresión que estos contratos fueron redactados por los operadores, por la contraparte del Estado, de que el sistema garantista en materia penal se aplicó en materia de licitaciones, en que todo el énfasis se puso en las garantías de los operadores, en cuanto a los buses, el sistema de información al usuario y el AFT.

Da la impresión de que el Estado no estuvo en ninguna parte en estos contratos. Nadie resguardó las garantías del Estado ni menos de los usuarios.

¿Por qué el Estado se compromete, en las bases de licitación y en los propios contratos, a redactar un proyecto de ley e imponer un sistema de tarificación vial para el evento de que los números no le calzaran al propio operador? El operador las ganó absolutamente todas. No hubo batalla que no logran ganar por secretaría.

¿Le parece adecuado que un gobierno se comprometa, a través de un proyecto de ley -que debe tramitarse en el Congreso Nacional, que es otro Poder del Estado-, a tener que compensar, balancear o mejorar los números del operador para que siga en el negocio?

Quiero que me explique el concepto de mínimo garantizado. ¿A quién se le ocurrió? ¿Quién fue el genio que lo puso en los contratos? ¿Por qué usted -salvo que lo haya hecho- no se opuso a que este concepto estuviera redactado y que después fuera ley para las partes? En definitiva, quiero saber qué participación tuvo el señor Estévez en la redacción de todos los contratos.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, cuando asumí el cargo ya estaban hechas las licitaciones. Mi participación fue asegurarme, a través de la fiscalía del Ministerio de Transportes y de los abogados del Transantiago, que los contratos correspondieran a lo licitado. Los contratos los redactaron abogados que participaron en este proceso. En este momento, no sé sus nombres, pero la fiscalía del Ministerio de Transportes y los abogados del Transantiago pueden tener esa información.

Por lo tanto, era poco adecuado que un Gobierno que hace una licitación, a la cual se presentan empresas, a los tres días de la licitación diga: "Señores, ahora cambiaron las condiciones". Eso no se puede hacer, no corresponde y no se hace.

Para nada encuentro anómala la existencia de ingresos garantizados; más bien es lo común en los contratos de concesiones, porque es la única manera de garantizar que llegue inversión del extranjero. Se trataba de atraer inversionistas para la ciudad de Santiago, de disponer de nuevos capitales que pusieran en juego centenares de millones de dólares en esta operación, tal como se trató en las concesiones de obras públicas para alcanzar los mismos objetivos.

En las concesiones de obras públicas, en el período amplio, se atrajeron cerca de 8 mil millones de dólares. Ahora, eso requiere ciertas condiciones. Entre otras cosas, para que esto pueda tener financiamiento, se usa el mecanismo de ingresos mínimos garantizados como algo habitual y común que acota el riesgo de la persona que invierte.

En el caso del Transantiago, esto estaba hecho para el primer año de operación. Evidentemente, estamos hablando que queríamos atraer inversionistas extranjeros a una realidad que les podía ser hostil, en la cual queríamos renovar y cambiar para tener un sistema de transportes con empresarios de otro nivel que vinieran a hacer la tarea de implementar un adecuado transporte público en el país. En esa tarea de tener un adecuado transporte público en el país, se les dice: "Hay una estimación de demanda". Pero si me equivoco en esa estimación de demanda, la responsabilidad es mía. De lo contrario, ¿cómo va a venir un empresario a participar en la licitación, por ejemplo, de Santiago-Talca o en la de la Autopista Vespucio Sur cuando tiene que operar sobre estimaciones de demanda que nosotros hacemos y que pueden afectar severamente su capital?

Por lo tanto, aquí se dio inicialmente una garantía de ingresos garantizados. Contra esas

garantías, ellos tienen un conjunto de obligaciones, entre otras, tener los buses en la calle. Estos contratos eran para traer buses, colocarlos a circular y, si todos los buses salen a la calle y no hay demanda porque la gente se va a pie o no se sube a los buses - que, obviamente, no es el caso de lo que ha ocurrido, porque ha habido una demanda mayor a lo que la oferta ha sido capaz de responder-, en ese caso, opera la situación de los ingresos mínimos garantizados.

Ahora si las empresas no colocan los buses que tienen que poner en circulación, entramos en otro terreno, el de las multas, que pueden llevar a la caducidad de la concesión, porque no se cumple con la esencia del contrato. El problema -de eso me hice cargo en la declaración inicial- es que, si se caduca la concesión, el sistema que tenemos no es fluido a continuación. Por tanto, me parece que, efectivamente, hay una falla en el sistema -que he reconocido-, que es no tener la autoridad política, la capacidad de intervenir a las empresas que no cumplen, para mantener la continuidad de giro con un interventor, mientras se licita o se arregla el problema. Pero el balance de tener ingresos garantizados es caducarle la concesión.

Evidentemente, después de todo lo que ha pasado, está claro que ese mecanismo fue mal usado. Pero el ingreso garantizado no se me ocurrió a mí, no es un invento raro, sino que es algo absolutamente común, está presente en casi todos los contratos que se firman y es la única manera de que una compañía de seguros financie los bonos que resultan de estas obras que se financian en el largo plazo. Este mecanismo está pensado para que el país no tenga que construir al contado sus puertos, aeropuertos y autopistas, porque estaríamos parados y no tendríamos nada de lo que actualmente tenemos. La idea es que se pueda construir. La gracia del sistema de concesiones es que construimos tres autopistas en Santiago, autopistas nacionales, cambiamos aeropuerto, hicimos nuevos puertos, etcétera, sin exigir capital del sector público, sino trayendo dinero privado, que se paga en cuotas -no sé si cómodas o incómodas- durante 15, 20 ó 30 años. Por lo tanto, lo que estamos haciendo es dar bienestar presente a la población en base a un gasto que se paga en el futuro. En eso consiste y ésa es la esencia del sistema de concesión, la que requiere del sistema de ingresos mínimos garantizados. Es parte esencial en los contratos en la mayor parte de las obras que se han realizado.

En este caso, lo que ha fallado no es que haya ingresos mínimos; es que no hay buses en la calle. Reitero que si tuviéramos 5 mil 600 buses en la calle y no anduvieran pegados cinco del mismo tipo y después en media hora no pasa ninguno; es decir, si estuvieran

bien distribuidos, el sistema funcionaría, más allá de las otras dificultades que podamos tener en cuanto a atraso en infraestructura, a los paraderos, que evidentemente existen y le agregan incomodidad al sistema, pero que no son la esencia de las fallas existentes.

El señor HALES (Presidente).- Quiero pedir a la comisión que me permita autorizar la ampliación del tiempo porque nos queda un minuto para finalizar la sesión.

Hemos hecho buen uso del tiempo con el actual sistema de ordenamiento, así es que podemos prolongar la sesión hasta el término de las preguntas de los señores diputados o bien fijar una hora de límite.

El señor MELERO.- Ojalá que no pasemos las 14.00 horas.

El señor BURGOS.- Pido que fijemos una hora límite: las 13.45.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 13.45 horas.

#### **Acordado.**

Ofrezco la palabra al diputado Uriarte, en sus tres minutos finales.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero recordar que cuando asistieron a la Comisión los especialistas de la consultora Fernández & De Cea nos dijeron que en las bases de licitación se habían contemplado 4.500 buses. Entonces, mal podríamos tener la cantidad señalada de buses en la calle. No eran 5.600 sino 4.500. Eso, como primera acotación.

Además, quiero volver a preguntar, para que se me responda, ¿qué opina el señor Estévez de las modificaciones que está llevando a cabo el ministro Cortázar? O él está equivocado o los contratos estaban mal hechos. Hace quince días, él asistió a la Comisión de Transportes a explicar -y aquí están los documentos-, paso a paso, la renegociación de los contratos, causa fundamental de los problemas del Transantiago.

Entonces, quiero que me explique quién está equivocado. ¿Usted -que fue quien redactó y firmó las bases de licitación y los contratos, ya que no se hicieron solos- o el ministro Cortázar?

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

El señor ESTÉVEZ.- En relación al número de buses -puedo estar equivocado-, recuerdo que se fijó de acuerdo a lo que la misma consultora dijo en un

momento, ya que fueron consultores importantes en esta materia. En todo caso, se podrá precisar a posteriori.

Evidentemente, había cálculos de los ingenieros de transporte. Todo esto se basó en estudios de ingeniería y en un conjunto de profesionales que indicaron lo que era razonable tener, que, contrastado luego con la ingeniería de la calle, se demostró que se requerían más buses, y por eso se elevó su número. Pero si tuviéramos circulando todos los buses que estaban en la licitación original, el problema sería bastante menor. El problema central es que los buses no han salido a la calle.

En nuestra época observamos un exceso de buses y no falta. Cuando realicé los cambios, la crítica era la contraria. Remítanse a la prensa de la época y verán cómo se reclamaba por el hecho de que no sacaba los amarillos al ritmo y velocidad que ellos estimaban conveniente. Según los operadores, de ese momento teníamos, más bien, un exceso de flota y no deficiencias.

Creo que el ministro Cortázar ha hecho una tremenda labor. Evidentemente, este factor, unido al hecho de que no puede declarar nula la concesión, se le ha convertido en un problema. Y creo que, desde ese punto de vista, el cambio es positivo. Pero son dos preguntas distintas. Creo que aquí -naturalmente, es mi visión- hay un silogismo mal hecho, porque o es una cosa o es la otra. No es así.

Lo que he dicho es que la existencia de mínimos garantizados es algo común; no es un concepto nuevo, sino que es parte esencial de la industria de concesiones. De hecho, una de las tantas explicaciones de por qué Chile es el único país del mundo en que las concesiones han funcionado es porque se crearon condiciones propicias para facilitar la inversión en el país, reduciendo los riesgos.

Ahora, que el número de ingresos garantizados sea 90 o no sea 90, es parte de la discusión práctica. Y si la práctica le ha demostrado al ministro Cortázar que hoy las cosas son distintas, él tendrá la tarea más que difícil de enfrentar este problema y tendrá sus razones. Pero reitero que el mecanismo no es un mecanismo insólito ni fue inventado *ad hoc* para este caso.

El señor URIARTE.- Pido que se deje constancia en el cuaderno separado -que entiendo que la Secretaría está elaborando- que por bases de licitación, según el cuadro que nos dejaron los consultores de Fernández & De Cea, se estableció que eran 4.150 buses. Mal podrían exigirse más buses, si esa cantidad es la que se fijó. Además, se estableció que 4.515 buses constituirían la flota total para

obtener una operatividad del 92 por ciento. Entonces, mal podría la autoridad exigir a los operadores que tuvieran más buses de los que las propias bases de licitación establecían.

Además, quiero que el señor Estévez me responda qué tiene que hacer, en un contrato con operadores, un compromiso del Estado de Chile de legislar sobre la tarificación vial. ¿Cómo es posible que un gobierno se comprometa con el voto del Parlamento para mejorar las condiciones de los operadores? ¿A qué obedece eso? ¿Cree usted que es adecuado, que es una buena política y que es sano en materia de políticas públicas?

El señor ESTÉVEZ.- Primero, no hay un compromiso de que se apruebe ninguna ley en el Parlamento. Nadie en su sano juicio podría hacer eso.

El señor URIARTE.- Así está en los contratos.

El señor ESTÉVEZ.- No. El compromiso que uno puede asumir es de proponerla; no que se apruebe. En eso hay una diferencia bastante grande.

El señor URIARTE.- Es más grave todavía. Obviamente, es nulo.

El señor ESTÉVEZ.- Esto es algo anterior a mí. Pero me parece que la lógica es bastante simple.

¿De qué se trataba? De traer a inversores en Santiago, en las micros. Creo que tenemos el mínimo de claridad respecto de que era un objetivo difícil. El rubro estaba controlado por una gremial y había una cantidad de conflictos muy grande. Por lo tanto, para venir a invertir a Santiago había que ser valiente. Ésa es la verdad, y los señores diputados la conocen. Por lo tanto, decidir cambiar el sistema de transportes en Santiago requería tener la valentía y la fuerza para cambiar un sistema de poder que era muy fuerte, que, incluso, llegó a parar la ciudad, lo que significó que se aplicara la ley de seguridad interior del Estado. Eso era lo que había.

Entonces, cuando uno les dice a inversionistas de Francia o de España que vengan a invertir en Chile, también tengo que decirles que les doy ciertas garantías, no respecto de que no los van a chocar -porque, evidentemente, no puedo garantizar eso-, pero sí respecto de la operación del negocio. Además, se les aclara que el negocio tiene un ingreso estimado por un conjunto de especialistas, y que si nos equivocamos en esas estimaciones de ingreso, asumiremos el riesgo de ese error y propenderemos a buscar mecanismos que permitan que el sistema tenga financiamiento. La idea es invertir centenares de millones de dólares para renovar la ciudad. Eso es lo que había que hacer. Ésta es la lógica con la cual se

hicieron las cosas. Y a diferencia de lo que había ocurrido en otros procesos, vinieron los inversionistas, llegó capital y se invirtió. Entonces, el sistema apuntaba a lograr estos resultados y no a que hubiera un uso abusivo de esta fórmula, para evadir lo que era la responsabilidad principal de los operadores: tener buses y colocarlos en la calle.

Ahora, respecto del número de buses, hay que considerar que si cada bus que llega, por ejemplo, a Escuela Militar se llena de gente, es un buen negocio. Éste no es un mal negocio. Por tanto, si la demanda crecía, poner más buses no debiera haber sido un problema, cuando existe la voluntad de hacerlo, por cuanto esos buses adicionales van a llevar más gente, y al llevar más gente, van a tener una racionalidad económica.

Efectivamente, hay un período, en la transición del primer año, en que esta operación se ve dificultada y, tal como he señalado con mucha claridad y franqueza, lo que teníamos era más bien un parque numeroso que se resistía a irse, y lo que teníamos en las calles era un exceso, y no un déficit, de micros respecto de lo que era la necesidad de la gente. Era la situación exactamente inversa.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, agradezco la presencia del ex ministro señor Jaime Estévez.

Me voy a referir a la situación planteada por usted en el punto 6 de su presentación, que dice relación con las fallas del Transantiago, desde el punto de vista privado, público o de las autoridades.

Usted señaló que no se iba a referir a situaciones posteriores a su gestión, pero claramente sí lo ha hecho. En consecuencia, quiero que lo aclare.

En su minuta, destacado con letras negritas dice claramente lo siguiente: "Las fallas críticas derivan en lo principal del no cumplimiento de aspectos esenciales de los contratos por parte de las empresas operadoras y del proveedor tecnológico: si estuvieran en la calle los 5.600 buses y su frecuencia fuera gestionada adecuadamente, el sistema no estaría en crisis.

Entonces, ¿de qué magnitud es la responsabilidad del Gobierno, del Estado? Por lo que leo en su minuta, que el Transantiago no funcione y que se haya producido el descalabro al que se llegó hoy es responsabilidad de los operadores y del AFT. Las empresas operadoras y los proveedores tecnológicos llegaron a funcionar y a hacer las cosas como las

hicieron y se tuvo un sistema de troncal-alimentador y de gestión de flota -que nunca apareció- porque así lo establecían las bases. Pero quien las redactó no fueron ellos, sino funcionarios del Ministerio de Transportes de aquella época.

En segundo lugar, el párrafo siguiente expresa: "Hay también deficiencias que son responsabilidad de quienes hemos ejercido como autoridades en el sector, como atraso en la infraestructura, dificultades en la entrega de la información, deficiencias en la malla de recorridos...", etcétera.

Al respecto, en esa época, ¿no se pudo prever esta situación? Me refiero, por ejemplo, al atraso en la infraestructura. Hay ejemplos claros que usted mismo señaló, como los postes en la avenida Pajaritos o el cementerio indígena. ¿Eso no fue suficiente para darse cuenta de que si no había infraestructura vial como corresponde, con vías segregadas y exclusivas, al año siguiente el Transantiago no iba a funcionar? ¿No era motivo suficiente la falta de infraestructura? Hay que tener en consideración que este sistema de alimentadores y troncales, con más buses y sistema de trasbordos, opera, necesariamente, con mayor rapidez en las vías, y si éstas no están listas, no íbamos a tener mayor rapidez y se iba a producir un colapso, más allá de la cantidad de buses y de un sistema de gestión de flotas. Entonces, ¿no se podría haber previsto todo esto y, en ese momento -al final del gobierno del Presidente Ricardo Lagos-, haber reconocido que esto no va bien, que no está caminando? Eso le correspondía hacer al Gobierno, específicamente al ministro de Transportes.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, es difícil responder la pregunta del diputado Cristián Monckeberg, porque estamos frente a un sistema que falló. Pero, de alguna manera, uno estaba obligado a responder sobre la base de los elementos que tenía en la época en que tomó las decisiones.

Ahora bien, la delimitación de las responsabilidades es tarea de esta Comisión. Ustedes han trabajado arduamente y no sé si ya las tienen más o menos claras -algunos, parece que sí-, pero, como dije, es tarea de la Comisión.

Obviamente, hubo cosas que no resultaron como las teníamos previstas. Mi opinión es la que les he dado. Sigo convencido de que el Transantiago es un proyecto que es necesario salvar, hacerlo bien. Lo que falló, principalmente, es el no cumplimiento de los contratos suscritos por parte de los operadores

privados, y así lo entiende la gente. Si las micros anduvieran en la calle y estuvieran bien distribuidas, a lo mejor el problema sería la falta de un paradero o que nos mojaríamos con la lluvia -por cierto, eso sigue siendo una dificultad que afecta la vida de las personas-, pero no es la esencia del problema. Lo otro es la principal falla.

Ahora bien, ¿por qué nosotros, como representantes del Estado, no hemos tenido las condiciones para imponer a las empresas el cumplimiento de los contratos? Creo que eso es parte del problema. A mi juicio, parte del problema consiste en que las armas de que disponemos -las multas- son limitadas y no permiten intervenirlos. Si uno caduca la concesión a una empresa, ésta seguirá como interina y habrá que licitar de nuevo. Es decir, hay una dificultad para hacer ejercer las responsabilidades. Siento que no dejamos resuelto eso. Si hoy pudiera hacer algo, le habría dedicado energía y tiempo para tratar de aprobar una ley de esas características en el Congreso.

Con la misma franqueza con que he respondido todas las preguntas, puedo señalar que, de todos los problemas que pude advertir, lo que veía más sólido era el AFT. Entonces, cuando a la licitación se presentan los principales bancos, pensé que estábamos ante algo sólido, en la cual esto se puede apoyar, porque tiene espaldas y respaldo. Ahora, en la práctica, el sistema no funcionó. Pero, al momento de hacerlo, pensamos que eso era lo sólido y que lo débil era la situación del transporte en la calle.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Y en cuanto a infraestructura?

El señor Estévez ha manifestado claramente que lo más sólido era el AFT y lo más complicado la prestación de servicios en la calle por parte de los operadores.

Sin embargo, respecto de la infraestructura, el señor Estévez ha señalado que se veían venir los atrasos. Usted vivió esa situación, a consecuencia del cementerio indígena, de los postes de la avenida Los Pajaritos, etcétera. Incluso, la Comisión de Vivienda del Senado elaboró un informe sobre lo titánico que significaba intervenir la ciudad en 2003 y que no era tarea de uno o dos años.

Entonces, si esto era específicamente importante para llevar adelante el Transantiago y prestar un buen servicio, ¿no se pensó en que esto no iba a funcionar en 2006 o en febrero de 2007, porque la ciudad no alcanzaría a estar preparada? Me refiero a un año antes de la puesta en marcha.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, como lo he indicado, efectivamente tuvimos atrasos en infraestructura. El atraso de la infraestructura significa que los buses andan más lentos y, por lo tanto, se requieren más buses. Teníamos una estimación inicial de los ingenieros en transportes, señalada en las cifras de la licitación. Entiendo que la respuesta al atraso fue el alza del número de buses requeridos. Ése es el impacto fundamental que tiene la infraestructura.

Pondré un ejemplo distinto al de Santiago. Si un bus se demoraba diez horas desde Concepción a Santiago, con ese mismo bus se pueden dar dos vueltas al día. Si tengo carreteras concesionadas y el viaje demora cinco horas, con un bus se dan cuatro vueltas. Ésa es la esencia del sistema que está detrás. Entonces, con el mismo bus, tengo una oferta duplicada, teniendo el mismo número de máquinas, o para cumplir dos frecuencias diarias requiero la mitad de buses que tenía antes. Por lo tanto, en la medida en que los buses no tenían que recorrer -lo señalaban los especialistas- 30 ó 60 kilómetros ida y vuelta, sino que había un sistema de alimentadores breves en sus recorridos y troncales especializados, esto generaría el mismo efecto que he señalado respecto de la analogía del bus desde Concepción, porque, al dar muchas más vueltas con menor cantidad de máquinas, se logra un transporte de pasajeros más eficiente. Entonces, si se atrasan los recorridos, y en vez de ir a Concepción en cinco o diez horas se va en ocho, entonces los requisitos de la flota que se plantean son distintos. Por eso se elevó posteriormente el número de vehículos requeridos.

Ahora, quisiera entender que éste no es puramente un proceso técnico de ingenieros en transportes. No tengo la información para hacer un juicio temerario, pero no puedo entender que el miércoles feriado simplemente hayan fallado las micros. ¡No estaban! Creo que no está resuelto el tema de lucha por el poder en Santiago. Aquí hubo un boicot fuerte a este proceso, aunque no quiero aparecer eludiendo mis propias responsabilidades, que, como ya dije, las asumo.

Lo que está ocurriendo en la ciudad es bastante extraño, ya que cuando el sistema va mejorando con el ministro Cortázar, de repente, misteriosamente, desaparecen los buses durante veinte minutos y se produzca una catástrofe. Me imagino que eso será investigado, pero siento que hay una pugna por el manejo de la ciudad, que ha estado detrás de todo este

proceso y que, eventualmente, puede ser una explicación para lo que ha ocurrido recientemente, porque buses hay.

Ahora, si me dicen que los buses que había no son suficientes a las 7 de la mañana de un día laboral, puede ser comprensible y, a lo mejor, nos equivocamos y los ingenieros hicieron mal los cálculos. Pero en un día feriado, un sábado, los buses que hay en la ciudad tienen que alcanzar. Ello debe ser analizado dentro de este proceso, en el cual las autoridades tenemos que asumir nuestra cuota de responsabilidad -que, por cierto, la tenemos-, ya que estuvimos a cargo en ciertos períodos.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, es segunda vez que escucho que durante el gobierno del Presidente Lagos, mientras el señor Estévez era ministro, se dijo no al *big bang*. Es decir, se pretendía que el sistema comenzara de a poco.

¿A qué atribuye el señor Estévez que después se haya cambiado esta decisión? ¿Hay una explicación para que, al final de su período como ministro, esto haya cambiado? ¿Se mantenía o cambió el rechazo al *big bang*, que es uno de los motivos que generaron el descalabro?

El 19 de diciembre de 2005, el señor Estévez declaró: "Aún nos quedan muchas obras por terminar, pero me resulta tremendamente satisfactorio ver como se avanza y se concreta este gran proyecto que es el Transantiago, desafío que me tocó asumir hace casi un año y que cambiará la vida de los santiaguinos". Al terminar su gestión, ¿puso en alerta a las nuevas autoridades de los problemas no solucionados en relación con el Transantiago?

En el caso del paso bajo nivel de calle Bandera, el señor Estévez, el 16 de octubre de 2005, declaró que "las soluciones viales se están desarrollando y se harán al ritmo de lo que podamos, porque es un tema de presupuesto". Un invitado a esta Comisión señaló que uno de los problemas mayores para la implementación del plan fue el tema presupuestario. ¿Esto fue alertado al entonces Presidente Lagos para efectos de la toma de decisión?

Por otro lado, Sonda ganó la licitación. Se trató de una licitación abierta y no se podía prever quien sería el ganador. Pero después de ello, ¿cómo se fiscaliza a Sonda? Hoy existe la opinión unánime de que una de las principales falencias, causa importante de los problemas que se viven a diario, es el operador tecnológico. Incluso, una empresa ha señalado que tenía

el sistema completo, probado, pero que no fue tomado en cuenta. ¿Qué opinión le merece esto?

Por último, el domingo, en un diario de circulación nacional, apareció una cita, que aparentemente corresponde a un asesor del ex ministro Espejo, según la cual éste -el ex ministro Espejo- "recibió un proyecto con contratos mal negociados, producto de un chantaje de los operadores para entrar a la licitación. Había compromisos, sobre todo en infraestructura, que no se habían cumplido. Recibió una situación compleja, y es lo que va decir".

A mí me gustaría saber cuál es su opinión respecto de esas aseveraciones relativas a los contratos, que son bastante graves, especialmente si el ex ministro Espejo las repitiera mañana. Por lo demás, no es primera vez que escucho algo similar y, de hecho, el actual ministro está renegociando los contratos. Entonces, los contratos fueron mal negociados. Además, se hace una aseveración muy seria, que dice "producto de un chantaje de los operadores para entrar a la licitación".

Además, hemos visto como, extrañamente, hay operadores que estuvieron bastante complicados y que hoy están entrando a la licitación de los *pullman* y se están apropiando de más del 40 por ciento del transporte, lo que, a mi juicio, es peligroso.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Don Jaime Estévez, le ofrezco la palabra.

El señor ESTÉVEZ.- Gracias, señor Presidente.

En cuanto al tema del *big bang*, no se cambió lo que nosotros habíamos previsto; se desagregó el inicio del Transantiago en ciertas etapas o pasos, para no hacerlo todo junto. Por ejemplo, como he señalado, en octubre de 2005, las nuevas empresas se hicieron cargo de la malla de antiguos recorridos, en lugar de partir de inmediato con troncales, lo cual agregó hartas complejidades al sistema, porque no sólo debieron hacerse cargo del recorrido de lo que sería el nuevo troncal, sino que además debían recorrer capilarmente poblaciones lejanas. Para no hacer todo en un mismo día, esto es, el cambio de recorridos, el ingreso de las nuevas empresas y todo lo demás, se hizo en una fecha distinta.

Entonces, hubo diversos componentes del plan, que empezaron a operar antes de su puesta en marcha. Hoy, a la luz de la experiencia que hemos tenido, uno podría pensar que tal vez hubiera sido mejor que también se hubiese fragmentado lo que quedaba por hacerse, o no. En todo caso, insisto en que no es que

haya habido un cambio entre lo que habíamos previsto y lo que finalmente se hizo.

El *big bang* se desarmó en grandes acápite que tuvieron distintos ritmos y momentos, y un conjunto de ellos quedó para el día final -por así decirlo- de la puesta en marcha.

En cuanto a lo que sucedió con el paso bajo nivel de calle Bandera, lo cierto es que da para un largo comentario. Lo que pasó fue que nos encontramos con que los buses tenían una especie de jopo en el techo que no les permitía pasar por dicho paso bajo nivel, cuya altura era distinta a la estándar. Lamentablemente, no previmos que con ese jopo los buses no pasarían por ahí. Son problemas que surgen. Me encontré con esa dificultad, que obligaba a desviar los recorridos por calle Amunátegui, y dije que había que arreglar el paso bajo nivel, porque no le podíamos sacar el jopo a todos los buses. Para eso hubo que proveer los fondos necesarios que nos permitieran realizar las obras entre enero y febrero, obviamente.

El problema era cómo se hacía. Hablamos con la Contraloría para que lo pudiéramos hacer como Ministerio de Obras Públicas, pero me dijeron que no. Yo se lo quería destinar a Vialidad, porque teníamos copada nuestra capacidad de gestión, pero nuevamente me dijeron que no, porque por ley le correspondía al Serviu. Les dije que esperaba que aprobaran rápidamente las bases de licitación que les propusiera el Serviu, porque debíamos realizar las obras entre enero y febrero y no quería que termináramos en marzo. Sin embargo, la Contraloría me dijo que no y que el Serviu puede licitar primero y después ellos tomaban razón, porque las leyes son distintas.

Así se hizo. Le traspasamos el dinero al Serviu, que llamó a licitación y adjudicó, pero cuando estaban a punto de entregar las obras, de la Contraloría me dicen que estábamos en grave falta, porque no mandó las bases y no lo hizo como MOP. Resulta que como esto cruza por el lado del Metro, le corresponde al MOP y no al Serviu.

Me encontré con una interpretación distinta a la que verbalmente me habían entregado -debo reconocer que fue una gentiliza, porque la Contraloría no hace anuncios previos-, totalmente opuesta, sobre una obra terminada. Eso es pan de cada día. Es el tipo de situaciones que ocurren.

Ahora, en este caso, como quedó claro que no había perjuicio fiscal ni dolo, y había transparencia, finalmente la obra fue autorizada. El ministro se autoinculpa y pide que lo perdonen, porque cometió un error, y la Contraloría, que comprueba que no hay dolo, aprueba la obra, que se realizó en el tiempo previsto.

Pero el problema que teníamos, en mi opinión, era más de capacidad de gestión que de presupuesto.

Con todo, para las obras que se necesitaban, en el presupuesto que se negoció para 2006, tanto en el acápite MOP, Minvu y FNDR, dejé un presupuesto de aproximadamente el triple de lo que teníamos gastado en 2005. Sin embargo, debo reiterar que el hecho de dejar un presupuesto es muy distinto a que quien lo tenga lo pueda ejecutar. Quiero ser reiterativo en que se dispuso del dinero, pero estoy seguro de que habrá sido imposible ejecutarlo en su amplitud, por todas las razones que he dado.

Creo que el ministro Espejo recibió un tema con problemas. Lo he dicho aquí con mucha claridad. El día en que le entregué el mando, me reuní con él y le dije que le entregaba el mando en tales condiciones. Esto es lo que hay; éstas son las dificultades que visualizo; estos son los problemas. Y él se hizo cargo con valentía política, con altura de miras y con un gran sentido de su responsabilidad como ministro para enfrentar este proceso. Lo enfrentó en la calle y de cara a la gente. Tengo la mejor opinión de él. Y si alguno de sus asesores estima que le entregamos problemas, es efectivo; le entregamos problemas.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, lo de Sonda no está respondido ni lo concerniente a la opinión del señor Espejo.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, solicito una interrupción.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, nuestro invitado varias veces ha señalado claramente que el principal inconveniente, más que de presupuesto, era la capacidad de gestión. Eso lo he visto vinculado a una excesiva burocracia.

Hay cierta similitud con lo señalado por el ex ministro Etcheberry, quien, al momento de preguntarle por la autocrítica, dijo que su principal autocrítica era no haberse dado cuenta de la debilidad del aparato público.

¿Es lo mismo?

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

El señor ESTÉVEZ.- Pienso que es lo mismo. No sé si lo vemos de la misma manera, pero, como se vio en el caso de calle Bandera y en muchos otros, el sector público requiere la co-firma de mucha gente, y esa gente no tiene plazos, especialmente cuando esto

incluye a municipios, para acceder a lo que se está proponiendo.

Hay un sistema en el cual es difícil afirmar que un trabajo se va a sacar en un plazo específico, pero también la capacidad de gestión tiene que ver con que el conjunto de funcionarios públicos, con el modo en que están organizados, responde a un cierto nivel de la tarea. Si uno duplica o triplica esa tarea, el sistema empieza a botar aceite y a tirar vapor por todas partes. Eso fue lo que pasó aquí. A una ciudad se le agregó un componente muy grande de carga de trabajo.

He señalado en mi exposición, y lo reitero, que de parte del director del Serviu tuve la mayor cooperación, pero él también tenía otros problemas, como el de los allegados, viviendas, pavimentos, etcétera, de los cuales tenía que hacerse cargo. Pero lo necesitábamos para arreglar los problemas de algún túnel determinado. Todas estas cosas requieren capacidad de gestión, que en el caso del sector público es lenta y engorrosa.

Duplicar o triplicar el volumen de obras en una ciudad, en el caso de Obras Públicas, se resolvió a través del área de Concesiones, situación que, con posterioridad, no estuvo exenta de polémica y debate. Sin embargo, fue la solución que en ese momento se adoptó.

Por otra parte, aunque se trate de un aspecto formal, quiero precisar que Sonda no ganó la licitación.

La licitación, establecía la opción, para las instituciones financieras que lo desearan, de llevar un operador tecnológico. En este caso, los bancos escogieron a la empresa Sonda, porque las personas que nos asesoraron señalaron que se podían generar ahorros al hacerlo en común y no con funciones separadas, porque si un oferente se presentaba para hacerse cargo sólo de los aspectos financieros y no de la parte tecnológica, tendría que haberse llamado a una licitación aparte.

Hoy probablemente existe claridad en cuanto a que el haber llamado a una licitación conjunta no fue una buena idea, pero francamente no visualicé ese problema en el momento en que se llevó a cabo la licitación, porque me pareció que quienes se presentaron tenían la solidez adecuada para hacerlo.

Por otra parte, he señalado que los contratos reflejan lo que se licitó, de manera que incluyen los ingresos mínimos garantizados, mecanismo de común ocurrencia en un conjunto de obras de concesión que se establecen por años, no como en este caso, en que el plazo era más breve.

El plan ha operado inadecuadamente, lo cual en parte importante se debe a que no se dio el supuesto de que los operadores pondrían todos los buses comprometidos en la calle. En caso de que ello hubiera ocurrido, los ingresos mínimos garantizados se pagarían si los buses circularan vacíos, porque significaría que la demanda fue mal calculada. Ése es el sentido de ese mecanismo, pero en la actualidad se encuentra distorsionado, porque hay menos buses en las calles y éstos circulan llenos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Además, sin GPS.

El señor ESTÉVEZ.- Efectivamente, señora diputada, lo cual genera fallas en la gestión de flota.

Sin embargo, si entre los operadores existiera la voluntad adecuada se podría buscar un mecanismo con el fin de paliar esa situación, pero creo que ha habido una grave falla de los operadores, lo que ha repercutido en que un sistema creado para otra cosa aparezca desvirtuado o como negativo.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, respecto del tema del *big bang*, aparentemente hay una contradicción entre el planteamiento del ex ministro de Obras Públicas señor Javier Etcheberry y lo señalado por el ex ministro de la misma Cartera señor Jaime Estévez, quien señaló que si bien no hubo *big bang*, el proceso fue diseñado de esa manera.

Por su parte, el ex ministro señor Etcheberry, al igual como lo hizo el señor Germán Correa, manifestó ante esta Comisión que hubo *big bang*, pero que eso no era lo que originalmente se había planteado.

Por lo tanto, quiero consultar la opinión del señor Estévez al respecto.

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

El señor ESTÉVEZ.- Ése fue un debate entre Germán Correa y Javier Etcheberry, en cuanto a si el diseño original establecía o no un *big bang*, en el que el ex ministro Etcheberry argumentó que se había decidido no hacerlo en *big bang*, motivo por el que el proyecto se desmembró en grandes unidades, que podían separarse y poner primero en operación determinados componentes en lugar de otros.

En consecuencia, siento que no hay contradicción al respecto, porque la idea original era que todo debía ocurrir el mismo día, es decir, el cambio de operadores, la malla de recorridos, la

entrada en funcionamiento de los distintos actores, una parte de los cuales comenzaron a operar antes y con varias dificultades, porque no era sencillo que lo hicieran algunas partes sin que el todo estuviera funcionando.

Sin embargo, al mirar la situación desde la perspectiva actual y ajeno a esa polémica, puedo señalar que probablemente se dejaron demasiadas cosas juntas para implementarlas el último día.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Jaime Estévez.

Creo que nuestro invitado llegó a la Comisión con una pauta que responde a una planificación estratégica, que tiene tres objetivos claros: uno, situar el grueso de las responsabilidades en las empresas del sector privado; dos, blindar la responsabilidad del Presidente Lagos en los hechos, y tres, justificar la puesta en marcha de este plan.

Me parece que las afirmaciones de don Jaime Estévez esta mañana, tales como señalar que lo principal ha sido "el no cumplimiento de aspectos esenciales de los contratos por parte de las empresas operadoras y del proveedor tecnológico..." es no tener en cuenta las numerosísimas evidencias de fallas de mucho mayor peso que las que don Jaime Estévez ha reconocido esta mañana.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero preguntarle al señor Estévez si no cree que fueron más graves los errores de diseño que han sido consignados y establecidos en esta Comisión por numerosos profesionales e instituciones o los errores graves contemplados en los contratos que don Javier Etcheberry redactó, y que don Jaime Estévez firmó, en el sentido de haber puesto los incentivos por bus/kilómetro y no por pasajero transportado, error gravísimo desde el punto de vista de los incentivos.

¿No considera acaso el señor Jaime Estévez más graves las deficiencias en infraestructura que no fue capaz de terminar el ministerio que él dirigió o el número de buses? El número de buses aprobados era de 4.150. Esto fue advertido al Gobierno. Se le dijo que era insuficiente. Están los informes de Fernández & De Cea y de otros consultores. Pero usted nos dice ahora que si estuvieran en la calle los 5.600 buses y que su frecuencia fuera gestionada adecuadamente, el sistema no estaría en crisis.

O sea, para usted, señor Estévez, no existen problemas de falta de infraestructura, no existen

problemas en los paraderos, en los GPS, en nada. Es decir, todo es culpa de los operadores privados.

¡Es una estrategia política, la mentalidad ideológica de un socialista, que siempre está pensando en adjudicar la responsabilidad en los entes privados y en disfrazar la del Estado!

Con todo respeto: ¡No me compro su estrategia, señor Estévez!

Espero una respuesta contundente a mis consultas: ¿Qué responsabilidad le asigna a los contratos que usted firmó? ¿Y qué responsabilidad establece en el diseño, en la infraestructura, en la operación del AFT y en el número de buses, que son, a mi juicio, elementos sustanciales mucho más importantes?

En segundo lugar, respecto del intento estratégico de blindar la responsabilidad del Presidente Lagos, quiero señalar que la entiendo desde el punto de vista de la lealtad de un ex funcionario y ex ministro. Eso habla muy bien de su lealtad, pero no desde el punto de vista de su colaboración con esta Comisión.

Usted también señala: "Hay también deficiencias que son responsabilidad de quienes hemos ejercido como autoridades en el sector...". Y más adelante se pone por delante: "Pero la responsabilidad política de lo hecho y de lo no hecho en esos catorce meses es mía. Fue un trabajo en equipo, pero éste tenía un responsable: el ministro.". Pero faltó agregar una frase: "y un jefe, que era el Presidente Ricardo Lagos".

Entonces, en concreto, quiero preguntar: ¿cuáles y cuántas eran las reuniones que tenía con el Presidente Lagos para abordar este tema? ¿Estuvo o no el Presidente Lagos al tanto de los contenidos del contrato? ¿Los avaló? ¿Le parecían adecuados? ¿Conoció el Presidente Lagos y estuvo de acuerdo con los déficit en infraestructura? ¿Conoció en detalle la forma en que usted amparó y avaló las etapas y la postergación que a usted le correspondió realizar en su momento en esta materia?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, eso es un juicio político. Para eso están las Comisiones, el sistema político y la democracia que hemos construido.

Unos están en el Gobierno, la Oposición crítica y así se hacen juicios políticos. Creo en la democracia y respeto el juicio político que me hace el diputado Melero. Ahora, considero que me atribuye más

intenciones de las que modestamente puedo tener. Pero eso es otra cosa.

He visto con sorpresa que la prensa ha dicho que quiero brindar al ex Presidente Lagos. Si pudiera, lo haría con mucho gusto, porque me corresponde. Pero no es necesario hacerlo.

Los ministros tenemos responsabilidad, pero no infinita, porque también operamos a través subordinados. Pero no corresponde echarles la culpa a los subordinados, porque la responsabilidad hacia arriba es mía. Yo era el jefe del sector.

El Presidente me dio respaldo para distintas cosas que le fui solicitando. Por ejemplo, pedí más presupuesto para el 2006, para emprender las obras que estaban atrasadas. El Presidente da una orientación estratégica, pero nadie puede imaginar que está metido en los contratos. Difícilmente lo está el ministro, menos aún el Presidente de la República. Esto no opera de esa manera, sino a través de equipos y, evidentemente, mi responsabilidad es conformar esos equipos. Y la del Presidente es haberme designado. Si se equivocó en esa designación, ésa es su responsabilidad política, pero no la ejecución diaria de las tareas que son de mi responsabilidad. Por cierto, esto se hace en trabajo de equipos y el sentido de lo que dije no es el que la ha dado el señor diputado.

No puedo decir hoy que mis colegas de Vivienda u otros que integraban el comité del Transantiago sean los responsables del sector, porque si ellos integran dicho comité, evidentemente, opinaban desde el ángulo que les corresponde, sea el Serviu o la intendencia. Pero el que hace de cabeza lleva las riendas del proceso.

Sería completamente inadecuado que dijera que lo decidimos en conjunto con el ministro de Vivienda y con el intendente, porque las cosas no son así. Cuando uno está a cargo de un sector, uno lleva el peso de la responsabilidad.

Evidentemente, se toman decisiones sin saber el resultado de ellas. Las decisiones no se toman con el ciento por ciento de la información, sino sólo con una cuota de ella. Por lo tanto, al tomar esas decisiones, se producen equivocaciones, pero también aciertos. Si alguien está en un cargo público y se equivoca, se lo dicen y lo critican. Así opera el sistema político.

Desde ese punto de vista, tomé decisiones y acepté propuestas de los equipos. No redacté las bases de la licitación del AFT, ni participé en el proceso de 2002, pero cuando me lo presentaron para analizar si se

convocaba, dije que sí. Al poner el sello, me hago cargo de su contenido, aunque no lo haya redactado. Ésa es la responsabilidad que, sin duda, me corresponde asumir.

La intención era buena y sigo creyendo que este es un gran proyecto, necesario para el país, pero que lamentablemente ha tenido un costo inicial mucho más fuerte y delicado de lo que se previó.

El diputado Melero es libre de tener su propia opinión, pero quiero decirle que lo que he buscado es colocar por escrito lo que creo es mi verdad. No soy parte de una operación. Es simplemente mi verdad de lo que ocurrió.

Naturalmente, cuando uno es actor de un proceso, tal vez ve la verdad parcialmente, y otros le ayudarán a aclararle que no es tan así, especialmente cuando salen mal. Se dice que "las victorias tienen muchos padres, pero las derrotas son huérfanas".

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, encuentro muy parcial las respuestas de don Jaime respecto de las múltiples interrogantes. Precisaré un poco más.

La pregunta puntual es la siguiente: ¿cuáles fueron los temas en específico que conoció el Presidente Lagos relacionados con los contratos, con las deficiencias de infraestructura y de diseño. El señor Estévez ha dicho que el Presidente de la República le daba un apoyo estratégico, general.

Asimismo, quiero saber con qué frecuencia el señor Estévez informaba al Presidente de la República y qué grado de conocimiento tuvo sobre esos temas.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, no recuerdo la frecuencia, pero en los contratos ninguna, porque no le correspondía analizar los contratos, ya que eso estaba en el ámbito del Ministerio.

En relación con las deficiencias de infraestructura, los ministerios discutimos con Hacienda su presupuesto y, finalmente, lo llevamos a la Cámara de Diputados y al Senado.

En ese proceso, cada ministerio va pidiendo su presupuesto. Y las demandas que planteé, las que creí oportunas dejar adelantadas en el año en que me tocó negociar presupuesto -fue una vez-, fueron sustancialmente satisfechas. No puedo culpar a eso de deficiencias en este terreno.

He señalado que, en mi opinión -no con ánimo de exculpar a nadie, sino por lealtad con lo que veo-, aquí hay un tremendo problema de gestión de infraestructura.

Cuando nosotros gestionábamos infraestructura, a través de los ministerios tradicionales, vemos que eso es lento y tiene muchos problemas.

Las experiencias positivas en gestión de infraestructura fueron las asociadas a Biovías en Concepción. Es cierto que hay un problema de demanda en los trenes, pero eso es un tema distinto; sólo estoy diciendo que se organizó un proyecto con características similares a las del sector privado, más ágil, que realizó las operaciones de infraestructura asociadas, en el caso de Concepción, o las modificaciones de infraestructura urbana asociadas, en el caso de Viña y Valparaíso. Y que yo sepa, no ha habido mayor polémica ni crítica a la gestión de obras de ninguno de esos procesos. Sin embargo, ellos se hicieron con las dificultades que surgen.

Cuando decidimos hundir el metro interurbano de Valparaíso en el centro de Viña del Mar, ¡imagínense la cantidad de problemas que no estaban previstos originalmente! Nos encontramos con ductos, cables y muchas cosas que los mapas no precisan y que están en el subsuelo.

El esquema de gestión asociado a labores de infraestructura en Merval fue exitoso.

El esquema de gestión asociado al caso que nos ocupa, no lo fue. En mi conclusión, este proyecto requería un cambio de gestión, más parecido a la gestión privada que a la pública.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, solicito que se consigne en el acta que el invitado no me ha respondido la pregunta, salvo señalar que el entonces Presidente Lagos no tuvo ninguna participación en los contratos.

¿"Ninguna" significa no saber nada de los contenidos, de dónde estaban los incentivos? Es decir, ¿un ministro firma contratos sin que el Presidente de la República sepa nada de lo que se está contratando, ni cómo se está comprometiendo el Estado?

Solicito al invitado que sea preciso en sus respuestas.

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

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, cuando uno es ministro firma 500 documentos al día. El Presidente firma otras tantas que la ley dispone. Cada uno lo hace en su ámbito. El ámbito de contratos no es del Presidente de la República; eso corresponde a los ministerios.

El señor MELERO.- Señor Presidente, está clara la máxima lealtad de don Jaime Estévez al ex Presidente.

El señor ESTÉVEZ.- ¡Es un hecho jurídico incuestionable!

El señor MELERO.- Con su venia, señor Presidente, quiero sacar del contexto jurídico a nuestro invitado.

Me cuesta creer que el Presidente no se involucró y que no tuvo ninguna vinculación con los contratos relacionados con su plan estrella, que significaba modificar sustancialmente el sistema de transportes de Santiago.

Le pido que no se refiera al ámbito jurídico, sino que al contenido. ¿El Presidente Lagos avaló o no los términos de ese contrato? No me refiero al detalle, al numeral uno, dos, tres o cuatro. Me interesa saber si el Presidente Lagos tenía total desvinculación, al punto de no saber lo que hacía un ministro con los contratos más importantes del plan Transantiago. No vaya al detalle, sino a lo sustancial.

El señor ESTÉVEZ.- Señor Presidente, el modo en que funciona el Estado es conocido. Más allá de la intención política que veo en el diputado Melero - porque veo una clara intencionalidad política-, lamentablemente, los hechos no dan pie a sus afirmaciones.

Permítame usar cualquier ejemplo anexo para referirme a éste. Si el Presidente me dice que hagamos el camino La Pólvora para que los camiones entren directo al puerto de Valparaíso, evidentemente, tengo que expropiar una serie de propiedades. Eso lo firmo yo. Al Presidente de la República no le corresponde ver los contratos de operación. No es su rol. Así como no le correspondió la negociación que hice con el puerto de Valparaíso y con la Armada para hacer la rampa de entrada al puerto. Él ve el diseño de la obra.

Se iba a implementar el Transantiago, íbamos a operar, se licitaría esto y lo otro, pero evidentemente que no les llevo las bases de licitación del AFT o del SIAUT al Presidente. Cuando llegó el momento de suspender el SIAUT, lo asumí, porque era mi responsabilidad. Así se opera cuando se es ministro.

Además, una serie de medidas son tomadas a nivel de los colaboradores. Éste es un equipo de personas. El Ministerio es enorme y tiene una alta cuota de responsabilidad, pero no corresponde que los contratos sean vistos por el Presidente de la República. Es un hecho demasiado obvio. Afirmar lo contrario, me parece que implica una intencionalidad política, pero reñida con las normas elementales del funcionamiento de la administración pública.

El señor MELERO.- Desgraciadamente, el señor Estévez ha ido a lo formal y mi pregunta no apuntaba a ello. Ha quedado en evidencia que el objetivo inicial de su plan estratégico es blindar al ex Presidente Lagos.

Por otro lado, quiero referirme a la postergación de la entrada en vigencia del plan Transantiago del 13 de julio de 2005, firmada por usted. No sé si de ello supo el Presidente Lagos.

¿Cuáles fueron los fundamentos de esa postergación? Después de cumplido el plazo de 56 días, ¿consideró que todos los elementos que la justificaron se habían solucionado? Cuesta pensar que si hubo una postergación luego se hayan producido todos los inconvenientes que tuvo la implementación definitiva en febrero de 2007.

En este caso, ¿conoció el Presidente Lagos los fundamentos de esta postergación?

El señor ESTÉVEZ.- El fundamento principal es claro, y lo señalé en su momento -debe estar en la prensa de la época-: estábamos amenazados por un paro nacional de transportes por la gremial metropolitana. Ése es el fundamento.

Es de público conocimiento que los operadores tradicionales se oponían al ingreso a las calles de los nuevos operadores. El hito consistía en que Alsacia, Subus y las distintas empresas empezaran a operar líneas. Como respuesta a ello tuvimos una fuerte amenaza de la gremial metropolitana de llevar la ciudad a un caos.

En esas condiciones, le propuse al Presidente directamente que debíamos postergar el inicio. Me dijo que hiciera lo que tenía que hacer.

Hubo otras razones anexas, como la probabilidad de que lloviera. ¡Por suerte lo hicimos, porque ese día hubo un verdadero diluvio en Santiago y habría ocurrido un desastre completo en pleno invierno.

Lo que hicimos después fue trabajar arduamente con los distintos micreros, en sus líneas, durante dos o tres meses, para lograr un proceso de satisfacer lo que era posible, desde el punto de vista

de sus necesidades como Pymes. Trajimos un equipo especializado en Pymes a trabajar ese tema y me pareció que el 22 de octubre esta amenaza sustancial había sido atenuada. No estaba seguro si estaba completamente atenuada, pero me pareció que ya no existía esa amenaza sustancial. Esa fue la razón principal para la postergación, que se comunicó con transparencia a la opinión pública.

El señor MELERO.- Si ésa fue la única razón, entonces pudo postergar por 15 días y no por 56.

Respecto al tema de infraestructura, ¿se contempló, a su juicio, una infraestructura adecuada para el Transantiago? ¿Qué opina de la afirmación de los consultores Fernández & De Cea respecto a la necesidad de contar con más de 200 kilómetros de corredores segregados, en circunstancias de que hoy solamente se cuenta con 16? ¿Qué otro proyecto tenía contemplado en cuanto a paraderos, estaciones de trasbordo y estaciones intermodales? ¿Se encontraba atrasada o al día la infraestructura?

El señor ESTÉVEZ.- Postergué el máximo que en ese momento me permitía la ley y los contratos.

Si efectivamente han hecho esa afirmación sobre la extensión de los corredores segregados, creo que es de una irresponsabilidad ciudadana infinita. Hacer 200 kilómetros de corredores segregados implica destruir esta ciudad.

Aquí hay una ecuación entre la ciudad vivible y los corredores segregados, que genera una discusión. Cuando uno tiene 45 metros, no cruza de un lado a otro una calzada.

Si se expropia Gran Avenida y se amplía en quince metros, se acabó la Gran Avenida. Ésa es la consecuencia. Y era una discusión que sí tenía con los ingenieros de transportes, quienes tienden a pensar en base a sus cálculos matemáticos: se trata de que el señor que vive en El Bosque llegue antes a Santiago. Mi opinión siempre fue que ojalá se pare en la Gran Avenida.

La diferencia de construir metro -lo hice con la opinión en contra del ciento por ciento de los ingenieros en transportes- es que el metro por San Pablo va haciéndose por abajo, va teniendo bocatomas articulables con los colegios y los negocios del sector. ¿Lo otro significaba destruir y arrasar con lo que es el desarrollo de la vida de San Pablo! Por mucho que lo afirme un ingeniero en transportes, me parece altamente discutible.

¿La ciudad requiere corredores segregados? Sí requiere algunos. ¿Cuáles son los que se pueden hacer? Ésa es la decisión política que hay que tomar.

Me parece que los de Pajaritos, de avenida Grecia o de avenida Las Industrias, por su propia estructura, se prestan a este proceso. Sin embargo, me pareció que hacerlo en José Joaquín Pérez era un crimen urbano y asumí la responsabilidad de decir que se postergaba o no se hace, porque me pareció que los argumentos de los alcaldes y parlamentarios de la zona eran contundentes.

Entonces, el tema no consiste solamente en echar abajo casas, comercio y tirar líneas. Debe ser una mezcla adecuada -ésa es la decisión política que pesa sobre un ministro- entre ampliar las avenidas para que circulen más fácilmente los buses y satisfacer una demanda ciudadana.

Pero es un profundo error sembrar la ciudad de corredores segregados. No estoy de acuerdo con eso.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero aclarar que hago las preguntas con mucho respeto y no tengo dobles intenciones.

Quiero comentar que tuvieron actas de las reuniones del Comité de Ministros y en varias de ellas -por ejemplo, en 2003- aparece que el Presidente Lagos dijo que el Transantiago iba lento y por eso decidió que ingresara al Comité Hacienda, la Segpres, Mideplan, incluso el Contralor General de la República. También en esa misma acta el Presidente dice que estaba al tanto de las licitaciones, incluido el número de buses.

En 2004, el Presidente Lagos solicita que la garantía estatal aumente a 50 millones de dólares. A su vez, en 2004, el Presidente Lagos solicita que el Metro comience a ser alimentado anticipadamente, para lo cual señala que el Metro debe disminuir su tarifa de trasbordo. ¿Esto fue sólo durante el desempeño del ministro Etcheberry? La importancia que tenía el Presidente Lagos según parece de la lectura de esas actas, ¿disminuyó posteriormente cuando usted era ministro?

En enero de 2005, usted dijo que el mérito y el éxito del Transantiago se deben a los aciertos del ministro Etcheberry. Entonces, ¿los fracasos tienen que ver con el ministro Etcheberry? También dijo que a él le correspondía resolver problemas estructurales entre las partes involucradas y, finalmente, tomar la determinación de modificar el plan original y el modelo de negocios, para desarrollar junto a todo su equipo este nuevo modelo que ha demostrado dar garantía a los futuros operadores del sistema. ¿Cuáles fueron esos cambios? ¿Qué tuvo que cambiar el ministro Etcheberry que usted comenta en ese momento?

La tercera pregunta tiene que ver con la coordinación con el Metro. Usted habla del tema de

Maipú y, supongo, que también de la línea de Los Dominicos. ¿Usted cree que era muy importante extender la vía a Los Dominicos? Algunos podemos tener algunos reparos al respecto, en circunstancias de que, por ejemplo, todavía no hay línea por Independencia.

¿En algún momento Blas Tomic le mencionó sus aprensiones respecto del Metro, en cuanto a si podía colapsar?

En esas actas también se dice que el sistema de gestión de transporte debía tener una marcha blanca de dos meses. Se hablaba también de que el sistema de información al usuario era de real importancia, pero solamente un mes antes de la entrada en vigencia del sistema se conocieron las últimas mallas. Por lo tanto, el sistema de información tuvo un mes para poder tener efecto.

En las mismas actas aparece que había problemas con las zonas pagas y que se corría el riesgo de que la evasión fuera muy alta con los validadores dentro de las micros, etcétera.

¿Qué medidas tomaron respecto de esos problemas, porque no se hizo marcha blanca y hubo problemas de información al usuario?

La última pregunta tiene que ver con algo que dijo Germán Correa, en el sentido de que, al echar a andar el Transantiago en octubre de 2005, se había caído en una fragilidad del sistema puesto que -usted también lo documentó- las micros tenían que recorrer lugares que no estaban previstos y si a eso se le agregaba que ellos debían pagar el AFT, pagar las cuotas al AFT, pagar los nuevos buses, pagar los costos de las reservas técnicas, la verdad es que se iba a caer en una complicación importante para el sistema y, obviamente, ello generaría una complicación para el nuevo gobierno. ¿Qué opinión tiene al respecto?

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

El señor ESTÉVEZ.- Señora diputada, que el Presidente dijera que algo avanza lento, me parece perfectamente posible. Lo demás me llama la atención, porque no he leído esas actas, que no se refieren a mi período.

Efectivamente, se me preguntaba qué pasaba con el camino costero y con la entrada a Valparaíso. Es verdad que el Presidente nos apuraba respecto de las obras. Lo que estamos diciendo es algo completamente distinto: el Presidente no ve contratos, ni respecto del túnel del San Cristóbal ni de otros.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero el Presidente pidió que aumentara la garantía estatal.

El señor ESTÉVEZ.- No lo sé. No ocurrió durante mi período y, por ende, no puedo responder sobre eso.

En mi período, asumí las responsabilidades que me correspondían.

Pienso que el ministro Etcheberry hizo una gran labor y fue un gran ministro. Evidentemente, no dejó todo solucionado, así como yo tampoco deje todo listo a mi sucesor. Eso es imposible; no ocurre así y no fue lo que ocurrió.

Con Blas Tomic no tuve ocasión de hablar de estas materias. En ese momento él era presidente de Alsacia y, por tanto, representaba esa opinión y no la de Metro.

Respecto del Metro Independencia, el diputado Hales me trató muy duramente por esa situación. Debo decirle que ha sido uno de los momentos difíciles en cuanto a la toma de decisiones. Creo que el Metro Independencia es necesario y ojalá se construya pronto.

Yo tomé, sin embargo, la decisión -junto con el Presidente- de extenderlo a Maipú y a Los Domínicos. La extensión a Los Domínicos, que usted ha mencionado, es altamente conveniente y necesaria. Va a poder tener un centro de trasbordo excelente, ya que hay una gran masa de población que va hacia arriba. Cuando se dice que esto favorece a las clases altas, discrepo profundamente. Al observar a las personas que se bajan del Metro, que les cuesta tomar buses para subir, se ve que a esa hora de la mañana son o provienen de los sectores populares de la ciudad -no de la clase alta-, que van a trabajar al barrio alto.

Por tanto, la decisión respondía a otros parámetros técnicos, que defiendo. Respeto su posición y le agradezco que me recuerde la severa crítica -por decirlo en palabras suaves- que me hizo en su momento el diputado Hales respecto de este tema.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- El señor Estévez no contestó sobre el sistema de gestión de transporte. En las actas se hablaba de una marcha blanca de, al menos, dos meses. También se habló del sistema de información, pero un mes antes había terminado la malla de recorridos. ¿Qué sistema de información podía echarse a andar con un mes de plazo para toda la ciudadanía. ¿Y qué pasó respecto de las aprensiones por las evasiones, por los problemas en las zonas pagas y con el pago arriba de las micros?

El señor ESTÉVEZ.- En cuanto al tema de las mallas, ya no era mi período.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Dígame qué vieron ustedes respecto de esa problemática durante su período.

El señor ESTÉVEZ.- Entiendo que esa parte de su pregunta corresponde a decisiones que se tomaron cuando yo ya no era ministro, con información que no poseo. Me parece inadecuado -menos en este ámbito, en el que hay que dar opiniones responsables- referirme a hechos sobre los que desconozco una parte de la información.

Vimos que el grueso de la campaña de información debía estar centrada en el día en que cambiaran los recorridos. Necesitábamos que la gente supiera que venía un Transantiago, pero no una gran campaña sobre eso. Mayormente, se requería en los días previos a la fecha en que las personas debían hacer trasbordos.

También incluía, como sistema de información, la disponibilidad de un conjunto grande de personas que estuvieran ayudando en los paraderos. Eso se colocó en la licitación, de manera que pudieran estar los recursos adecuados para que eso se hiciera cuando llegara el momento. Tengo entendido que se ha hecho así y que se han contratado personas para que ayuden en los paraderos.

Pero no quisiera emitir juicios sobre lo que no tengo fundamentos adecuados.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Pero la licitación del SIAUT le tocó a usted?

El señor ESTÉVEZ.- Así es, pero la modificamos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Decía que en un mes tenían que echar a andar todo?

El señor ESTÉVEZ.- No lo recuerdo en los términos en que usted lo señala. Pero lo que recibimos como oferta de licitación, lo rechazamos, lo declaramos desierto y pedimos que se reformulara, porque queríamos reenfocarlo en ese período. Eso ocurrió gracias a la oportuna intervención de los alcaldes a quienes pedí su colaboración y apoyo.

Reitero que mi preocupación inicial era hacer el proceso de información sin tener una polémica adicional a las que ya tenía en el MOP, en plena campaña, en relación con el uso de los recursos. Pero esto fue más allá porque los alcaldes hicieron muchas otras observaciones y no sólo respecto de este tema. Además, se refirieron a la defensa de los usuarios y adquirió verdadero sentido que los alcaldes estuvieran en la comisión, porque conocían los temas. Eso nos llevó, en un rediseño, a una reformulación radical de

las bases del SIAUT, que se aprobaron posteriormente. Es un proceso que podrían analizar con más detalle las personas que estuvieron en él. Yo doy cuenta de los aspectos esenciales o de política que me correspondió resolver.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No me contestó lo relacionado con la entrada en vigencia del 22 de octubre de 2005 y sobre lo que señaló Germán Correa, en el sentido de que se había tensionado al máximo el sistema.

El señor ESTÉVEZ.- Creo que Germán Correa tiene razón. Además, en esa época me estaba asesorando, ya que consulté su opinión, entre otras.

Efectivamente, en el concepto original del *big bang*, todo ocurría junto. El hecho de que se separara y que las nuevas empresas tomaran posesión de tramos de calles, de líneas, con una malla antigua que después no iba a servir, le agregó complejidad al sistema.

Se preveía y tuvimos anuncios agudos de resistencia u oposición de parte de los antiguos jefes de esas mallas de recorridos a que ingresaran nuevos operadores. Por lo tanto, era otra tensión que se le agregaba al sistema. Al separarse, quedó con sus propias complejidades.

La señora RUBILAR (doña Karla).- El señor Estévez se refirió a los buses, pero no hay ningún mea culpa general en el sentido de que, aunque estuvieran todos los buses, los que no pasan por el hospital no lo van a hacer aunque hubiera 8 mil buses circulando. Ésa es una falla sustancial de Transantiago.

El señor ESTÉVEZ.- Creo que siempre puede haber un error en las mallas de recorridos, pero la esencia del tema es otro. Si se tiene un sistema con un origen capilar, y de la población Pablo de Rokha sale una micro que va a Las Condes, otra que va a Vivaceta y otra a la zona poniente, se tiene una gran gama, pero cuando llegan a Santa Rosa, empiezan a repetirse recorridos y son altamente ineficientes en el 80 por ciento de su territorio y tienen capilaridad en el regreso, en la parte final.

Ése era el problema esencial del viejo sistema. Un micro partía en un punto, recorría 60 kilómetros y volvía. El problema consiste en darle eficiencia y en separar la capilaridad de origen y destino de la parte troncal, y eso se hace con un trasbordo.

El sistema tiene un costo para el ciudadano, cual es el trasbordo, los otros no estaban contemplados. Se suponía que el trasbordo iba a ser más rápido y que iba a ser más eficiente. Probablemente,

con la experiencia de hoy, uno diría que tendríamos que haber reducido los trasbordos. Pero, en su momento, esto es lo que se veía como el mecanismo de mayor eficiencia para lograrlo.

Ahora bien, esta gama capilar de origen se puede ir adaptando, y lo ideal es que se adapte a las condiciones que pide la gente.

El señor HALES (Presidente).- Quiero agradecer al diputado Alejandro Sule que haya retirado su petición de uso de la palabra para facilitar el término de la sesión. Además, doy a conocer las excusas de la diputada Isabel Allende y del diputado Carlos Montes, quienes han tenido que retirarse para asistir a una sesión en el Senado.

En nombre de todos los miembros de la Comisión, agradezco la concurrencia del señor Jaime Estévez y su disposición para asistir a esta Comisión, a la que no está obligado a venir.

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

*-Se levantó la sesión a las 13.46 horas.*

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.