

## 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 12ª sesión celebrada el martes 28 de agosto de 2007, de 11:37 a 17:31 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo Yaksic.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Repartir a los Diputados copia de la cuenta en cada sesión.

2.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones a fin de solicitarle se sirva informar sobre el monto de los recursos acumulados en el Fondo de Reserva Técnica, a cuánto ascienden los egresos y pagos efectuados con cargo a éste, a quienes se han efectuado, razones que motivaron tales pagos y si las empresas operadoras han continuado efectuando aportes al mencionado Fondo.

3.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones a fin de solicitarle se sirva informar si se hizo efectiva la boleta de garantía correspondiente al Administrado Financiero del Transantiago (AFT) en atención a sus incumplimientos contractuales, en el evento que se haya hecho efectiva, a cuánto ascendió el monto cobrado por este concepto, y a cuánto ascienden las boletas de garantía que no han sido ejecutadas.

4.- Enviar un oficio a la Comisión de Transportes de esta Cámara a fin de solicitarle que remitan el acta de la sesión en la que el Ministro Sergio Espejo habría señalado que no era necesario contar con un proyecto de ley que permita intervenir las empresas operadoras del Transantiago.

**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 las Diputadas señoras Pacheco, Saa y Tohá y señores Alvarez, Ceroni, De Urresti, Encina, Fuentealba, Galilea, Girardi, Jiménez, Latorre, Nuñez, Recondo, Rossi, y el señor Sergio Espejo, ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

### **III. CUENTA:**

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

1.- Resumen de prensa elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, que contiene publicaciones efectuadas en los diversos medios de comunicación sobre la materia objeto de la investigación de esta Comisión, desde la fecha que ésta se constituyó.

2.- Oficios de las Municipalidades de La Cisterna y Lo Barnechea, mediante los cuales informan respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

3.- Una comunicación de don Henry Malbrán, Secretario Ejecutivo de SECTRA, por el que remite información acerca de los estudios contratados por esa repartición relativos al Plan Transantiago, a Metro S.A., a la Empresa de Ferrocarriles del estado (EFE), a Metro Valparaíso (MERVAL) y a Biovías (este oficio da respuesta a la información que en la sesión del día de ayer se acordó solicitar a SECTRA).

4.- Comunicación de la Bancada de Diputados de la Democracia Cristiana, por la que informan que el Diputado señor Latorre reemplazará en parte de la sesión, al Diputado señor Burgos.

5.- Análisis de Escenarios de Diseño para Transantiago, elaborados por la Consultora Fernández & De Cea Ingenieros Ltda. y un documento denominado "Perfiles de Carga de Metro", acompañados por el ex Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo.

### **IV. ACTAS**

Las actas de las sesiones 9ª y 10ª se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

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

Se recibió al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo Yaksic.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 17:31 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 12ª, celebrada en 28 de agosto de 2007,  
de 11.32 a 17.30 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 René Alinco, Rodrigo Álvarez, Jorge Burgos, Guillermo Ceroni, Ramón Farías, Renán Fuentealba, Guido Girardi Briere, Juan Carlos Latorre, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Carlos Recondo, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Sergio Espejo Yaksic, 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 se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, anteriormente sugerí que, para los casos en que la cuenta fuese muy larga, se nos entregara una copia, porque es difícil retener todos los puntos.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, en esta ocasión no es tan larga, tiene sólo tres líneas que no alcanzan a un tercio de página. Por esa razón no se entregó por escrito. En todo caso, puedo pedir que le entreguen una copia.

Propongo que se adopte la medida de que a todos los diputados se les entregue un resumen de la cuenta por escrito.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

**Acordado.**

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, a través de la Comisión, quiero solicitar un oficio dirigido al ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en relación al Fondo de Reserva Técnica.

Me interesa saber información acerca del monto de la reserva acumulada en ese fondo, especialmente los egresos y pagos que se hayan realizado a cuenta de ese fondo. Además, me interesa saber a quiénes se han hecho dichos pagos, ya sean empresas, operadores u otras personas; las razones por las cuáles se han realizado, cantidad y si las empresas operadoras siguen aportando a dicho fondo de reserva.

En relación a la boleta de garantía del AFT, me interesa saber si, dado el incumplimiento del contrato, se hizo efectiva esa boleta. En caso de haberse hecho efectiva, ¿de cuánto fue el monto y en qué estado se encuentra actualmente?

El señor HALES (Presidente).- Propongo aceptar la solicitud de envío de oficio de la señora diputada.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Señores diputados, en esta oportunidad corresponde recibir al ex ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Sergio Espejo.

Solicito que se haga pasar a nuestro invitado.

*-El señor Sergio Espejo ingresa a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- En el nombre de los miembros de la Comisión, agradezco al señor Sergio Espejo que haya aceptado nuestra invitación y por haber llamado al Presidente de la Comisión hace más de cuatro semanas y ofrecer su completa disposición para asistir cuando fuese necesario.

Esperamos que su participación sirva para cumplir el mandato de esta Comisión que consiste en conocer los errores y fallas del plan Transantiago, con el objeto de determinar las correspondientes responsabilidades.

Señor Espejo, le ofrezco la palabra.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, no he venido a defenderme ni a culpar a otros.

Estoy aquí para colaborar con el trabajo de esta Comisión y para hacer cuanto esté a mi alcance

para que nuestro país aprenda de una experiencia compleja y con frustraciones, como ha sido el Transantiago, y mantenga la capacidad de enfrentar las tareas más difíciles.

Para muchos ha sido una sorpresa que, pese a la intensidad del debate, haya mantenido un silencio inquebrantable desde mi alejamiento del gabinete. La razón es simple y quiero explicarla.

A los pocos días de asumir como ministro de Estado, una persona muy cercana me dijo lo siguiente: "Lo único claro es que en algún momento sería ex ministro". Esta afirmación, que a primera vista parece una broma, encierra la verdad y parte de la explicación de mi silencio.

Estoy convencido de que nadie es ministro, sino que se ocupa transitoriamente esta función. Pero una vez que se ha ocupado, debe honrarse esa confianza y esa responsabilidad.

No he querido, bajo pretexto alguno, que mis intervenciones pudieran desviar la atención de lo que considero fundamental: superar las dificultades que ha enfrentado la reforma al transporte público de la ciudad de Santiago, identificar, corregir y aprender de los errores que hemos cometido y garantizar a las personas la calidad de vida que merecen que, en este campo, ha sido postergada por décadas.

He guardado silencio también como una señal de respeto hacia quienes, pese a todo el esfuerzo que puse en sacar adelante este proyecto, han pasado un muy mal momento. Mi silencio también es una señal de respeto hacia esas personas e inequívoca de confianza en el éxito final de esta reforma.

Una vez roto el silencio, mis primeras palabras son para reiterar mi completa lealtad a la Presidenta de la República.

Serví con dedicación desde el primer día del mandato de la primera mujer Presidenta de Chile y puse todo lo que estaba a mi alcance para asegurar el éxito en las tareas que ella me encomendó. Sé que si a este Gobierno le va bien, a Chile le va bien. Mi salida del Gabinete no pone término a mi lealtad con la Presidenta que me confió tareas de Estado.

¿Cómo me voy aproximar a los temas? Durante mi exposición intentaré, primero, muy brevemente - porque esta Comisión ha trabajado latamente en eso y no tendría sentido extenderse en demasía-, centrar la atención en elementos fundamentales para comprender esta reforma, su naturaleza y el contexto de su diseño e implementación.

Luego, me voy a detener en las decisiones que tomé o propuse tomar al Gobierno, a partir del 11 de marzo de 2006, a la luz de la evaluación que realizamos del diseño e implementación, ambos iniciados durante la administración anterior.

A continuación, analizaré el tránsito desde la denominada fase 1C de implementación hacia lo que se conoció como la fase de régimen.

Seré muy breve, señor Presidente, porque esto ustedes y los habitantes de Santiago también me lo escucharon mucho antes del 10 de febrero.

La reforma del transporte público en esta ciudad era fundamental, indispensable, pero fue permanentemente postergada. Todos, sin excepción, hemos considerado el transporte público en Santiago no sólo como ineficiente, sino también ambientalmente predatorio y extremadamente duro con los pasajeros, con los chóferes e, incluso, con los peatones.

Digámoslo con franqueza, porque pese a este acuerdo en el diagnóstico, durante más de cuarenta años postergamos la reforma del transporte público en la ciudad de Santiago. Muchos de los problemas que hemos enfrentado son el resultado natural de una intervención drástica sobre problemas que nos negamos a enfrentar durante más de cuarenta años.

¿Por qué no lo hicimos? Me encantaría tener una respuesta simple. Usted me dijo, en alguna ocasión, que las ciudades eran un verdadero puzzle; probablemente, eran la invención más compleja de la humanidad, con excepción de las naves espaciales -según me planteó- y el matrimonio -agregó-, pero no quiero ser yo quien se refiera a eso en esta ocasión.

La experiencia de las ciudades donde se han hecho reformas, especialmente de las ciudades europeas, nos da cuenta de un dato central: la capacidad de realizar inversiones es limitada, los espacios físicos son finitos y, por lo tanto, no es posible crecer ilimitadamente en este campo, porque hay restricciones de inversión y de modificaciones físicas extraordinariamente complejas de realizar.

Se ha comparado una y otra vez el Transantiago con proyectos emblemáticos de la región: Curitiba y Transmilenio, a modo de ejemplo. Pero ustedes saben que mientras durante meses, incluso años, se nos dijo que el Transmilenio era el ejemplo, después se nos dijo que Transmilenio no era un ejemplo. Se citaba, primero, un ejemplo como algo a seguir y, luego, ya no lo era, porque estamos frente a reformas muy complejas.

Adjunto -posteriormente, lo entregaré como anexo a esta presentación- antecedentes que ilustran

las diferencias entre Transantiago y estos otros proyectos. Con esto quiero decir que el mejor conocimiento disponible resulta insuficiente para abordar reformas de esta magnitud y características. Siempre habrá incertidumbre.

Además, los miembros de esta honorable comisión saben que el sector del transporte ha sido famoso a través de los años por su capacidad de coerción sobre las autoridades políticas y el Estado y, en los momentos más duros, de ejercer control sobre una ciudad. Esta reforma, en sus inicios, estuvo acompañada de un paro que terminó con la aplicación de la Ley de Seguridad Interior del Estado. Sucesivos gobiernos han sentido ese poder, por décadas, lo que también hace difícil abordar esta reforma.

Finalmente -algo no menos importante-, ésta es una reforma que interviene inevitablemente sobre la vida cotidiana de las personas. Eso supone costos políticos altos y es obvio que no se quieran asumir ni enfrentar.

Ésta fue una decisión postergada, una y otra vez, y quiero expresar -porque lo sostuve cada día que fui ministro, hasta el 10 de febrero, y por tanto no lo digo en esta Comisión por ninguna razón que pueda complicar a alguien- que estoy seguro de que al tomar distancia, con el paso del tiempo, la figura del Presidente Lagos, que tuvo la decisión y el coraje para emprender esta reforma, será reconocida por eso. El juicio de la historia, a veces toma tiempo, pero sé que llega.

Ésta ha sido una reforma de extraordinaria complejidad y quiero ilustrar algunos de los elementos que la hacen compleja.

Está anclada en un escenario geográfico específico: la Región Metropolitana. Podría decirse que eso la hace simple, pero está articulada en base a un sistema de contratos entre el Estado de Chile e inversionistas nacionales y extranjeros, así como entre ellos, administrados en un entorno institucional fragmentado, disperso, con competencias y jurisdicciones que muchas veces se entrecruzan. Fue diseñada, corregida, actualizada e implementada siguiendo la opinión experta de agencias y consultores que elaboraron complejos modelos que buscaban, en un escenario de incertidumbre, predecir razonablemente la conducta que tendrían los usuarios del transporte público al pasar este proyecto a su etapa de régimen. Se trata de una reforma financiada, en lo fundamental, por agencias públicas y privadas extranjeras, de enorme reputación, con sofisticadas exigencias tecnológicas, la mayor de las cuales ha sido el sistema de pagos que permite la integración de tarifas. Además, con desafíos



estructurales, como el que ha venido ocurriendo con la empresarización del sector, el desarrollo de organizaciones sindicales y la instalación de relaciones laborales formales y basadas en el respeto a la ley. En definitiva, es una reforma culturalmente sensible, porque afecta los hábitos y prácticas cotidianas de los santiaguinos.

Todo esto, sumado al hecho de tratarse de una reforma que producirá efectos y será sometida a actualizaciones y correcciones por parte de gobiernos distintos de aquel que le dio origen, hacen de Transantiago una política de Estado.

Quiero entrar en materia argumentando en contra de algo que pareciera haberse comprendido de cierta forma de alguna de las sesiones anteriores o del debate público producido en estos meses.

Transantiago no es un evento; es un proceso. Es una reforma de infraestructura sobre derechos y obligaciones complejas, establecidas en bases de licitación y contratos, que deben ser cumplidas de buena fe y con sujeción no sólo a la ley de los contratos sino también al principio de constitución de legalidad que obliga a la administración.

El ex ministro Etcheberry hizo una relación detallada sobre esta noción de proceso al explicar por qué en abril de 2003 se desechó la idea de dar vida a Transantiago a través del denominado *big bang*. En la minuta que acompañó el ex ministro Etcheberry, elaborada por Aldo Signorelli y el doctor Juan Carlos Muñoz -copia de la cual sin embargo adjunto como antecedente complementario-, define este *big bang* como "un único día donde cada aspecto del nuevo sistema comenzaría a operar y de alguna manera encajarían".

La verdad es que, a partir de esta definición estratégica, las bases de licitación del transporte, fundamentalmente de vías, llevadas a cabo en 2004, así como las bases de licitación del administrador financiero, del 2005, todas aprobadas por la Contraloría General de la República, establecen que el Transantiago se desarrollaría en fases o etapas. La implementación se inició el 22 de octubre de 2005, fecha de inicio de los contratos de operadores de transporte.

Por lo tanto, me parece fundamental establecer dos cosas. En primer lugar, que el inicio de la fase de régimen, del 10 de febrero de 2007, no fue un *big bang*, como se ha sostenido, sino un eslabón más -importantísimo, por cierto- en la cadena de implementación consagrada en las bases originales del proyecto.

En consecuencia, analizar el desarrollo de este proyecto con un enfoque situado de manera exclusiva en el inicio de la fase de régimen es un error conceptual y práctico que, en mi opinión -en todo caso, es una decisión que no me compete, sino a los señores diputados miembros de esta Comisión-, haría imposible alcanzar los objetivos definidos por la honorable Cámara de Diputados para el trabajo de esta Comisión.

Señor Presidente, usted y los señores diputados me conocen me conocen y saben que siempre he dicho las cosas como las pienso. Transantiago no fue un paseo de campo, ni su diseño ni su implementación.

Todo diseño tiene incertidumbres. Reitero: ¡Todo diseño tiene incertidumbres! Ya mencioné algunas de las complejidades, para ilustrar de qué estamos hablando. La naturaleza de este proyecto implicaba incertidumbres de gran envergadura, inevitables. Cómo va a ser de otra manera si los estudios base y la fecha de inicio de la etapa de régimen estaban llamados a ocurrir, al menos, cinco años después de los estudios estratégicos del plan, que dieron origen a la licitación de vías del 2004, que, a su vez, descansan en la encuesta de origen-destino de Sectra de 2001, con datos actualizados por el censo del 2002.

Esta situación, contrariamente a lo que se ha sostenido, fue enfrentada por la vía de actualizaciones anuales de la información de la encuesta de origen-destino desarrolladas por la misma Sectra. Sin embargo, aun con información actualizada, los estudios y modelaciones llamadas a definir servicios, recorridos, flota necesaria y combinaciones tarifarias debían ser capaces de prever razonablemente la forma en que los santiaguinos se comportarían y cómo tomarían sus decisiones de viaje en un escenario radicalmente distinto al conocido hasta el momento mismo de iniciarse la fase de régimen.

En otras palabras, con la información del sistema antiguo era necesario proyectar precios, recorridos y cantidad de buses del Transantiago, anticipando, a través de modelaciones matemáticas, las decisiones de viaje de los santiaguinos. Estas decisiones, a su vez, imposibles de prever en un ciento por ciento, podrían alterar, de manera significativa, las mismas definiciones que se encontraban en el origen. En consecuencia, diseño e implementación interactúan recíproca y permanentemente, exigiendo esfuerzos extraordinarios de sintonía fina a lo largo del proceso y gran capacidad de reacción frente a contingencias.

Sin perjuicio de lo anterior -me interesa extraordinariamente establecer este punto-, dado que

los rangos de incertidumbre son consustanciales a cualquier proyecto complejo, cada decisión de diseño o corrección fue sometida al análisis de mercado más escrupuloso: la aprobación del financiamiento privado a una política pública.

Cada paso relevante, a partir de las licitaciones respectivas, fue sometido a evaluación privada, nacional e internacional, no sólo por parte de las compañías operadoras de vía o por los responsables de la administración financiera de los sistemas de información, sino, muy especialmente, también por parte de las agencias extranjeras que proveyeron el financiamiento central para este proyecto. No olvidemos que la banca nacional, que es parte central de la administración financiera -no toda ella, pero el 70 por ciento sí-, originalmente no aportó financiamiento a las vías. Quienes aportaron fueron agencias internacionales de reconocido prestigio, que exigieron cuidadosos estudios de factibilidad y de proyecciones de retorno. No sólo el diseño, sino cada fase de corrección y de implementación.

Por ejemplo, el financiamiento por cerca de 500 millones de dólares para alrededor de 1.800 buses Volvo fue estructurado por el banco más grande del mundo, el HSBC, quien, según la información que tengo detallada en las fuentes, recurrió a la expertise de sus equipos financieros en Sao Paulo, Estocolmo y Tokio. Esta operación fue realizada tras dos años de planificación para la Volvo Bus Corporation y para la agencia de crédito y exportación del gobierno sueco, la EKN, además de tres operadores en Chile.

La calidad y complejidad de esta operación le permitió ser reconocida como la operación financiera de 2005. En paralelo, otros 200 millones de dólares fueron aportados por el mismo HSBC, en conjunto con el Banco Sumitomo y con garantía de la agencia de crédito y exportación del gobierno japonés, NEXI. Estos dineros fueron destinados a capital de trabajo, adquisición y habilitación de inmuebles. No conozco a los suecos ni a los japoneses por su falta de prolijidad, de atención al detalle o a la identificación de riesgos.

La licitación de vías tampoco fue gratuita. 180 millones de dólares fueron aportados por los operadores nacionales para la reserva técnica del plan.

La licitación que dio vida al Administrador Financiero en 2005 y a los contratos entre el Estado de Chile y el AFT no fue -como a ratos da la impresión que algunos creen- el invento de un abogado o de una abogada trabajando en una oficina sin ventanas al exterior en la Subsecretaría de Transportes. La operación fue legalizada por la Contraloría General de la República, la cual aprobó los exigentes controles

financieros y jurídicos a que someten sus negocios cuatro de los principales bancos nacionales, que, como he señalado, representan más del 70 por ciento del sistema financiero nacional, como asimismo uno de los más grandes *retailers* que operan en Chile y uno de los principales operadores tecnológicos nacionales. Cada uno de ellos, que no se dedican precisamente a la filantropía, analizó los contratos y las operaciones con sus propios equipos, con agencias de control de riesgo y con los principales estudios jurídicos del país, bajo la estricta supervisión de la Superintendencia de Valores y Seguros y de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.

Asumí como ministro con el mandato de implementar una política de Estado: el Plan Transantiago. Era parte del programa de gobierno de la Concertación, por lo que se encontraba en la carpeta blanca que todos ustedes recuerdan y que recibimos los nuevos ministros. Por su parte, la Oposición había expresado su convicción de que ésta era una reforma importante y que, si bien necesitaba correcciones en algunos aspectos -como señalaron los Talleres Bicentenario-, iba en la dirección correcta.

Mi mandato no era ni fue en momento alguno poner término a esa política de Estado, sino sacarla adelante en un escenario de diseño, licitaciones y contratos celebrados en buses, administración financiera e infraestructura, con restricciones de tiempo evidente y en un marco o cuadro de implementación ya iniciado en octubre de 2005.

Para poder detenerme en esta etapa del proceso, voy a distinguir tres cuestiones: el período entre el 11 de marzo y el 2 de mayo de 2006, la postergación de la fase de régimen, y las acciones y decisiones que nos conducen el 10 de febrero.

La expectativa del 11 de marzo de 2006 en torno al Transantiago era enorme. Por lo demás, el ex ministro Estévez se detuvo a analizar ese punto en la sesión de ayer, según he leído en la prensa de hoy. Sin embargo, durante 2005, el proyecto había tenido cuatro coordinadores distintos -uno de ellos interino-, lo que, sumado un cambio de gabinete y de gobierno, evidentemente restó continuidad a un proyecto que requería avanzar con gran velocidad en la implementación de detalle. Asimismo, tuvimos que resolver cuatro problemáticas urgentes y que hoy parecen olvidadas: primero, el 31 de marzo, un vespertino definía, como idea central de su reportaje: "Sobran micros". Se trata de un argumento que fue recogido profusamente por la prensa, basado en la denuncia de tres operadores de vías por supuestas clonaciones de recorridos e invasión de vías que

estarían amenazando la viabilidad financiera de los concesionarios. En opinión de los operadores, en ese momento, los buses piratas podían alcanzar hasta un 30 por ciento de la flota.

A la fiscalización que las autoridades del Ministerio venían desarrollando antes del 11 de marzo, y que nosotros continuamos, fue necesario agregar querellas criminales a través del Consejo de Defensa del Estado, de manera de resguardar la licitación de vías y el respeto a los elementos fundamentales de operación en cada una de las áreas licitadas.

Este punto permite ilustrar las dificultades de una reforma de esta envergadura. La empresarización del sistema, uno de los atributos valorados positivamente del Transantiago, incluso por los detractores más entusiastas de este plan, requirió no sólo de una intensa labor fiscalizadora del Estado, sino de acciones judiciales de tipo criminal en los tribunales de justicia para avanzar en este ámbito.

La postergación en 2005 de la fase 1C desde febrero hasta abril de 2006, haciendo uso de una opción consagrada en las bases de licitación, nos obligó a concentrar esfuerzos adicionales para garantizar el retiro de más de 800 buses, según el cronograma establecido, y buscar opciones para los conductores que pudieran perder su fuente laboral. Varias diputadas y diputados presentes hicieron de este punto una inquietud permanente, que siempre me expresaron con mucha fuerza.

Además, dado que la licitación pública para contar con un sistema de información a los usuarios había sido declarada desierta el 18 de julio de 2005, resultaba indispensable actuar con premura. Tanto es así que el 29 de marzo -es decir, menos de veinte días después de asumir-, presenté en una actividad pública, junto al subsecretario de Transportes y al recién nombrado coordinador del Transantiago, las nuevas bases de licitación del sistema de información y atención a los usuarios aprobadas por la Contraloría General de la República. Fue una licitación exitosa cuya adjudicación se produjo el 16 de mayo. Participaron 21 de los principales agentes de la plaza y el consorcio adjudicado no sólo incorporó al Transantiago en los principales operadores tecnológicos mundiales, sino que además presentó la oferta más barata. Es decir, habíamos pasado un nuevo test de evaluación por parte de los inversores privados dispuestos a participar en este proyecto.

Como siempre procuré comprometer sólo aquello que podía cumplir, en ese momento dije públicamente que esperaba que el trabajo del SIAUT permitiera comenzar a

informar a los usuarios por lo menos dos meses antes del inicio de la fase de régimen.

Resultaba evidente, sin perjuicio de los atrasos registrados por las empresas de buses, que la marcha de operación del AFT tampoco era la adecuada, tanto en el desarrollo de sistemas que había comprometido como en la suscripción de los contratos pendientes entre éste y los operadores de vías.

A pocas semanas de asumir el Gobierno, con la opinión crítica de algunos de los parlamentarios más interiorizados en la materia, quienes sostuvieron que este ministro no tenía facultades para hacerlo y que, además, el Estado debería pagar millonarias indemnizaciones, en medio de la crítica de editoriales y de prensa especializada, con la oposición de todos y cada uno de los operadores de buses y del sistema financiero, quienes argumentaron pérdidas financieras y estar en condiciones de partir en octubre de 2006, propuse a la Presidenta de la República postergar el inicio de la tercera y última fase de Transantiago. Fue una decisión de Estado de la cual estaba convencido, aun cuando no estaba exenta de riesgos. Pese a la convicción jurídica que me formé de estar actuando conforme a derecho en el cumplimiento de mis obligaciones como ministro de Estado y en defensa del interés de los habitantes de Santiago, se trató de una decisión cuya legalidad fue incluso cuestionada seriamente.

¿Por qué postergamos? La minuta que adjuntó el ministro Etcheberry, que vuelvo a entregar, dice: dos siempre fueron los elementos de la esencia del Transantiago -dos, no tres, ni cuatro, ni cinco; ¡dos!- : la nueva red de vías -es decir, los nuevos recorridos- y el sistema de pago integrado.

Esos son los dos elementos de la esencia. Como no soy ingeniero, sino abogado, siempre entendí lo que el Código Civil define como elementos de la esencia, desde 1855, es decir, aquellos atributos sin los cuales una cosa no puede existir.

Los informes técnicos de los equipos del Transantiago, apoyados por consultores externos, establecieron que el administrador financiero no estaba en condiciones de habilitar los buses con los equipos validadores ni de asegurar la integración financiera en los plazos comprometidos para octubre.

El sistema de pago no sólo se encontraba inmaduro, sino que, además, el administrador financiero y los operadores de buses aún no llegaban a acuerdo para suscribir los contratos que regulaban la relación entre unos y otros respecto de la instalación y mantenimiento de los equipos tecnológicos.

Entonces, teníamos una restricción de plazos muy significativa que nos decía que esto no iba a estar listo en octubre y, además -lo dije en su momento y lo repito ahora-, era evidente que tampoco tendríamos tiempo para entregar información a los usuarios, dado que recién el 16 de mayo habíamos adjudicado la licitación del sistema de información.

Por el respeto que siempre le he tenido al Congreso Nacional, informé de esta postergación, antes que a la prensa, a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, el martes 2 de mayo.

La postergación tampoco fue fácil, pues exigió una compleja negociación que permitiera resguardar tres cuestiones centrales: primero, respetar el principio de sujeción a las bases y de igualdad de los oferentes. Como me dijo el entonces Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de esta Corporación, no sólo para quienes se habían adjudicado la licitación, sino a todos aquellos que participaron del proceso.

Por la ligereza con que en ocasiones se ha tratado esto, siento que debo hacer presente que los funcionarios públicos estamos obligados por la Constitución a actuar con estricto apego a la ley y no podemos vulnerar el estado de derecho bajo pretexto alguno. En consecuencia, teníamos que actuar con sujeción a las bases de licitación y al principio de igualdad de los oferentes.

En segundo lugar, debíamos preservar los equilibrios financieros de las relaciones contractuales, manteniendo las mismas condiciones en que se habrían encontrado los participantes si no hubiera habido postergación. Lo anterior sin perjuicio de las complicaciones financieras de los operadores.

El entonces presidente de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros sostuvo que "si las empresa extranjeras, que manejan entre 1.300 y 1.500 buses cada una, aparecen perdiendo unos 40 millones de dólares, nuestras pérdidas de octubre a la fecha -se refería a octubre de 2005- son superiores a los 60 millones de dólares pues en Buses Gran Santiago y Buses Metropolitana operamos con 3.000 máquinas".

Pero ésa era su preocupación; la mía era mantener los equilibrios financieros en las relaciones contractuales, tal cual ha establecido la Contraloría General de la República para este tipo de operaciones.

En ambas materias el control de los inversionistas fue nuevamente estricto. Las empresas operadoras de buses debieron buscar aprobación debieron

buscar aprobación cuando sus contratos y su financiamiento habían sido estructurados por el HSBC o el Nexi para concurrir a esta portergación. El contrato entre el Estado y el AFT sólo fue firmado luego de ser aprobado por uno de los principales estudios jurídicos de Chile.

Una última restricción aplicada: el patrimonio fiscal debía ser protegido.

Un diputado miembro de esta Comisión estimó que las empresas podían alegar pérdidas hasta por 500 millones de pesos diarios -un millón de dólares- y que esta situación terminaría en los tribunales, sin que el Estado pudiera garantizar que el atraso no le costaría un peso. La prensa especuló profusamente sobre las indemnizaciones que debería pagar el Estado.

Creo útil establecer -como dije cuando en algún minuto rendí cuenta ante la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados- que la negociación permitió mantener intactos los recursos de la reserva técnica operativa: unas 380 mil unidades de fomento -unos 12 millones de dólares-, destinadas a operar como mecanismo de estabilización de tarifas.

Además, logramos que los ingresos mínimos garantizados a las empresas propietarias de los troncales 2 y 4, a los cuales el Estado se había comprometido por contrato hasta el inicio de la fase de régimen, no fueran pagados por la totalidad del período en que se extendía la fase 1C, entre octubre y febrero, sino sólo hasta el 22 de diciembre de 2006.

Aun más: los contratos incluyeron una cláusula de renuncia total de acciones en contra del Estado, por cualquier hecho verificado hasta ese momento, con lo que resguardamos -estimo- razonablemente el patrimonio fiscal.

En resumen, las negociaciones deben ajustarse estrictamente a las bases, proteger los equilibrios financieros y resguardar el interés fiscal.

Con orgullo puedo decir que a fines de agosto de 2006, luego de tres meses de arduas negociaciones, alcanzamos acuerdos plenos con respecto a estos tres objetivos y con todos los operadores.

Los antecedentes que teníamos a disposición -quiero decirlo con entera franqueza- realizaban distintas proyecciones respecto de cuál era el mejor momento para comenzar la fase de régimen, y también cuál era el momento en que el Administrador Financiero estaría mejor preparado para cumplir con sus obligaciones.



El análisis más pesimista situaba ese momento en junio de este año. Los equipos técnicos de Transantiago me señalaron que con un gran esfuerzo era posible -como efectivamente ocurrió- que el sistema de pago estuviera en condiciones de comenzar a operar masivamente en febrero. Pero conocemos además las reiteradas declaraciones de los más altos ejecutivos del Administrador Financiero, en el sentido de que estaban en condiciones de cumplir la totalidad de sus obligaciones al mes de octubre de 2006.

Todo esto, además, debía ser contrastado con el principal objetivo definido al asumir mi gestión. La transición a la fase de régimen debía resguardar a las personas. La opinión unánime de los expertos en esto era que existe un solo momento en el año que reúne las condiciones para facilitar el logro de ese objetivo: el mes de febrero. Durante ese mes, la demanda por transporte desciende un 30 por ciento y las bases recogen precisamente esa diferencia también en la oferta necesaria.

Con humildad, pero con determinación, quiero decir que gobernar exige decidir con información incompleta y en escenarios de incertidumbre. Las autoridades elegimos en medio de incertidumbre y tomamos las definiciones que consideramos más razonables conforme al mandato que tenemos. Los antecedentes disponibles nos hacían pensar, en base a la opinión de expertos, que la fecha más adecuada para iniciar la fase de régimen, protegiendo a las personas, era el mes de febrero.

Además, en ese momento anuncié que íbamos a disponer de 90 días, luego del inicio de régimen, para un período que calificué como de marcha blanca -que está recogido en las bases-, que sería indispensable para efectuar correcciones.

En sólo cinco meses habíamos disminuido la piratería a niveles controlables. Los operadores en sus informaciones -ni siquiera voy a citar a mis fiscalizadores- hablaban de entre un 3 y 5 por ciento, desde el 30 por ciento que mencionaba. Habíamos retirado cerca de 800 buses de las calles y ajustado recorridos para no dejar áreas descubiertas; iniciamos el trabajo de actualización y perfeccionamiento de las líneas troncales y alimentadoras; licitamos y adjudicamos el sistema de información; creamos una defensoría de los usuarios y una unidad de apoyo a la reconversión laboral; llevamos a cabo una compleja negociación para modificar los contratos con la totalidad de los operadores, a objeto de postergar el inicio de fase de régimen.

Aun más, al constatar las debilidades institucionales del proyecto, y tal cual estaba en

nuestro programa de Gobierno, iniciamos los estudios para crear una autoridad metropolitana de transporte.

Con el patrocinio del Banco Mundial desarrollamos un intenso trabajo de estudio de experiencias comparadas y organizamos un seminario internacional, con amplia invitación al público, a especialistas nacionales y a parlamentarios, para analizar la realidad de ciudades complejas como Madrid, París, Londres y Frankfurt.

Elaboramos un anteproyecto de ley que fue presentado por el Gobierno algunas semanas después de mi salida del gabinete.

Obviamente, esto no era suficiente. Los plazos eran estrechos y la tarea enorme.

Un diputado integrante de esta Comisión señaló que Transantiago era un enfermo agónico, y el ministro Espejo, un médico comprometido con su reanimación.

Nuestras principales preocupaciones, en el marco de una estructura contractual fijada por las bases, eran las siguientes: verificar si la malla de recorridos de servicios troncales y alimentadores era la que satisfacía las necesidades de la población, corrigiéndola en el evento de que la respuesta fuera negativa; identificar el número de buses necesarios para cubrir los recorridos troncales o alimentadores, tomando las medidas adecuadas para ampliar la flota de ser necesario; supervisar el desarrollo y las pruebas funcionales de los sistemas tecnológicos necesarios para hacer funcionar la integración tarifaria, y desarrollar un plan de información y educación que preparara a la población para el enorme cambio cultural que tenía por delante.

A continuación, voy a explicar a los honorables miembros de esta Comisión cómo enfrentamos esas cuatro tareas, que han sido los elementos que por lo menos he podido visualizar como los que más se han debatido en esta Comisión, más allá de las discusiones políticas, respecto del proyecto de Transantiago.

En primer lugar, respecto de la malla de recorridos troncales y alimentadores, quiero afirmar con toda claridad que, contrariamente a lo que algunos han querido hacer parecer, la definición final de los servicios y recorridos, tanto troncales como alimentadores, cuya operación se inició el 10 de febrero, fue el resultado de una intensa labor realizada con los municipios de Santiago y con los operadores de buses.

Con el objeto de despejar ese punto, quiero señalar que se ha argumentado que un error central del diseño y la implementación de este proyecto fue la

sustitución de la sintonía fina que se había construido -según se decía- a lo largo de los años por los microbuseros respecto de los recorridos y servicios que las personas efectivamente necesitaban -no tengo la cita en estos momentos-, por la definición central de un burócrata instalado sin conocimiento de la realidad en las oficinas del Ministerio de Transportes.

Sin embargo, lo que no se ha dicho es que esa sintonía fina desprotegió por años a los habitantes de distintas comunas de la Región Metropolitana, muchas de las cuales son representadas por parlamentarios miembros de esta Comisión, las que no eran rentables para los empresarios del transporte hasta ese momento. Transantiago buscó cambiar esa situación mediante hacer públicos y conocidos los servicios y recorridos para toda la sociedad, no sólo para algunos, no solamente para los que tomaban micro y no sólo para los que querían llegar al Metro tradicionalmente, sino para todos, con el objeto de que no fuera un misterio. A modo de ejemplo, en el sector de El Noviciado, en Pudahuel, por años el servicio de transporte público fue absolutamente deficiente y para qué decir lo que sucedía en los sectores de La Farfana y El Abrazo, de Maipú.

El objetivo de lo señalado era obligar a buscar mecanismos que garantizaran esa cobertura, aunque ciertamente eso no se ha logrado en todos los casos.

Asimismo, se ha argumentado que la decisión de servicios y recorridos habría sido mejor si se hubiera trabajado en conjunto con los municipios.

Lamento la politización en que ha caído la discusión sobre el rol que jugaron los alcaldes. Conté con la mayoría de ellos, de Gobierno y de Oposición, de manera crítica, pero constructiva, como colaboradores leales, quienes siempre se preocuparon de asegurar el mejor servicio para los habitantes de sus comunas.

El jueves 4 de mayo, en la Intendencia Metropolitana, se lanzó la etapa final del trabajo con los municipios para tomar estas definiciones.

Quiero ser aún más preciso. Las bases de licitación establecían un mecanismo para que las unidades de negocios de alimentadores y troncales intervinieran en la definición de servicios y recorridos por la vía de presentar hasta 30 días antes del inicio de la fase de régimen un plan de operaciones que las definiera. Pero esa definición de bases generaba un problema, porque si esperábamos hasta treinta días antes del inicio de la fase de régimen, ¿cómo construíamos la información que era indispensable para los usuarios, que teníamos que poner a su disposición con la máxima anticipación posible?

Para ser franco, iniciamos el trabajo con los municipios no sólo por convicciones, sino además porque era indispensable para adelantar la pega y poder llegar a tiempo.

Participaron en ese desarrollo prácticamente la totalidad de las direcciones de tránsito de Santiago. En todo caso, dejó a disposición de la Comisión un documento anexo en el que se indican las principales reuniones en las que intervinieron. Las palabras se las lleva el viento, de manera que quiero dejar establecidas las cosas en blanco y negro.

Cada planteamiento de los municipios fue luego concordado con las empresas operadoras de buses - los de la sintonía fina-, a fin de recoger sus observaciones y sugerencias.

Contrariamente a lo que se ha sostenido, cada nuevo diseño de servicios y recorridos fue entregado no sólo a Sectra, sino también a la consultora Fernández & De Cea, para que actualizaran los modelos que proyectaban, etapas de viajes, número de buses requeridos y tarifas.

Treinta y cuatro municipios -con excepción de la municipalidad de Santiago, que no tenía servicios alimentadores, de manera que tenían un tratamiento distinto en esta materia, pero cuyo alcalde fue siempre un gran colaborador de este proyecto-, cinco unidades de negocios troncales y nueve unidades de negocios alimentadoras participaron de ese esfuerzo. No fue un burócrata encerrado en las oficinas del Ministerio de Transportes, ni mucho menos de la Subsecretaría.

Este trabajo fue tan importante que, como resultado, tomamos la decisión de aumentar los servicios troncales en 9 por ciento y los alimentadores en 20 por ciento respecto de lo establecido en el diseño original. Esto equivale a incrementar en 11 y en 36 por ciento, respectivamente, los kilómetros cubiertos por los servicios troncales y alimentadores.

En concreto, nuestro trabajo, en conjunto con los operadores y los municipios, durante el año 2006 agregó al diseño establecido en las bases 1.132 kilómetros de nuevos servicios. En otras palabras, corregimos el diseño original en cuanto a recorridos en una distancia superior a la que existe entre las ciudades de Santiago y Puerto Montt, sólo para aplicarla en la ciudad de Santiago.

Señor Presidente, dígame que los operadores de buses, los organismos responsables en esta materia en los municipios, la consultora experta contratada al efecto, la contraparte técnica representando al Ministerio de Transportes y yo cometimos errores en el momento de diseñar los recorridos. Dígame también que

no todos los municipios participaron -como de hecho ocurrió- con la misma dedicación. Pero no me diga, que los diseños no fueron recogidos ni trabajados con los municipios, con los operadores de buses y con los expertos asesores del Transantiago, porque eso no es cierto.

Se ha afirmado, asimismo, que el número de buses que los contratos finalmente contemplaron para dar servicios fue inferior al planteado por los consultores contratados por el Transantiago para asesorar en esta definición. Eso tampoco se ajusta a los hechos.

Permítame describir brevemente la secuencia fundamental de estudio a considerar para decidir la flota de buses que saldría a la calle.

Los miembros de la Comisión saben que la licitación original del Transantiago se basó en la encuesta Origen-Destino 2001, validada por los datos del censo del 2002. Con esa información fue construido el denominado Estudio Estratégico, elaborado por la Consultora Fernández & De Cea el 2002.

Sin embargo, luego de desarrollar dicho estudio, la misma consultora participó de un análisis adicional de apoyo a la licitación, el que concluyó en el denominado Escenario 11, de agosto del 2004. Ése modelo evaluó, económicamente y en conjunto con Sectra, la flota de buses necesaria para satisfacer las necesidades de la ciudad de Santiago. Todos esos cálculos fueron realizados para hacer viable un modelo de negocios autosustentable. Las conclusiones de esos estudios fijaron la cantidad de buses a licitar en 4.532, prácticamente el mismo número que finalmente fue ofertado.

El ex ministro Etcheberry ya se refirió a esto. No sé si lo hizo el ex ministro Estévez. En todo caso, el ministro Etcheberry ya se pronunció sobre esto al señalar que se habían seguido los análisis de los consultores expertos.

Entre el momento de la licitación y el inicio de nuestro trabajo con los municipios para determinar los servicios y recorridos finales, esta definición no fue modificada. En el curso de las reuniones con los representantes de los municipios y con varios de ustedes -no me resultan caras nuevas quienes participan en esta mesa, pues son las mismas con quienes trabajamos muchos de estos elementos de manera leal, aun cuando había críticas-, pudimos anticipar que el número de buses no era suficiente. Por esa razón, se inició el trabajo con la misma consultora que participó en la definición del modelo original, para que, con la nueva información disponible, proyectara el número de buses necesarios.

La primera estimación que ellos informan a Transantiago, luego de nuestro trabajo con los municipios, indica que el número de buses necesario era de 5.930. Esto fue informado al Transantiago en septiembre de 2006.

Pero el estudio continuó, puesto que los consultores nos señalaron que existían antecedentes necesarios de incorporar al análisis y que, en ese momento, no estaban disponibles, como las mallas de recorridos -hace un momento señalé que estábamos actualizándola-, la capacidad homologada por el laboratorio de certificación del Ministerio, el 3CV, de los nuevos buses B7 y B9.

Una de las críticas apuntaba a que habían entrado estas orugas que daban vueltas en las esquinas, que se subían arriba de las veredas, etcétera. Pero había que considerar cuánta gente llevaban esas orugas y también los buses un poco más chicos, los B-7, pero que son más grandes que los tradicionales.

También nos dieron que había que hacer -y estuve de acuerdo- mediciones de velocidad gracias a los sistemas GPS instalados y a trabajo de campo.

Acompañó como anexo documentos que identifican y describen todos los estudios realizados a este efecto. Que no queden dudas en esta materia.

La cantidad de buses finalmente solicitada por la autoridad a los concesionarios -de 5.622- y comprometidos por éstos en contratos legalmente celebrados con fecha 9 de febrero es prácticamente igual a las últimas modelaciones realizadas por los consultores a esa fecha. No existen diferencias en la cantidad de buses modelados por los consultores y definidos en los contratos.

El señor HALES (Presidente).- Discúlpeme por la interrupción, pero quiero solicitar a los señores diputados y a la prensa que guarden silencio mientras el invitado interviene.

En el reglamento está claramente establecido que no se puede hacer uso de la palabra sin pedirla al Presidente y que es una falta al orden hacer ruido mientras el invitado se encuentra hablando.

Señor Espejo, puede continuar con la palabra.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, el 12 de octubre de 2006, estando en desarrollo lo que he señalado y recogido ampliamente por informaciones de prensa, iniciamos las conversaciones con los operadores para garantizar que el número de buses finalmente requeridos estuvieran efectivamente disponibles.

En paralelo de esos dos trabajos -definición de mallas y recorridos y definición del número de

buses, donde también cometimos errores, porque los estudios no fueron correctos respecto de lo que finalmente necesitó la ciudad de Santiago-, desarrollamos un intenso trabajo de seguimiento y supervisión de los sistemas tecnológicos, particularmente el medio de pago.

Se han dicho tantas cosas al respecto que voy a procurar ser especialmente preciso en mis planteamientos.

En primer lugar, se encuentra establecido que la actual administración recibió este proyecto restando sólo siete meses para el inicio de la fase de régimen.

También ha sido establecido que la principal razón de la postergación de la fase de inicio fue precisamente el retraso en el desarrollo por parte del Administrador Financiero de Transantiago de uno de los dos componentes esenciales del sistema: la integración tarifaria.

Pese a la postergación, la estrechez de los tiempos era evidente y, por lo tanto, la intensidad del trabajo fue extraordinaria.

Transantiago posee uno de los sistemas de pago de transporte público de mayor complejidad y magnitud a nivel mundial. Pero no se trata sólo un emprendimiento tecnológico complejo; es una operación logística de dimensiones realmente formidables.

Con plazos estrechos, cada bus debía ser equipado tecnológicamente sin que existiera un mecanismo que indemnizara el lucro cesante que provocaba al dueño del bus el período en que éste salía de la calle para esa instalación. Tampoco existía un mecanismo que estableciera las modalidades y precios de aseguramiento de los equipos una vez instalados a bordo.

Al considerarse en el diseño una implementación por fases -no un *big bang*-, los modelos y antigüedades de los buses eran de enorme heterogeneidad, y todavía los vemos en la calle. Durante un año intenté explicar -y no tuve éxito- que como éste era un sistema que operaba por fases, al inicio, el 10 de febrero, un porcentaje de la flota iba a estar integrada por buses nuevos, pero íbamos a tener otros que iban a salir progresivamente, porque serían sustituidos. Fueron los que el diario La Cuarta, con su creatividad proverbial, llamó los "buses enchulados".

Cuando se tienen buses con modelos y antigüedades de esa heterogeneidad, diseñar la instalación de los equipos y llevarla a cabo fue también una tarea titánica.

Una vez que se comenzó a trabajar con esos modelos más antiguos, la cantidad de intervenciones realizadas previamente por los propietarios, ya fueran eléctricas, en el chasis, etcétera, volvían cada instalación un proceso único. Es decir, fue necesario diseñar e implementar, en un horizonte temporal restringido y sin holgura, un proceso de instalación, habilitación y mantención de equipos con las complejidades ya descritas, entre otras.

El 20 de noviembre de 2006, casi tres meses antes del inicio de la fase de régimen, la intervención de buses para la instalación de validadores había superado las 4 mil máquinas. Adjunto información ilustrativa de esto. Es decir, más buses que los que las modelaciones proyectaron posteriormente como necesarios para comenzar la fase de régimen, considerando que las bases requerían para la etapa estival del 70 por ciento de la flota, esto es, de la misma manera en que la ciudad de Santiago funcionó históricamente en el marco de las licitaciones.

El 15 de septiembre iniciamos, en 5 unidades de negocios y con un número superior a los 1.000 usuarios, pruebas funcionales destinadas a verificar el funcionamiento de la tarjeta bip en condiciones reales. La prueba, que se realizó hasta el 15 de octubre de 2006, permitió comprobar la integración tarifaria. Sin embargo, decidimos repetirla, y entre el 15 de octubre y el 15 de noviembre realizamos una segunda prueba funcional, esta vez integrando al metro, con 1.000 usuarios que realizaron exitosamente más de 60 mil transacciones. Adjunto información sobre eso.

Encuestas de satisfacción realizadas a los participantes del plan piloto como parte de éste mostraron que un 96 por ciento de éstos tuvo una primera impresión buena o muy buena de la tarjeta bip. Sabido es que las primeras impresiones son complicadas. Un 94 por ciento calificó la tarjeta como fácil de usar y muy rápida. Un 83 por ciento evaluó positivamente la red de carga.

Estos datos son consistentes con la opinión de los santiaguinos una vez que se inició la fase de régimen. En los días más difíciles de marzo, todas las mediciones de satisfacción indicaban que la tarjeta bip y el modo de pago eran evaluadas consistentemente por los usuarios con notas superiores a 5 en una escala de 1 a 7.

El 1º de enero de este año, conforme a lo planificado, se inició el AFT y tomó control de la red de pagos del Metro, habilitando los cobradores para el uso de la tarjeta. En Metro, jamás habíamos pasado del 50 por ciento del uso de la tarjeta electrónica multivía como medio de pago. 45 días después, habíamos



superado el 80 por ciento y ese porcentaje seguía subiendo.

El 1º de enero -según lo planificado como parte de este proceso de implementación por fases- se inició en Santiago la distribución de 4 millones de tarjetas bip gratuitas, las que se sumaron a los 600 mil pases escolares ya entregados durante 2006 y habilitados con el chip para pago integrado, al millón de tarjetas multivías hasta ese momento en poder de los pasajeros de metro, así como a las tarjetas bancarias que las entidades financieras integrantes del AFT distribuyeron entre sus clientes.

Para hacer posible la distribución y posterior recarga de las tarjetas fue habilitada una red de 1.200 puntos de carga, más amplia y extensa que la de Sao Paulo, que tiene densidades mucho mayores.

Nuestro objetivo siempre fue disminuir las molestias a los pasajeros en esta transición. Por esa razón le pedí al AFT aumentar la capilaridad de la red, aun cuando esto no estaba en el diseño original. Eso se realizó al complementar, para la distribución de la tarjeta, la red con más de 2 mil quioscos suplementeros en Santiago.

Evaluaciones realizadas el martes 31 de enero, 10 días antes del inicio de la fase de régimen, nos permitieron constatar que en poder de los santiaguinos existían ya cerca de 5 millones -4.877.333 exactamente- de tarjetas con aplicación de transportes.

Si bien el número de tarjetas distribuidas estaba dentro de las estimaciones proyectadas para ese momento, dificultades producidas en el proceso de distribución, como desigual distribución geográfica, porque no en todas las comunas estaban igualmente distribuidas las tarjetas, concentración de retiro en estaciones del metro, tendencia a retirar más de una tarjeta por persona -recuerden que en esos días el mensaje era que cada uno necesitaba una tarjeta, por lo que no debían llevarse más de una, salvo que fuera para otros miembros del grupo familiar-, etcétera, me llevaron a pedir acciones específicas. El plazo de distribución gratuita fue ampliado, a solicitud mía, por el administrador financiero, desde el 10 al 28 de febrero. Además, grupos especiales fueron instalados en los puntos de trasbordo más utilizados para distribuir tarjetas.

Señor Presidente, ni siquiera con eso nos quedamos tranquilos. Las bases decían que todos los buses tenían que tener mecanismos de pago exacto, sin vuelto. Esas eran las bases de los operadores de vías. Pero en el caso de las bases del administrador financiero, esta obligación sólo se aplicaba respecto del 50 por ciento de la flota.

Consciente de esta inconsistencia, pero convencido -ése era el mandato que tenía- de que había que simplificar la vida de las personas, pedí que los sistemas de pago exacto fueran instalados asegurando aquellos lugares donde la capilaridad del sistema, es decir, la posibilidad de las personas de acceder a las tarjetas, era menor.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría precisar de mejor forma ese punto?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, como no nos bastaba con haber ampliado la red de distribución de carga y las bases definían que los operadores de vías debían tener todos sus buses con medios de pago exacto, pero como quien tenía que habilitar esos buses con ese medio de pago era el administrador financiero, que solamente estaba obligado a habilitar el 50 por ciento de los buses, pedí que se me indicara cuál era la mejor manera de que este mecanismo de pago exacto - es decir, el único instrumento de que dispone alguien para pagar su pasaje si no tiene cargada la tarjeta, la extravió o se les echó a perder- estuviera en aquellos puntos donde era más difícil acceder a la carga o a la distribución de la tarjeta. Por lo tanto, pedimos que se instalara en el 100 por ciento de los servicios alimentadores. Finalmente, esta precaución resultó innecesaria, pero no por eso dejamos de tomarla.

Los datos entregados por el administrador financiero indican que los mecanismos de pago exacto estarían recaudando sólo alrededor de 10 millones de pesos mensuales, lo que significa que realmente no son utilizados. La gente emigró masivamente a la tarjeta y la usa masivamente.

Se dijo también que carecíamos de un plan B en caso de fallas del sistema de pago y tecnológico en general. Quiero creer que fue por una desafortunada declaración mía de enero.

Eso no es efectivo. Desde mi primera reunión con el administrador financiero, uno de los puntos en los que fui persistentemente exigente, fue en mi demanda de contar con planes de contingencia frente a fallas. Como ustedes comprenderán, esta exigencia aumentó una vez que tomamos la decisión de postergar.

No abordaré los detalles técnicos de estos planes, pero pongo a disposición de la Comisión dos documentos que acreditan la existencia de estos planes de contingencia.

El primero, de 10 de enero de 2007, formaliza los planes de contingencia. El administrador financiero me dice que no es cierto que no tengamos plan de contingencia. El objetivo explícito de este plan es

"asegurar que el Sistema de Pagos del Proyecto Transantiago pueda operar a pesar de las fallas de uno o más de sus componentes que constituyen el soporte tecnológico del mismo". Aun más, el documento define como prioridades el mantener operativo el cobro a los usuarios -los validadores-, la venta de cuotas de transporte y el pago a los operadores.

Pese a que el plan de contingencia señalado fue analizado positivamente por mi equipo de asesores expertos en la materia, no me di por satisfecho. Exigí al AFT elaborar planes de contingencia adicionales que hicieran posible mantener operativo el sistema de cobro a los usuarios en caso de que un porcentaje de los validadores sufriera fallas.

El mecanismo contemplado permitía hacer efectivo, además, el principio afirmado públicamente por la autoridad en el sentido de que la prioridad de la política pública era el transporte de las personas. Por lo tanto, en caso de ser necesaria la operación de buses con sistemas de pago que hubieren fallado, el bus salía a la calle y los costos de su operación serían de cargo del responsable de la falla operativa, es decir, el concesionario de buses o el administrador financiero. Este mecanismo está contemplado en un plan de contingencia que complementa los puntos 3.5. y 3.6. del documento señalado precedentemente, que acompaño.

El señor HALES (Presidente).- Señor Espejo, tenemos que ir a votar a la Sala. ¿Desea sintetizar y terminar en esta parte o prefiere esperar y continuar con tranquilidad después de la votación?

El señor ESPEJO.- Los espero con el mayor gusto.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, reanudaremos la sesión cinco minutos después de terminada la votación con los diputados que se encuentren presentes.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Informo a las señoras diputadas y a los señores diputados que la sesión de mañana miércoles se realizará en la Sala de la Comisión de Hacienda, que es más amplia, lo que permitirá que esté presentes tanto la prensa como el canal de televisión.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, tengo entendido que para mañana sólo están autorizadas las comisiones investigadora del plan Transantiago, la de Constitución y la de Gobierno Interior. La Comisión investigadora sobre

irregularidades en Ferrocarriles del Estado no estaría autorizada.

El señor HALES (Presidente).- Si la observación de la diputada Allende es correcta, no sería necesario solicitar la Sala de la Comisión de Hacienda, porque estaría disponible ésta.

Pido al señor Secretario que resuelva la materia en función de la disponibilidad de Salas de mañana. Si ésta se encuentra disponible, realizaremos aquí la sesión; de lo contrario, nos reuniremos en la Sala de la Comisión de Hacienda.

Tiene la palabra el señor Sergio Espejo.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, he explicado y he intentado mostrar de qué manera fuimos haciéndonos cargo de cada uno de los elementos que parecían fundamentales para el inicio de la fase de régimen del Transantiago, que empezó el 10 de febrero, después de la postergación de 2006. Además, señalé que los antecedentes en que se detalla esto están en los documentos que entregaré a la Comisión.

Respecto del sistema de pago, se había construido un detallado plan de reacción frente a contingencias.

Al momento de suspenderse la sesión, decía que todas estas medidas son complementarias del principio que establece que los contratos no sólo se celebran, sino que también se ejecutan de buena fe.

Además, el Administrador Financiero del Transantiago estaba obligado a proveer de un sistema de gestión de flota. Tras la postergación de esta etapa de régimen y basado en las sugerencias de expertos que asesoraban al Transantiago en esta materia -nuestros equipos técnicos-, se resolvió habilitar el total de las funcionalidades de gestión, en dos escalones: un grupo de funcionalidades críticas, en febrero de 2007, y un segundo grupo, de funcionalidades complementarias, en mayo de 2007.

Dado a que los primeros 90 días de régimen, por aplicación de las bases de licitación, serían acompañados por cambios de servicios, recorridos y paraderos, el inicio de operación del segundo grupo de funcionalidades complementarias en el mes de mayo resultaba razonable.

Las dificultades presentadas para completar estos desarrollos, unida a la controversia entre algunos operadores y el administrador financiero, respecto del verdadero contenido y alcance de sus obligaciones en materia de gestión de flota, nos llevaron a promover reuniones de trabajo que permitieran despejar estas cuestiones.

Con fecha 25 de enero de 2007 -es decir, 15 días antes del inicio de la fase de régimen-, en las oficinas del operador Alsacia, con la participación del comité de operadores y de técnicos del ministerio, el AFT procedió a realizar una demostración de las funcionalidades de regulación, las cuales -sostuvo- se encontraban en desarrollo a la fecha. En la ocasión, el AFT mostró diferentes funcionalidades de apoyo a la gestión operacional, tales como la configuración de rutas y la definición de puntos de control. Del mismo modo, mostró las facilidades de configuración de cercas electrónicas, visualización de las rutas en el mapa cartográfico, el ajuste en el tamaño de estas cercas, las diferentes vistas de las flotas en operación, a través de grillas y mapas cartográficos, usando para ello las facilidades de filtro del software Arena. De esta manera, el AFT mostraba que su solución permitía visualizar si los buses estaban o no prestando servicios.

En esa ocasión, el AFT también demostró el despacho de mensajes de texto libre a la consola de buses reales, así como el envío de un mensaje a un PIV de un bus real, confirmando en ambos casos su correcta recepción.

Luego de demostrar en condiciones reales las funcionalidades básicas requeridas por los contratos, incluyendo su capacidad para visualizar los buses a través de GPS, el AFT explicó los pasos necesarios para cumplir con la segunda etapa de su entrega, destacando que ello quedaría supeditado a la carga por parte de los operadores de los puntos de control y paraderos necesarios. Acompañó minuta sobre este punto.

Un último aspecto medular, que sé que ha sido de particular atención para los parlamentarios, antes del 10 de febrero y también después, se refiere al constituido por el sistema de información a usuarios, el SIAUT, luego conocido como Transantiago Informa.

No me detendré muy detalladamente, sino que sólo tocaré algunas cuestiones centrales, sin perjuicio de responder por supuesto las consultas que se puedan formular al respecto.

Transantiago informa fue adjudicado el 16 de mayo a un consorcio integrado por empresas de capitales nacionales y extranjeros de reconocido prestigio. Si bien el tiempo disponible para que este consorcio desplegara su actividad era sumamente breve, puedo dar fe del profesionalismo y la seriedad con que, en conjunto con los equipos del Ministerio, fueron abordadas estas tareas.

Con importantes restricciones de tiempo, Transantiago Informa abordó como desafío desarrollar una labor educativa, informativa y de apoyo a los

pasajeros una vez iniciada la fase de régimen. Sé que éste es uno de los elementos que ha sido controvertido. Se ha señalado que el enfoque de esta campaña osciló más en torno a lo que se denominó "marketing de un producto" que de educación e información. En todo caso, quiero decir que se intentó hacer lo contrario.

Con este objetivo llevamos a efecto una intensa campaña a partir del 15 de octubre de 2006, es decir, cuatro meses antes del inicio de la fase de régimen, contra los dos meses iniciales, que era nuestra aspiración. Al despliegue en televisión, radio, prensa escrita y vía pública -adjunto las evaluaciones de esos esfuerzos-, sumamos el trabajo de más de 300 monitores que contactaron personalmente a más de un millón de personas. 30 equipos móviles dotados de computadores se instalaron en lugares de alta afluencia de público para entregar información detallada con los viajes a nivel de cada persona. Por primera vez en nuestra historia los usuarios del transporte contaron con oficinas de atención -10 inauguradas en enero y febrero- así como con una plataforma telefónica y de Internet para resolver sus dudas y recoger reclamos. Cerca de 300 mil consultas fueron respondidas a través del teléfono durante el mes de febrero. También fue de gran importancia -quiero señalarlo- la colaboración de las empresas asociadas, tanto a la SOFOFA como a la Cámara de Comercio de Santiago, que facilitaron acceso a sus trabajadores de la información de viajes requerida.

También en el mes de enero y cumplida la restricción de bases de acordar los planes de operación 30 días antes del inicio de régimen, se inició la distribución gratuita, en periódicos y luego a cada uno del millón y medio de hogares de la capital, de una completa guía con información y recorridos.

Este trabajo fue proyectado y reforzado con el desempeño de otro de los elementos que han sido bien valorados: los más de 500 monitores que se instalaron en los paraderos y puntos de especial afluencia a partir del 10 de febrero.

Asimismo, bajo la conducción de la Subsecretaría de Transportes, fue diseñado e implementado un amplio conjunto de medidas para la gestión de vías. Acompaño la descripción de cada una de esas medidas que, probablemente, ya son de su conocimiento. Si es necesario profundizar alguna de ellas, lo haré con el mayor agrado. Pero debo decir que fueron de gran ayuda para facilitar los desplazamientos.

Señor Presidente, recibí el mandato de sacar adelante esta política de Estado siete meses antes de su proyectado paso a fase de régimen. Como ministro, dirigí el proceso de análisis de su estado de avance,

respaldé la decisión de postergar el inicio de régimen y encabecé una negociación de contratos para hacer ello posible sin perjuicio a las personas o al Fisco.

Pese a la estrechez de los plazos de que disponíamos, revisamos, corregimos y ampliamos, en conjunto con los municipios y los operadores, los servicios de recorridos que serían puestos a disposición del público. Sometimos a estudio, por parte de los consultores expertos del Transantiago, el número de buses necesarios para la nueva etapa y seguimos sus recomendaciones.

Toda la evidencia disponible indica que, físicamente, en Santiago existían los buses necesarios para desarrollar funciones de transporte público. Los validadores de pago se encontraban habilitados en la flota de inicio; las pruebas funcionales del sistema GPS y del primer grupo de herramientas de apoyo a la gestión, habían sido, en lo fundamental, probadas con éxito en presencia de los operadores; habían sido habilitadas cerca de cinco millones de tarjetas.

La infraestructura proyectada para el inicio de la fase de régimen, aprobada por este Congreso Nacional a través de sucesivas leyes de presupuesto, con la excepción del corredor de Santa Rosa y la estación intermodal de Quinta Normal, se encontraba lista o pronta a ser inaugurada dentro del plazo de noventa días que las bases consideraban como de ajuste de servicios y recorridos. Se dispuso un completo sistema de información, canalización de consultas y apoyo presencial a los pasajeros en las paradas de mayor afluencia.

Como ha sido acreditado en esta Comisión y a través de múltiples declaraciones públicas, ningún consultor, ninguna empresa vinculada al proyecto - concesionaria de buses, del sistema de información, banco u operador tecnológico- ni autoridad de Gobierno en el seno del Comité de Ministros involucrados planteó que no era posible iniciar la fase 3 del Transantiago.

Nuevamente pasamos el exigente control de mercado. Cinco meses antes del inicio de la fase de régimen, uno de los principales operadores de transporte público del mundo y el principal de Francia, el grupo Veolia, adquirió un alimentador en la zona de Santiago, precisamente, para ser parte de este proyecto.

La información disponible con anterioridad al 10 de febrero hacía razonable dar paso a la etapa 3 del proyecto, cuya implementación se había iniciado en octubre de 2005.

Mi convicción fue que las medidas correctivas llevadas a cabo, unidas a la gestión operativa

concordada con los empresarios de buses, con el administrador financiero y el sistema de información, eran las adecuadas para minimizar el impacto de la transición de un sistema a otro en la población, y que las autoridades, en su capacidad administradora de un sistema complejo de contratos, podríamos corregir con rapidez las principales dificultades que se suscitaban.

Sostuve públicamente que enfrentaríamos muchas dificultades -el país entero es testigo-, algunas que podíamos prever y otras que sólo conoceríamos una vez que se verificaran, y por eso este período inicial de noventa días, consagrado en las bases, era central para reaccionar adecuada y prontamente frente a éstas. Pero no fue suficiente.

Incumplimientos fundamentales de los contratos por parte de actores cuyo desempeño era esencial para llevar adelante la etapa de régimen, sumados a la falta de una institucionalidad adecuada para corregirlos, restaron eficacia a los planes de contingencia y reacción diseñados previamente. Como Ministerio de Transportes, estresamos al máximo la institucionalidad de que disponíamos con el objeto de obtener la mejor respuesta de parte de los operadores. Las multas impuestas y las boletas de garantía cobradas por este ministro al iniciar la fase dan cuenta de ello. Pero no fue suficiente.

Para hacerse cargo de estas situaciones, propuse la creación de una Autoridad Metropolitana de Transportes. En febrero, planteé la necesidad de contar con facultades para la intervención y la administración provisional de los concesionarios notoriamente incumplidores. Gracias al trabajo que desarrollamos en ambos casos, a las pocas semanas de mi salida del gabinete el Gobierno pudo presentar proyectos de ley que crean ambas figuras. Pero fue tarde y debimos haberlo hecho antes, y ésa es mi responsabilidad.

Tampoco resultó adecuada la estructura de incentivos de los contratos. Pese a haber aprobado reiteradamente la exigente evaluación de los inversionistas nacionales y extranjeros -que nadie se equivoque, porque tampoco fue un invento respecto del cual los principales expertos expresaran reparos a la hora de poner recursos propios- y a la razonabilidad de los parámetros de los contratos, basados en el cumplimiento de buena fe de lo pactado, ellos no alcanzaron el objetivo para el cual fueron diseñados: incentivar la prestación de servicios conforme a los estándares comprometidos. No ponderé adecuadamente estas falencias.

Siempre dije que sería el primero en asumir mi responsabilidad. Así lo hice. Para eso estamos los ministros. Lo hice dedicando cada minuto de mi día a



enfrentar y corregir las dificultades que se suscitaron antes y después del 10 de febrero y explicando a los ciudadanos qué es lo que ocurría, qué dificultades enfrentábamos y de qué manera estimaba que estas dificultades podían y debían ser corregidas. Lo hice cuando a pocos pasos de esta Sala, en la Sala de la Cámara de Diputados y acompañado de otros cuatro miembros del Gabinete, señalé con extraordinaria claridad señalé: "A la hora de responder, yo soy el primero".

Me encantaría que la realidad fuera más simple. Sería más fácil emitir un juicio si el diseño e implementación se hubieran desarrollado sin seguir análisis expertos y contrariando la legalidad vigente. Pero no fue así. Eso vuelve más difícil el trabajo de esta Comisión y el aprendizaje que garantizará el éxito que -estoy seguro- tendrá esta tarea en el tiempo. Estoy comprometido en eso.

No vine a defenderme ni a culpar a otros. A la hora de responder, yo soy el primero. Chile necesita líderes y gente que se atreva a enfrentar lo difícil, a reconocer sus errores y a seguir caminando. El futuro de nuestro país se juega en la capacidad de mirar de frente lo difícil y cruzar sus momentos más amargos.

Dediqué cada instante a corregir las dificultades que se habían provocado y los errores que también cometí. Hasta el día de hoy, me duelen intensamente las molestias, la disrupción que se ha provocado en las vidas de muchos santiaguinos.

Estoy seguro de que esta reforma será finalmente exitosa. Quiero que mi declaración y mi concurrencia a la Cámara de Diputados sea una contribución para lograr no sólo los objetivos que ha definido esta Comisión, sino también para que logremos lo único que realmente nos importa a todos: entregar a los habitantes de Santiago un transporte público de calidad y digno.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Señor Sergio Espejo, agradezco su exposición.

Varios diputados me han expresado su inquietud o confusión respecto de sus expresiones sobre el número de buses. Al parecer, dado que sus expresiones habrían sido poco claras, quiero que precise de mejor manera las consultas de los diputados en cuanto a que la cantidad de buses fue de 4.532.

Con la ayuda de la Secretaría, preparé un extracto del acta de la sesión 4ª, realizada el martes 17 de julio de 2007, a la cual asistió el señor Germán Correa. Al respecto quiero leer textualmente lo siguiente:

"El señor CORREA.- Señor Presidente, mi opinión claramente era que esto no partiera el 10 de febrero del presente año.

"Si mal no recuerdo, en abril del año pasado escribí un artículo en el diario La Tercera, donde señalé que el nuevo gobierno estaba evaluando la situación del Transantiago y, por no estar listos algunos elementos fundamentales para la fecha establecida por el pasado gobierno, en mi opinión, no debería partir sino hasta finales de 2007.

"En privado -respondo la segunda parte de la pregunta-, señalé la misma opinión al ministro Espejo, a quien le hice llegar una minuta con mis observaciones. Lo conversé personalmente a principios de junio del año pasado, y mi opinión era que, como iban las cosas, esto no estaría listo para que partiera el 10 de febrero de 2007."

Para el esclarecimiento de la verdad que busca esta Comisión me parece pertinente darle a conocer esta parte de esa sesión, para que usted tenga la oportunidad de expresar su coincidencia o su opinión contraria a estas expresiones, a fin de que no quede como que ésa es la verdad y no fueron contradichas.

Continúo la lectura:

"La señora RUBILAR (doña Karla).- El señor Germán Correa manifestó que envió un documento al ministro Sergio Espejo para manifestarle sus aprensiones sobre la materia, de manera que quiero saber qué le contestó.

"El señor CORREA.- El ministro Sergio Espejo me agradeció la minuta y me señaló que estaba considerando varios de los puntos planteados en ese documento."

Dejo establecido esto como una contribución al trabajo de la Comisión.

Le entrego el antecedente para que se refiera al tema.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- ¿Qué pasó con la minuta ofrecida hace un mes y medio por el declarante en la segunda o tercera sesión? ¿Recién llegó ayer a la Comisión?

El señor HALES (Presidente).- Así es. Llegó ayer a la Comisión.

Tiene la palabra el señor Sergio Espejo.

El señor ESPEJO.- Efectivamente, en el mes de junio, el señor Correa me entregó una minuta. Desconozco si la que tiene la Comisión es aquella, pero presumo de buena fe que se trata de la misma.

En lo medular de esa minuta el señor Correa señalaba su preocupación por la habilitación del sistema de pagos que, como ya he descrito, en sus elementos centrales funcionó adecuadamente y ha sido ampliamente valorado por el público. Además, propuso sugerencias en un ámbito que a él en esta minuta le parecía central, que era la situación de las empresas propietarias de los antiguos buses y la de los trabajadores. No recuerdo las expresiones exactas, pero él señalaba que la situación laboral de esas personas podía ser extremadamente apremiante y que, por lo tanto, había que hacerse cargo de eso.

Recuerdo también, señor Presidente, que sugería instalar mesas de trabajo con los trabajadores, el desarrollo de mesas técnicas, etcétera.

Veo, por lo que usted me transcribe, que el señor Correa reconoce que, obviamente, como siempre, yo agradecí las sugerencias y le señalé que estábamos implementándolas. De hecho he descrito detalladamente lo que hicimos en materia de sistema de pago.

Pero además debo decirle -lo mencioné en mi intervención- que creamos una unidad de apoyo a la reinserción laboral, que trabajamos con los dirigentes de los trabajadores, no sin conflictividad, pues hubo momentos muy tensos en esa relación, básicamente porque yo siempre sostuve que en el Transantiago íbamos a necesitar más y mejores conductores, no menos, y lo que los dirigentes nos decían es que, en realidad, eso iba a ser de otra manera, por lo que pedían condiciones de reconversión para el conjunto de los trabajadores que nosotros, finalmente, apoyamos.

En todo caso, entiendo que la pregunta de fondo tiene que ver -si no me corrige usted, señor Presidente- con si Germán Correa se opuso o no al inicio de la fase 3.

Como yo soy un caballero y no me gusta hacer públicas cartas de terceros, no le puedo entregar ésta, salvo que el señor Correa lo autorice. No obstante, voy a permitirme leer un breve párrafo de ella, atingente a lo que estamos tratando. Se trata de un correo electrónico que me envió el 3 de enero de 2007, a las 11.52 de la mañana, el cual puede ser rescatado desde el Outlook del Ministerio. Está todo grabado ahí.

Dice el párrafo relevante: "A todos les he dicho -se refiere a los periodistas- que los errores y fallas que hubo y a los cuales yo mismo me referí en los años pasados, en diversas ocasiones, no tienen hoy ninguna importancia ante lo fundamental, que es que este sistema finalmente entre en operaciones, porque eso le va cambiar el rostro a Santiago radicalmente, ya que las fallas que hay siempre se podrán corregir."

Señor Presidente, no voy a participar del juego de eludir responsabilidades. No vine a eso.

Es todo lo que tengo que señalar.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el honorable diputado señor Alejandro Sule.

El señor SULE.- Muchas gracias, señor Presidente.

También quiero expresarle al señor Espejo mi agradecimiento por haber concurrido voluntariamente a esta Comisión.

Por su intermedio, señor Presidente, algunas preguntas para el ex ministro señor Espejo.

Ayer el ex ministro Jaime Estévez dijo que le había entregado varios problemas. Mi primera pregunta es cuáles fueron los problemas que usted recibió, relacionados con el proyecto Transantiago, y cuales las medidas que adoptó para corregirlos.

Mi segunda consulta dice relación con que en cualquier licitación, nacional o internacional, en cualquier contrato o sistema de contratos hay una cláusula muy importante, que es la que permite rescindir por grave incumplimiento. ¿Hubo alguna revisión de la parte legal del plan? Y de ser así, ¿por qué no se incluyó esta cláusula?

A esas alturas del proyecto, cuando usted ya estaba en plenas funciones, hubo una serie de advertencias que fue recibiendo, ya que hemos recibido copia de algunos documentos en los que se le advertía lo que se avecinaba, y me refiero específicamente a la minuta que nos entregó el señor Correa de la cual voy a permitirme leer algunas frases. Señala: "El problema fundamental aquí puede radicar en la capacidad del operador tecnológico que contrataron los bancos del AFT para desarrollar el producto que se necesita, en la oportunidad y en las condiciones de seguridad operacional que se requiere. Hay fundadas razones para pensar que dicho operador tecnológico no va a ser capaz de tener el sistema que se necesita. En el mundo sólo hay tres operadores tecnológicos de este tipo de sistemas que pueden demostrar experiencia probada al respecto -los menciona-. Ninguno de ellos está presente en el contrato de AFT. Con Sonda, empresa chilena que a su vez se asoció, por un lado, con Siemens para el software del sistema de cobro, clearing financiero y el switch transaccional, quien a su vez contrató a la checa Itron dedicada a la microeléctrica para los validadores y equipamiento a bordo de los buses; por otro lado, Sonda se asoció también con Nec, que a su vez contrató a Timm, de México, para los validadores en los buses, la que sin embargo falló y tuvo que reemplazar con Coasín. Todo ello señala la falta de

experiencia de Sonda en esta materia, que la ha llevado a construir un complejo árbol de intermediaciones empresariales que no augura nada bueno en términos del producto final y de la oportunidad con que lo tengan listo y probado".

Finalmente, en otro párrafo añade lo siguiente: "Sugiere contratar urgentemente una consultora externa extranjera especialista en este tema para evaluar lo que hasta ahora ha avanzado efectivamente el operador tecnológico del AFT en el desarrollo de este sistema. El informe de la Fundación Chile -agrega- adolece de debilidades y de problemas que hacen aconsejable no basarse sólo en él".

Señor Espejo, en la licitación del AFT, en cuyas bases no se exigió experiencia en administración de este tipo de sistemas, con el orden de magnitud de transacciones que se iban a tener, ¿no le parece que había que exigir el cambio de operador tecnológico inmediatamente o analizar este tema y tomar medidas de fondo?

¿Por qué no se hizo caso respecto de contratar una consultora extranjera que diera cuenta del avance? Y en su lugar, ¿qué medidas se tomaron para verificar la existencia y funcionamiento del soporte tecnológico y del operador tecnológico?

Si todos los sistemas de transporte del mundo se construyen con subsidio estatal, ¿por qué en este caso en ningún momento y hasta el día de hoy se ha tomado en cuenta?

¿Hubo o no un *big bang*? Todavía tengo la duda. Me gustaría saber cómo metiendo 1.200 buses, en una primera etapa, se iba a tener una etapa de transición, y más encima funcionando sin los GPS, prácticamente sin ningún tipo de soporte tecnológico. ¿Cómo es que íbamos a ir de etapa en etapa si partíamos sin siquiera tener en la primera etapa el mínimo de soporte tecnológico?

Usted mencionó en alguna parte que se cambió el contrato a 5.600 buses el 9 de febrero. Parece evidente que si el contrato para extensión a 5.600 buses se firmó en esa fecha, éstos se demorarían a lo menos varios meses en ser entregados, es decir, mucho más allá del verano. ¿No era ésta una razón más para posponer nuevamente la etapa de esta implementación?

Gracias, señor Presidente.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, lo primero que quiero señalar es algo que dije muchas

veces y que naturalmente esta Comisión podrá compartir o no.

Mi convicción siempre fue que para el Estado sería un error, en términos de su capacidad efectiva de exigir el cumplimiento de las obligaciones contenidas en los contratos, centrar el debate en la relación con el AFT, en el operador tecnológico.

Me explico. Lo dije muchas veces en la Comisión, públicamente y lo repito esta mañana. El contrato del Estado de Chile no es con el operador tecnológico. El contrato del Estado de Chile es con un consorcio, propiedad de cuatro de los principales bancos del país o uno de los principales operadores tecnológicos nacionales y uno de los principales *retail*.

En consecuencia, quien debía responder, sin perjuicio de los arreglos que entre ellos provocara después si era necesario concurrir con el financiamiento de las garantías o de las multas, era el Administrador Financiero.

Señor Presidente, permítame responder esto muy derechamente. ¿Por qué debíamos salvarle la cara a los bancos por una decisión de asociación y de contratación que ellos tomaron?

Sobre este punto, permítanme decir como abogado, con humildad, pero con determinación, que si celebro un contrato con una empresa que tiene determinados dueños, ellos tienen que responderme de aquello sobre lo que se han comprometido, sin perjuicio de la opinión que pueda tener respecto de sus integrantes. De hecho, durante el año pasado se produjo una discusión respecto de si el operador tecnológico habría copiado o plagiado un software -no lo recuerdo con exactitud- y sobre otra materia que fue despejada por un dictamen de la Contraloría General de la República, acerca de las obligaciones del Estado, organismo que señaló que para los efectos de lo que el Estado debía exigir en esa relación contractual, el Ministerio De Transportes y Telecomunicaciones había actuado correctamente. También debo cargar con esta parte del bulto, porque no me debo hacer cargo sólo de los problemas, sino también de los aciertos. De hecho, cobré garantías muy significativas, que permitieron financiar los viajes de los pasajeros mientras no se resolvieran algunas dificultades iniciales masivas.

Alguien podrá decir por qué no eligió a determinado consultor, sino a otro, pero debo decir que siempre he estado entre quienes piensan que la Fundación Chile es motivo de orgullo para los chilenos, por lo que me pareció que junto con nuestros equipos técnicos existía la *expertise* necesaria para efectuar las evaluaciones de rigor.

En cuanto a la consulta de por qué no existió subsidio estatal, ésa es una materia que me imagino debiera ser respondida con más detención, lo cual supongo que hicieron quienes me precedieron en comparecer ante esta Comisión, pero obviamente el razonamiento, la lógica es la de intentar que la mayor cantidad de gasto o de servicios que deban ser brindados puedan autosostenerse, de manera de permitir que el Estado destine sus recursos para otras actividades.

Respecto de si hubo o no *big bang*, quiero ser muy claro en señalar que en los términos en que este proyecto lo definió no hubo *big bang*. El ministro Javier Etcheberry entregó un análisis detallado de la estructura secuencial o de fase. En ese sentido, me pueden decir que las fases no fueron las adecuadas y que quizás podríamos haber alargado los plazos, pero no me pueden decir que no hubo fases ni plazos. De hecho, la percepción que la ciudadanía tuvo durante un año -para que distingamos entre percepciones y realidades- fue que en 2005 había sido el inicio completo e integral del plan, en circunstancias de que en ese momento ni siquiera hubo cambios de recorridos. Lo que hicimos fue continuar la secuencia de fase que me pareció razonable, por la cual asumo la responsabilidad, que estaba establecida en los contratos y en las bases.

Finalmente, en cuanto a la pregunta por los buses del 9 de febrero me parece importante señalar dos cosas.

En primer lugar, nosotros no estábamos pidiendo buses nuevos, porque es evidente que por las características del mercado, que ha tenido una enorme demanda de buses, en Argentina, Brasil, México y Colombia, donde se están desarrollando varios proyectos, se ha demandado el grueso de la producción regional, de manera que no habríamos podido tener buses nuevos el 10 de febrero. Eso habría sido imposible, insensato y no era lo que correspondía hacer.

Los registros de la Seremi de Transportes -emitir una declaración que no se ajuste a la realidad constituye un delito- establecen que al 24 de enero existían en la ciudad de Santiago 6.247 buses inscritos y en operación. Por si eso no fuera suficiente, déjenme explicarlo de la siguiente manera.

El viernes 9 de febrero los santiaguinos tomaron micros y se desplazaron sin dificultades. Para poder desplazarse en la red de recorridos anterior se requerían del orden de 2 mil buses más que los que necesitaban las modelaciones de Transantiago. Por lo tanto, si los buses no estuvieron el 10 de febrero, ¿cómo sí lo estuvieron el 9 de

febrero? Los buses estaban inscritos y existían en la ciudad de Santiago, porque incluso gente que está presente en esta Sala debe haber tomado micro el 9 de febrero. Si los buses no hubieran estado los santiaguinos no se podrían haber desplazado el 9 de febrero.

Y déjeme decir algo más: los contratos son extraordinariamente claros. El número de buses que se pide demanda exactamente lo que íbamos a requerir durante los meses siguientes, como una manera de ajustar las incertidumbres del sistema y las dificultades que habíamos detectado: un número adicional de buses, y los operadores de diez empresas de capitales nacionales y extranjeros.

Los nacionales, los mismos que transportaron a los santiaguinos por años, sometidos a las reglas de control y fiscalización de las sociedades anónimas por la Superintendencia de Valores y Seguros, concurren a la firma del contrato. Los contratos se celebran de buena fe. En caso contrario, procede que se apliquen las multas y sanciones que correspondan.

El señor SULE.- Quisiera saber si contrató a alguna otra consultora para medir lo que estaba informando la Fundación Chile, porque la minuta señala que el informe de la Fundación Chile adolece de debilidades y de problemas que hacen aconsejable no basarse sólo en él. Y, eventualmente, creo, que es normal basarse en más de una opinión, sobre todo en un plan de esta naturaleza, de esta envergadura, de esta importancia.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero decirle al honorable diputado que la respuesta es afirmativa. Existían Fundación Chile y la Consultora Aditiva que efectuaban análisis además de los equipos de coordinación del Transantiago.

Sistemáticamente, el operador tecnológico sostuvo que estos equipos no le merecían confianza; que lo miraban con mala fe; que eran excesivamente estrictos. Me pareció que era lo prudente. Ustedes juzgarán si es así.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, muchos de los que estamos acá creímos en el Transantiago. Pensábamos que iba a funcionar. De hecho, conversé, en más de una oportunidad con el entonces ministro Espejo, y al mismo tiempo, lo apoyamos y ayudamos para que esto saliera adelante. Así fue, ésa es la historia. Así hay que establecerlo.



Por lo tanto, con mayor razón, argumentos hay para criticar cuando las cosas no funcionan, porque no hubo, como aquí se ha planteado, una Oposición que quisiera destruir lo que se estaba llevando adelante, como un cambio en el plan de transporte de la Región Metropolitana.

Al revés, había críticas; había propuestas.

Nos encargamos de hacer propuestas, incluso en forma previa al inicio del plan, para buscar la mejora de la puesta en marcha del Transantiago.

Por lo tanto, hay argumentos de sobra para criticar.

Pero, lo que hemos oído acá, no refleja lo que estamos viviendo hoy en la Región Metropolitana, porque el ex ministro hace una cuenta de su gestión. Pero creo que el resultado de esa cuenta es que el Transantiago no funcionó. Porque aquí se habla de licitaciones, de buses, de una serie de puntos, pero no funcionó. No hubo GPS, no hubo buses.

El subsecretario, señor Danilo Núñez, dijo que había 1.700 buses el primer día. Por lo tanto, no funcionó; no pasaban los buses. Por eso, mucha gente que quiso tomar bus el primer día no pudo hacerlo, porque los buses no pasaban. ¿Por qué? Porque no había buses. ¿Por qué no había buses? Nadie lo sabe. No había gestión de flota; no había una malla eficiente; no había validadores; no había un contador de pasajeros; no hubo cámaras de seguridad. Todo esto se vendió, todo esto se prometió, y el sistema no funcionó.

Entonces, se desaprovecha la intervención del ex ministro, al rendir esta cuenta, donde claramente no hay un asomo de autocrítica. Creí que el silencio, aunque impuesto, iba a ser positivo, pero al parecer no lo fue.

Simplemente, hacer precisiones. Primero se planteaba que el *big bang* no fue tal. Creo que ha habido mucho para nuestro famoso cuaderno separado, en realidad, para varios cuadernos.

Entonces, primero, *big bang*, muchos lo han planteado. Segundo, respecto de los contratos que se justifica serían válidos porque fueron legalizados por la Contraloría.

La Contraloría toma razón desde el punto de vista de la forma y no del fondo. El contenido de los contratos se discute entre el ministerio, el gobierno y los abogados de la contraparte.

Asimismo, precisar la tarjeta BIP. Era una maravilla, porque nadie pagaba. La tengo y no la uso. El grado de satisfacción era enorme, alcanzaba la plata para pagar otras cosas, no para pagar el plan.

En relación con la intervención, quiero solicitar al Presidente que lo busquemos. Si mal no recuerdo, el ex ministro Espejo, en una sesión de la Comisión de Transportes, de la cual formamos parte, planteó que no era necesaria una ley para permitir la intervención de esas empresas. Hoy, plantea lo contrario. Tengo mis dudas y por eso lo planteo para que la Secretaría lo vea.

El señor HALES (Presidente).- Solicito formalmente a la Secretaría que efectúe la petición a la Comisión de Obras Públicas.

El señor MONCKEBERG.- Señor Presidente, quiero hacer dos preguntas, una relacionada con la postergación del plan y otra relacionada con las responsabilidades.

En relación con la postergación del plan quiero saber si no se le pasó por la cabeza postergarlo en febrero, teniendo en cuenta todos los antecedentes que nosotros recién conocemos, pero que el ministro conocía. Informes del Metro, de Germán Correa, de Fernández & De Cea, de Fundación Chile, de Carabineros.

En segundo lugar, qué grado de conocimiento, de todo lo que tenemos acá, tuvo la Presidenta de la República.

El señor Espejo es la primera autoridad que tenemos en la Comisión que fue ministro del actual Gobierno. Por lo tanto, es necesario saber cuál era el grado de comunicación, en ese casi año y medio de gestión del ministro, con la Presidenta. ¿Ella sabía lo que estaba ocurriendo?

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, dada la cantidad de cosas que se han aseverado, procuraré responder brevemente.

Lo que ocurre acá, y para hablar como siempre con total franqueza, es que se mezclan las retóricas políticas con las cuestiones técnicas.

El diputado Monckeberg creo que ya no estaba en la Sala -voy a buscar los registros-, cuando en la sesión del 21 de marzo dije que a la hora de responder, delante de todos los diputados, yo era el primero.

Entonces, pongamos las cosas en su genuina dimensión. Vine a enfrentar Transantiago porque ese programa requiere correcciones importantes, porque hay cosas que no estaban bien y hay cosas que hicimos mal. Yo cometí errores.

Por su intermedio Presidente quiero decirle al diputado Monckeberg aquí ocurre que si la

Concertación no reconoce, es que le está sacando el "traste a la jeringa", y si reconoce las responsabilidades es que quiere proteger a alguien.

Entonces Presidente, tengo que decirle, con la franqueza, lealtad y amistad cívica que ha caracterizado a todos los que estamos en esta sesión que no me parece la manera de enfrentar la situación. Además, díganme que hubo *big bang*. El ex ministro Etcheberry diseñó esa parte y entregó una minuta, yo la adjunto. Hemos explicado hasta el cansancio por qué no hubo *big bang*.

Para mucha gente resultó una situación francamente indeseable, eso es cierto, por eso estoy acá. Pero esto no fue un *big bang*.

Se ha dicho que se mezcla el número de buses modelados con la cantidad de buses que había en la calle. Discútanmelo, díganme que eso no es efectivo, que los antecedentes no lo indican. En el registro de la Seremi existían los buses necesarios. El viernes 9 de febrero la gente en la ciudad de Santiago se movilizó. Quién andaba en auto quizá no se dio cuenta.

El señor HALES (Presidente).- Señor Espejo, permítame una interrupción con cargo al tiempo el diputado Monckeberg.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no voy a entrar en consideraciones políticas ni mucho menos. No tiene ningún sentido. Tampoco justificar que tuve que ir al baño por no estar presente en la sesión.

1.700 buses nos dijo el señor subsecretario, subalterno del ex ministro. Esa no era la cifra de buses que se necesitaba en ese momento. Hoy, usted dice que los había.

La gente el día sábado, 10 F que le llaman, no tuvo buses y no se pudo trasladar.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, no he dicho que los buses operaron el 10 de febrero en las calles en la cantidad y servicios requeridos. Lo que he señalado es que el número de buses destinados a estar en las calles fue modelado siguiendo el consejo de los asesores expertos.

He dicho que, físicamente, y en términos legales, los buses necesarios existían. He agregado, al finalizar mi intervención una alusión a incumplimientos fundamentales de los contratos por parte de actores.

Cuando digo incumplimiento fundamental de los contratos, es algo que ha sido documentado por la prensa y sostenido por la actual administración. No estoy agregando nada. Me estoy refiriendo, en ese punto, de manera muy clara a los concesionarios de buses que no sacaron los buses a la calle.

Respecto del punto de la administración provisional, voy a ahorrar la investigación.

No ponderé adecuadamente que frente a un incumplimiento de esa magnitud, los instrumentos diseñados eran insuficientes. Por esa razón, en el mes de febrero, pedí facultades que me fueron rechazadas. Fueron impugnadas por destacados parlamentarios de la oposición. Tampoco fueron plenamente comprendidas en el Gobierno.

Me alegra que esa misma reflexión se haya traducido posteriormente en un proyecto de ley que está actualmente en trámite en el Congreso.

No es necesario buscar si dije o no lo contrario. No lo ponderé adecuadamente. Pensé que los incentivos diseñados en esos contratos, que habían pasado por los exámenes de los inversionistas más rigurosos del mundo, eran suficientes.

Nos equivocamos, diputado Monckeberg. No ponderé adecuadamente ese punto, no lo discutí en febrero, no lo discutí en marzo. No voy a venir cinco meses después a discutirlo. En eso he sido extraordinariamente consistente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Un minuto más diputado Monckeberg?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Si señor Presidente, las dos preguntas.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, las tengo anotadas.

Quiero preguntarle al diputado Monckeberg si es suficiente mi respuesta sobre la autocrítica o no, para saber si debo volver sobre ella.

El señor HALES (Presidente).- Diputado Monckeberg, le está preguntando el ex ministro.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no es necesario volver a lo mismo; de lo contrario vamos a seguir en una espiral en la que no vamos a terminar nunca.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, también pienso que no es necesario.

Estoy en desacuerdo con lo que se ha pretendido establecer, esto es que había informes que decían contra toda prueba o evidencia, que la fase 3 no debía iniciarse.

Quisiera detenerme en esto un segundo. Como parte del trabajo de diseño e implementación del Transantiago, Metro siempre cumplió un rol estructurante. No todo el mundo, al interior del Gobierno, ni de los equipos que estaban en esto, concordaba exactamente en el detalle de este rol, pero finalmente si uno revisa los documentos que explican qué es el Transantiago, cómo se está diseñando y qué es lo que se va a hacer, se establece que Metro tiene una función estructural.

Por esa razón, Presidente, hoy podemos no valorarlo, pero durante el gobierno del Presidente Lagos, duplicamos la red de Metro, cruzamos Santiago de norte a sur. Estuvimos juntos con muchos de ustedes, con la diputada Nogueira en la inauguración de la llegada de Metro a Recoleta y con otros en la inauguración de la línea 4 al otro lado de la ciudad.

Durante la etapa de implementación, en la que a mí me corresponde intervenir, hay un momento en que Metro, a través de su presidente, hace llegar un informe -aparecido en la prensa- a petición de la Ministra Secretaria General de la Presidencia de la época, respecto de qué precauciones o qué dificultades visualizadas podía tener el inicio de la fase 3.

Ese informe era preocupante. Al respecto el diputado Monckeberg pregunta si alguna vez pensé postergar.

Por supuesto que en algún momento tuve dudas. En realidad, ¿quién no duda en su vida?

Pero ocurre que uno tiene que trabajar y someter estos antecedentes a análisis serios. Para eso nos pagan a los ministros. Podemos cometer errores de juicio, pero se nos pide que hagamos un análisis lo más serio posible.

Frente al planteamiento del presidente de Metro, que originalmente entiendo no fue del directorio, pero que lo hizo suyo con posterioridad, decidí escribirle una carta, señalándole que para comenzar el 10 de febrero, Metro debe cumplir con la capacidad comprometida en los contratos, y que en caso contrario no podemos partir.

Ocurrió lo siguiente. Acta de Metro de 26 de diciembre de 2006, sesión 589 ordinaria, dice: "Informé al señor Presidente que el día viernes de la semana

pasada sostuvo una reunión con el Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo, que califica de muy cordial y constructiva, en la cual se analizaron temas relacionados con la integración de Metro a Transantiago.

Luego señala que se le ha informado que para hoy se esperan algunas resoluciones importantes respecto de una serie de medidas que corresponden a un ajuste al modelo de diseño de Transantiago que fueron presentadas durante esta mañana, en la reunión de equipos técnicos, la cual contó con la asistencia de personeros de Transantiago, Sectra, del Ministerio de Transportes, los consultores Fernández & De Cea y especialistas de Metro.

Entre tales medidas destacan la aplicación de tarifa diferenciada en horas punta y, la creación y operación de una flota de buses paralela a Metro en los tramos más cargados".

Lo siguiente es importante para acreditar la existencia de esta carta. Acta de la sesión 590 ordinaria del directorio de Metro, Santiago de Chile, 8 de enero de 2007, dice: "Finalmente el señor Tomic presenta el borrador de una tercera carta, esta vez dirigida al Ministro de Transportes, señor Sergio Espejo, y que responde a la nota que éste enviara a los señores directores, manifestando su inquietud acerca del grado de cumplimiento que Metro está en condiciones de entregar en relación con sus compromisos sobre oferta de capacidad de transporte con Transantiago, materia ampliamente comentada en la sesión ordinaria N° 588, de 18 de diciembre pasado".

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor Espejo. El diputado Monckeberg le pide una interrupción.

El señor ESPEJO.- Por supuesto, señor Presidente.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, evidentemente, ése es uno de los tantos informes que he señalado como ejemplo. Mi pregunta es si hubo dudas. El ex ministro Espejo, dice: "Sí, hubo dudas". Bueno, ¿qué pasó? En el fondo, ¿hubo algún otro informe que decía lo contrario?

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, siempre uno puede tratar de simplificar estas cosas. He procurado responder punto por punto y siempre procuro hacerlo. Voy a intentar simplificar, pero el mismo

punto que planteaba el diputado Sule es aplicable a la pregunta del diputado Monckeberg. Uno siempre mira distintos informes y no existe una verdad revelada; por eso, es importante el punto que plantea el directorio de Metro, cuando identifica la cantidad de equipos técnicos que intervinieron para saber si existían, primero, medidas que permitieran corregir esto e identificadas estas medidas si eran o no suficientes. Y voy a dejar este estudio acá el cual finalmente definió lo que se llamó "perfiles de carga de Metro".

Metro nos había pedido, sin que esto estuviera en los contratos, que bajáramos el límite de seis pasajeros por metro cuadrado a cinco. Estuvimos de acuerdo. Luego, se propuso que creáramos recorridos distintos a los definidos originalmente. Aquí ya no estamos hablando de actualizaciones del diseño, sino que estamos diciendo que Metro, primero, pidió, con anterioridad a las últimas dos administraciones de Metro, que los buses dieran un servicio distinto, por ejemplo, en la estación Las Rejas, donde toda la proyección indicaba que era un lugar donde Metro quería recibir pasajeros.

Bueno, con esta información nos dicen: "Mire, no estamos en condiciones de recibirlos. Cámbielo". En la estación Santa Lucía se había dicho que se quería recibir pasajeros, pero, después, dicen que no pueden recibirlos. Se cambiaron recorridos. Se incrementó la flota con servicios específicos en esos puntos y se tomó una decisión fuera de diseño y que en su minuto pasó un poco inadvertida, pese a que estuvo aumentada, de diferenciar la tarifa del Metro y los buses. Recuerde, señor Presidente, que al principio era indiferente tomar metro o bus y lo que hicimos, porque entendimos que había un planteamiento, era tomar estas medidas y diferenciar la tarifa en horario de punta, de manera que las personas tomaran bus en una cantidad mayor.

Este perfil de carga Metro, elaborado con la concurrencia de todos los expertos que he mencionado, incluyendo a los consultores privados, intenta mostrar para cada línea, considerando la hora punta de la mañana -lo voy a dejar acá-, cuáles eran las proyecciones de pasajeros.

*-Muestra gráfico.*

La línea amarilla indica cuál es el límite de seis pasajeros por metro cuadrado. Luego, este cuadro nos indica, en base a la información de Metro, en qué lugares, de mantener las medidas pensadas originalmente, íbamos a superar ese punto.

Después de las medidas se comenzaron a revisar modelaciones. Cuando se revisa cada una de

estas mediciones, para todas, el límite propuesto por Metro, como necesario, es respetado.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Quiero precisar dos cosas respecto de esta pregunta. En primer lugar, ¿en algún momento, se cuantificó cuánto costaba al Gobierno postergar el Transantiago, más allá del costo político?

En segundo lugar, estamos hablando de las virtudes del Metro para soportar el Transantiago, ¿pero qué pasaba en superficie? Había antecedentes de superficie que llegaban a la conclusión de que no podía llevarse adelante el Transantiago.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, en las películas dirían: "argumentativo".

La pregunta que se me hace originalmente es si tuve dudas, y, luego, si tomamos las medidas y cuáles fueron. Estoy diciendo que tuve dudas, que solicité que confluyeran todas las acciones necesarias, luego las sometimos a modelación, incluyendo al Metro. Todavía no estoy hablando de la reacción del sistema. La pregunta fue si se habían tomado o no y si las habíamos considerado. Déjeme decirle algo: el mismo Metro responde esto después y yo comparto esa respuesta.

Dice el acta de sesión 597, de 26 de febrero de 2007, es decir, después de que había comenzado la fase de régimen, que la causa principal de este escenario -está hablando del comportamiento de la demanda, que arroja una carga mayor a la esperada, etcétera; de lo que los pasajeros de Metro vivieron en estos cinco meses- radica en que conforme a las cifras disponibles y que aún están siendo objeto de mayor análisis, la estructura de los viajes que se están dando en Metro difiere en forma importante de lo que se había estimado en los modelos de demanda de Transantiago.

Es decir, señor Presidente, por su intermedio al diputado Monckeberg, dígame que la modelación no fue la correcta; dígame que los estudios no fueron suficientes; dígame que podríamos haber pensado en otra cosa, pero no me diga que no tomamos todas las medidas y conforme a la opinión de los expertos.

En este punto quiero ser extraordinariamente claro. Usted pregunta por los costos de la postergación y no quisiera atribuirle una intención en ese sentido, pero me parece entender que lo que trasluce su pregunta



-usted me corrige si estoy equivocado, señor diputado- es que la decisión de seguir adelante fue tomada por razones económicas. Quiero rechazarlo terminantemente, señor Presidente.

Conozco el costo financiero estimado en la postergación. Es una cifra que puede ir entre los 300 y los 480 millones de dólares, valor año, dependiendo de la confluencia que se suscite en algunos puntos, como en el caso de los ingresos mínimos esperados y la estimación que se haga de lucro cesante o pérdida. Pero, quiero decir, señor Presidente, que no fue ésa la razón. Lo que ocurrió aquí, señor Presidente, y lo he dicho con toda la franqueza que he podido, es que a la luz de las mejores opiniones expertas consideradas, las medidas que habíamos tomado para corregir problemas de diseño y para perfeccionar el diseño en aquellos lugares donde las mismas bases proyectaron que eso tenía que ocurrir, fueron insuficientes.

He dicho, además, que hay elementos que, en mi opinión, a mi recto entender, debimos haber ponderado previamente. Como no me gusta hablar en plural, diré que son elementos que yo, como ministro de transportes y telecomunicaciones, debí haber ponderado adecuadamente, como la necesidad de intervenir las empresas cuando estén en pronta situación grave, elemento en el que me alegra saber -tengo la impresión de que siempre fue así- que vamos a contar con el apoyo del diputado Monckeberg, sin perjuicio de las correcciones que el proyecto requiera, porque aquí se nos trató, señor Presidente, como si estuviéramos volviendo a la Unidad Popular cuando planteé esto.

Por favor, señor Presidente, en esto busquemos en la prensa. No fue el diputado Monckeberg. También he dicho, señor Presidente, que me hubiera encantado contar con la autoridad metropolitana de transportes y yo, probablemente, debí haberla tenido antes. Trabajé a la velocidad que podía y eso es de mi responsabilidad.

Finalmente, se pregunta por qué los buses no estaban en la calle. Entiendo al ex ministro Estévez, aunque dejó de ser ministro hace mucho más tiempo que yo. Lo que he dicho es que en nuestra opinión, el diseño de incentivo de los contratos será razonable y era razonable no porque se le hubiera ocurrido a alguien en 2001 ó 2002, sino porque tuvo que pasar por una serie de evaluaciones de mercado, financieras internacionales. Pero, ¿sabe qué, Presidente? Por su intermedio al diputado Monckeberg, lo diré de nuevo: No fue suficiente.

En ese punto nos equivocamos, porque la estructura de incentivos no resultó razonable, y si usted combina una estructura de incentivos que pueda

tener un problema de este tipo con una debilidad institucional que no permita intervenir con la velocidad que usted quiere, da lo mismo que el ministro Espejo, como todo chileno vio, se haya pasado no sé cuántas semanas sin dormir, que haya aplicado todas las garantías que tuvo a su alcance, que haya aplicado multas, que haya pedido públicamente la salida de los operadores que no cumplían, por cuanto éste es un Estado de derecho, afortunadamente.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Eran las obligaciones del ministro, señor Presidente.

El señor ESPEJO.- Porque éste es un Estado de derecho, señor Presidente, así nos comportamos los ministros en Chile. Ése era el rayado de cancha en que teníamos que movernos. Y lo digo porque el riesgo de una manipulación de lo que voy a decir es alto, y no me refiero al diputado señor Cristián Monckeberg: éstos fueron contratos elaborados, en mi opinión, con seriedad, recurriendo a análisis de expertos y pasando estrictas pruebas de evaluación de mercado. En este sentido, era la disposición de los inversionistas a poner sus "lucas" en un proyecto cuyo fracaso no afectaba sus posibilidades de elección, sino sus posibilidades de tener un retorno. Al respecto, no en todos los aspectos fuimos exitosos, y he identificado aquellos en los que, creo, no lo fuimos.

El señor HALES (Presidente).- Mire, señor Espejo, usted ha visto el interés que hay en la Comisión por esta sesión. Lo he invitado en nombre de ésta para asistir hasta el término de la misma, a las 15.00 horas. Son las 14.16 horas y hay más de diez diputados inscritos para preguntarle. Cada una de sus respuestas será, naturalmente, extensa, y no lo coartaré. Entonces, si usted tuviera la disposición para que suspendamos la sesión, comer algo rápidamente y seguir más tarde, podría pedir el acuerdo de la Comisión en ese sentido.

Ocurre que estamos mandatados por el acuerdo que tomamos ayer de concluir la sesión a las 15.00 horas. Los señores diputados tienen otros trabajos, hay otras sesiones, hay trabajo de comisión, en fin, hay una serie de tareas que se han ido postergando. Hemos prolongado las sesiones el lunes, martes y miércoles, pero, a pesar de eso, podría pedir el acuerdo, si usted acepta, para prolongar esta sesión hasta las 18.15 horas, como máximo; en lo posible concluir antes. Si usted acepta quedarse, suspendería la sesión por cuarenta y cinco minutos.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, parte de mi argumento ha sido que las autoridades tomamos decisiones no sólo en incertidumbres, sino con restricciones. En consecuencia, entiendo las

restricciones que tienen las señoras y los señores diputados, y mi disposición a colaborar no tiene condiciones. De modo que si esta Comisión determina que nos reunamos hasta las doce de la noche, aquí estaré. En caso contrario, no tengo inconvenientes.

El señor HALES (Presidente).- Despejada la primera parte, voy a tomar el acuerdo de la Comisión, que sólo puede tomarse por unanimidad. Naturalmente, si no lo hay, tendremos que continuar por treinta y dos minutos más y no podrá intervenir más que un diputado.

Tiene la palabra el diputado señor Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sólo para darle mi asentimiento para continuar hasta las 18.15 horas, pero pediría el asentimiento de la Comisión para conseguir un reemplazo, ya que presido la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, que está autorizada para sesionar a las 15.30 horas.

El señor HALES (Presidente).- No sólo estoy de acuerdo, sino que pido la unanimidad de la Comisión para autorizar su reemplazo. Además, pido a los diputados que están inscritos para hacer uso de la palabra antes que usted, que se la cedan, o usted llega antes de la 18.00 horas para que haga uso de ella.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, si me ceden el uso de la palabra se los agradecería mucho.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo respecto de lo planteado?

No hay acuerdo.

Señor Espejo, ¿puede responder la última consulta del diputado Cristián Monckeberg en los próximos diez minutos?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, entiendo que la pregunta dice relación con qué sabía la Presidenta de la República.

Los antecedentes que he descrito y que llevaban razonablemente a iniciar la fase 3 el 10 de febrero estaban en conocimiento de todo el Gobierno.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, desde la Presidenta hacia abajo me imagino..

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, ya terminó el tiempo del señor diputado para hacer consultas.

El señor HALES (Presidente).- Le queda un minuto, señor diputado. El tiempo de intervención de cada señor diputado está siendo registrado minuto a minuto en un libro.

Tiene la palabra el señor Espejo.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, reitero, los antecedentes fundamentales para tomar esa decisión son los que he descrito a esta Comisión y no otros. A mi entender, tales antecedentes hacen razonable las decisiones que adoptamos en un escenario de incertidumbre. Esos son los antecedentes que tenía el Gobierno. No tengo nada más que agregar en esta materia, aunque quisiera.

El señor HALES (Presidente).- Se suspende la sesión hasta las 15 horas.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión.*

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

Dado el debate que hubo respecto del uso de los tiempos, informo a los señores diputados que, como hemos acordado realizar preguntas y contrapreguntas, el señor Secretario lleva un registro muy cuidadoso del tiempo que se entrega a cada señor diputado. De manera que, a pesar de los reclamos que ha habido, al diputado señor Cristián Monckeberg le queda todavía un minuto para hacer preguntas.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, respecto de mi última consulta, lo que pasa es que la responsabilidad es del Gobierno, según lo ha planteado detalladamente el señor Espejo. En ese sentido, me gustaría que precisara qué entiende él por Gobierno. No quiero una definición de derecho político -ambos asistimos alguna vez a esas clases como alumnos-, sino que entendiendo desde la Presidenta de la República hacia abajo.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, los ministros respondemos por las decisiones del Gobierno. Yo respondí eso en su minuto y francamente no tengo más que agregar a ello.

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguna otra pregunta diputado Monckeberg?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, finalmente, agradezco al señor Sergio Espejo no sólo por su presencia en esta Comisión y la buena voluntad que ha tenido ahora y durante el año y medio que duró su gestión, sino también por la

deferencia que ha demostrado hacia los señores diputados y el Congreso Nacional.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, agradezco la preocupación demostrada por el ex ministro señor Espejo en responder las consultas que le hemos hecho.

Al comienzo de su intervención el señor Espejo manifestó que no venía aquí a acusar a nadie. No le pido que lo haga, pero, a través de su intervención, podemos ir dilucidando quienes tienen las responsabilidades políticas y técnicas efectivas respecto al fracaso inicial del Transantiago.

Ayer, el señor Estévez señaló que cuando el Gobierno toma decisiones colectivas se actúa de la siguiente forma: si es una materia de Hacienda, Transporte, Educación o de otro ministerio, la opinión que más peso tiene es la del ministro de la cartera involucrada. Entonces, bajo ese escenario, ¿el señor Espejo es el mayor responsable de dar el vamos al Transantiago el 10 de febrero? Si no lo fuera, ¿quién o quiénes son los responsables?

El señor Espejo también declaró en muchas oportunidades las falencias manifiestas del Transantiago: falta de validadores, de GPS para el control de la flota, el no cumplimiento de los operadores respecto al número de buses, la infraestructura insuficiente. Por eso, ¿qué razón tan importante existió para que el Transantiago comenzara a operar el 10 de febrero y no después?

El objetivo de esta Comisión es encontrar los responsables del fracaso inicial del Transantiago. Por eso, le pido al ex ministro señor Espejo que, con la mayor precisión posible, ojalá con nombres y apellidos, señale qué asesores le dijeron a usted y a la Presidenta de la República que, a pesar de los inconvenientes detectados, el plan de transporte público podía comenzar a funcionar el 10 de febrero.

El ex ministro Espejo fue muy crítico, antes y después del 10 de febrero, respecto de la gestión del AFT. ¿Qué decisiones concretas se tomaron con objeto de que el AFT cumpliera su rol de manera óptima antes y después del 10 de febrero?

Por último, al momento de asumir su cargo, ¿recibió información por parte del ministro Estévez de las principales falencias que presentaba el Transantiago?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, por su intermedio me dirijo al diputado señor Farías para

agradecerle a él, y también al diputado Cristián Monckeberg, sus palabras de hace algunos minutos.

Si olvido responder alguna de las preguntas, estoy seguro de que el señor diputado me lo hará presenté.

Respecto del tema de la responsabilidad, ésta fue una decisión de Estado que compartí y respaldé. Es por ello que siempre señalé que el primero en responder en esto era, naturalmente, el ministro sectorial, razón por la cual la Presidenta de la República, actuando en ejercicio de sus facultades, me pidió el cargo el 27 de marzo, como estimo que corresponde hacer en este tipo de materias.

No es mi función intentar establecer otras responsabilidades políticas al interior del Gobierno; eso lo hace la Presidenta. Tampoco me corresponde tratar de establecer las responsabilidades de otros actores; entiendo que precisamente para eso se ha constituido esta Comisión.

En cuanto a los asesores y los estudios, en esa materia mi participación fue bastante distante, pero voy a intentar explicarlo, porque quizás no fui suficientemente claro.

Hay dos cosas que siempre pensamos que eran fundamentales para que el Transantiago partiera, lo cual es consistente con lo que expresaron los ministros que me antecedieron en el cargo y forma parte del planteamiento del diseño: una es la red de recorridos y otra el medio de pago.

Como he señalado, respecto de la red de recorridos, reconociendo una heterogeneidad a ratos significativa en la disposición de algunos alcaldes, creo que en general contamos con la colaboración de los municipios. Los recorridos que fueron trabajados con ellos nos permitieron extender la red en más de 1.100 kilómetros, entre troncales y alimentadores, lo cual, además, fue revisado por los operadores de buses, conforme establecían las bases.

Toda la información que teníamos, construida a partir de ese análisis, en el que también intervinieron nuestros consultores expertos en la materia, Fernández & De Cea, y la Sectra, en distintas etapas, para efectos de determinar la combinación tarifaria óptima, nos hacía pensar razonablemente -yo así lo creí- que las condiciones para pasar a la fase 3 eran razonables.

Creo que es muy importante señalar eso.

En materia de medio de pago, nuestra asesoría principal, cuestionada o no, era la Fundación Chile y los equipos técnicos del Transantiago. Y resulta que el

medio de pago funcionó, contra muchos pronósticos. De hecho, la información de que dispongo -probablemente hay antecedentes más actualizados- indica que el nivel de quejas por uso de la tarjeta es muy bajo, y me alegra saber que la disposición del Gobierno, tal como plantea en su minuto, es a mejorar la capilaridad del sistema en todo lo que sea posible.

Me preguntan qué le dijo a la Presidenta que había que partir. Los antecedentes que he entregado, que me parecen razonables, son los que estaban en poder del Gobierno, del Gabinete, de los ministros que en una u otra etapa participamos del proceso.

En esto quiero ser muy claro: aquí no hubo, que yo sepa, un expediente A que dijera: "Se inicia este proceso el 10 de febrero" y un expediente B que dijera: "No se inicia este proceso el 10 de febrero."

Lo que hicimos fue ir enfrentando, como ha dicho el ex ministro Estévez, cada una de las dificultades que se nos presentaban con la intención de corregirlas. Creo que un ejemplo ilustrativo de esto, y también de las limitaciones que pueden tener algunas de estas modelaciones, es lo que les he planteado en relación con la carga del Metro. Todos los estudios de expertos consultados, de organismos públicos y privados, más la opinión del propio Metro, nos indicaban que con las medidas que se habían adoptado estábamos en condiciones de enfrentar razonablemente esa situación. Aun más, hay un acta posterior, de fines de febrero, donde el directorio de esa empresa señala que pese a la enorme presión que habían tenido, habían sido capaces de reaccionar razonablemente.

Señalaron, además -leí este punto hace un rato-, que es evidente que los modelos de proyección de demanda no resultaron o no fueron concordantes con lo que ocurrió en la realidad. Déjeme plantearle un par de ejemplos. Los modelos estimaban que la mayor parte de las etapas de viajes eran viajes cortos y que la relación con el sistema de buses era precisamente lo que haría posible eso. Sin embargo, los viajes fueron largos. Eso implica que en muchas ocasiones el Metro haya venido cargado desde antes de donde se esperaba que se produjera esa carga, y la razón por la que ocurrió eso, a mi entender, es porque el sistema de superficie, los buses, no estuvieron en la cantidad ni en los lugares donde debían estar por obligación establecida en los contratos.

No estoy diciendo, quiero ser muy claro, que la estimación del número de buses ni de los recorridos haya sido, a ese respecto, el elemento central.

Si los números -aquí hizo referencia el subsecretario de Transporte en su comparecencia en esta

Comisión- fueran los correctos, usted está frente a un incumplimiento grueso y masivo de contratos que, reitero, se celebran y se ejecutan de buena fe.

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

El señor FARÍAS.- ¿Recibió alguna información del ministro Estévez?

El señor ESPEJO.- Sí.

El señor FARÍAS.- La Comisión busca establecer las responsabilidades políticas. Anoche escuché al diputado Melero en un programa de televisión diciendo que tampoco se conformaba con la responsabilidad política que había asumido el ex ministro Estévez, es decir, que no era suficiente.

Por eso, necesito acotar las responsabilidades, porque hoy, así como están dichas las cosas, vamos a echarle la culpa a la Presidenta Bachelet y al ex Presidente Lagos, que es lo que está buscando el diputado Melero, y lo dijo claramente anoche en su intervención en Canal 13.

Entonces, más allá de que puedan o no tener responsabilidades, y para eso primero hay que investigar, hay que saber quiénes son las personas que le dicen a usted que hay que darle el vamos y que lleva a que le digan a la Presidenta Bachelet que el 10 de febrero no habría problemas o que éstos serían menores. Porque no creo que si a usted y a la Presidenta le hubieran planteado que los problemas iban a ser mayores, como fue lo que ocurrió, habrían dicho que bueno a la puesta en marcha.

Por eso, quiero saber cuál fue la razón tan importante para que el Transantiago empezara a operar el 10 de febrero y quiénes son las personas que le ayudaron a usted a tomar la decisión, porque Gobierno son todos, el Ministerio es súper grande y no creo que la su ex secretaria haya tenido responsabilidad. Entonces, queremos saber quiénes son las personas que ayudaron a tomar estas decisiones que, en definitiva, trajeron los problemas que hoy tenemos.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, el 21 de marzo, en la Sala de la Cámara de Diputados, dije, y lo vuelvo a plantear ahora, que por mis subordinados respondo yo. Creo que eso es lo que corresponde. Yo era el ministro de Transportes entre el 11 de marzo de 2006 y el 27 de marzo de 2007, por lo tanto, yo respondo por todos y cada uno de mis subordinados.



He hecho una relación bastante detallada, dentro de lo que el tiempo permite, de las secuencias y mecanismos a través de los cuales fuimos tomando decisiones.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero plantear esto al diputado Farías de otra manera. No es que hayamos sido convencidos de que había que partir. Había una secuencia de fases en desarrollo. Ninguna agencia pública o privada vinculada a este plan pidió o propuso formal o informalmente no partir. No hubo un expediente A y un expediente B que yo conociera.

En consecuencia, la decisión de continuar adelante estuvo sustentada en el análisis de cada una de esas etapas.

En todo caso, dejo en poder de la Comisión, para que los señores diputados con posterioridad lo puedan revisar con atención, una relación de un aspecto que me parece interesante, de todos los estudios que permitieron establecer el número de buses que tenían que estar en la calle. He traído los estudios y una síntesis de ellos, aun cuando me parece que están a disposición de la Comisión, porque me parece razonable facilitar su lectura.

Además de lo anterior, también acompaño una relación del trabajo realizado por los municipios y de los antecedentes del plan de contingencia elaborado y presentado por el Administrador Financiero de Transantiago, particularmente respecto de la operación del sistema de pagos. Es decir, creo estar acompañando el grueso de los antecedentes, sin perjuicio de lo cual quiero decir que por supuesto que estoy disponible, en caso de que lo necesiten, para ir más allá.

En cuanto a otra consulta planteada, por supuesto que me reuní con el ministro Jaime Estévez, porque supongo que existe la antigua tradición de que los ministros entrantes conversamos con nuestros antecesores. Así como me reuní con el ex ministro Jaime Estévez también lo hice con el ex ministro Javier Etcheberry, con el señor Germán Correa, con consultores vinculados al proyecto, con el seremi de la época y con el coordinador del Transantiago, quien con posterioridad fue mi subsecretario, de manera que con él hubo una relación muy fluida.

El ministro Estévez me planteó en un análisis, que estimo muy honesto y correcto, las dificultades que visualizaba en el proyecto, especialmente en el campo del medio de pago y de la situación que podía producirse con los trabajadores que perdieran su fuente laboral con motivo del lanzamiento del plan, materia que probablemente por su anterior cargo como presidente del BancoEstado o por su

experiencia como ex diputado le era especialmente sensible.

Esas conversaciones fueron muy útiles para mí, particularmente en la primera etapa, con el objeto de identificar dónde teníamos que concentrar nuestras energías, aspecto que resumí en mi intervención.

El señor FARÍAS.- O sea, ¿usted se declara el único responsable político del lanzamiento del Transantiago?

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, sólo quiero hacer presente que terminó su tiempo, pero como ha formulado la última consulta el señor Espejo, puede contestarla.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, siempre asumí mi responsabilidad y he venido a esta Comisión en ese mismo espíritu, pero no soy quien califica eso. Los ministros respondemos por las decisiones de Gobierno, de manera que consideraría una cobardía mayor no hacerlo, situación que está absolutamente fuera de mi espectro de posibilidades y es una decisión que ya está tomada.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, como lo cortés no quita lo valiente, en primer lugar, quiero saludar y dar la bienvenida a esta Comisión al ex ministro Sergio Espejo, como lo hicimos muchas veces en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara, de manera que no hay ninguna razón para no hacerlo ahora.

El 5 de junio de este año la Cámara de Diputados aprobó el proyecto de acuerdo en virtud del cual se creó esta Comisión investigadora, con el propósito concreto de investigar y analizar los errores en el proceso de diseño e implementación del Plan Transantiago, cometidos en perjuicio de los usuarios del servicio de transporte público de la Región Metropolitana y del patrimonio del Estado, como asimismo determinar los responsables en todos los niveles del planteamiento y ejecución desarrollados a la fecha. Eso es lo que se acordó en virtud de ese acuerdo y hasta ahora llevamos doce sesiones de trabajo de esta Comisión investigadora.

Esta Comisión tiene por objeto buscar responsabilidades políticas. Estamos en sede política y ese es el mandato que la Constitución Política nos entrega a los diputados, de modo que no estamos aquí para efectuar retóricas ni guiones teatrales, sino para buscar la verdad, que es lo que pretendo hacer ahora.

Para lo que tengamos claro de una vez, el Transantiago ha sido un desastre y una catástrofe, con un costo humano altísimo. Eso no es el análisis de un modelo teórico que fracasó y que sólo sea de interés de la academia, puesto que hay miles de chilenos que lo han pasado pésimo, muy mal, y que están viviendo una realidad muy dura, ya que se cuelgan en las micros, esperan muchas horas en los paraderos, salen de la casa mucho antes y llegan a ella mucho después. Además, se toman las calles. Por eso, estamos estudiando el costo humano de lo que significa esto y de quién es la responsabilidad. La Comisión está tratando de aclararlo. En ese sentido, se interpeló al ministro del Interior.

Quiero preguntarle al ex ministro señor Espejo varias cosas.

Tan desastroso ha sido todo que el Gobierno ha tratado de deslindar su responsabilidad y ha culpado al ex ministro Espejo como el único y principal responsable de lo que ha ocurrido.

En esta Sala de la Cámara de Diputados el ministro señor Ricardo Lagos Weber, a propósito de la interpelación fue claro al señalar: "Para que no queden dudas, la persona responsable de la puesta en marcha del Transantiago era la autoridad del Ministerio de Transportes, en este caso, el ministro de Transportes."

En la misma línea, el ministro del Interior: "Cuando un ministro dirige una cartera tiene toda la responsabilidad política sobre ella. El ministro de Transportes le informó a la Presidenta de la República que estaba todo listo".

Por eso, la Presidenta, cuando faltaban los buses y el soporte tecnológico, señala la serie de características que eran necesarias para que el sistema funcionara. Fueron informaciones que no tuvo a la mano.

Agrega: "Le dieron una información errónea -y eso lo dice la Presidenta- y hace efectiva la responsabilidad en el ministro de Transportes que era la persona encargada de ejecutar el programa y que le entregó esa información".

¿Qué nos dice de estas declaraciones el ex ministro señor Espejo?

Segundo, sobre el mismo punto.

En carta publicada en un diario de circulación nacional, el ex ministro Espejo al actual senador don Adolfo Zaldívar dice que se reunía periódicamente con el ministro del Interior; que se le informaba de todo a la Presidenta de la República.

Sin embargo, ahora alega que no sabían nada. Eso dijo el ministro del Interior en la Sala.

¿Quién falta a la verdad? ¿Sabían o no? Espero que se aclare.

El diputado Monckeberg preguntó, pero no le contestó. Quiero que lo haga.

Tercero, estuvo también acá uno de los doce invitados que hemos tenido en condición de citados: el actual subsecretario de Transportes.

¿Qué dice el actual subsecretario de Transportes, don Danilo Núñez?

Que recién el 10-F -así lo bautizó; no sabíamos que ésa era la nomenclatura- se vieron sorprendidos por los operadores. Se vieron engañados. Y dice que no estaba al tanto de la toma de decisiones, y que la relación con el entonces ministro era simplemente jerárquica y que él lo mandataba y que el tema de la puesta en marcha no formó parte del debate entre ellos.

Quiero saber si éste era un tema que él manejaba solo, o si se arrancó con colores propios; si éste era un tipo de equipo, de gabinete, de comité de ministros. Y si lo conversó y lo discutió con el ministro de Obras Públicas, de Vivienda, con los intendentes, con el ministro de Hacienda, con el ministro del Interior; que nos aclare, porque hasta ahora no hay nada claro.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, los dichos del ministro del Interior son de él.

No tengo más comentarios que hacer.

Pero, me interesa señalar que toda la información que estuvo a nuestra disposición, y que es la información respecto de la cual he hecho mi planteamiento inicial, que es, en lo fundamental, la información que entregamos a la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados. Digo en lo fundamental, porque ya estábamos en febrero, había terminado la actividad parlamentaria. Esa es la información que estuvo a disposición del Gobierno.

El problema es que el planteamiento que hace el diputado Gonzalo Uriarte, con el mismo afecto y franqueza con que él me trata -tenemos una larga relación de trabajo-, combina dos cosas.

Pregunta si sabíamos o no que se iba a producir ese desastre. Y, si lo sabíamos, cómo fue posible que haya partido. No estaba en nuestros análisis ni en nuestras proyecciones que se produjera

la situación que se verificó el 10 de febrero. Nuestro análisis señalaba que íbamos a enfrentar una transición muy compleja y, en ese punto, siempre planteé que dada la complejidad de esa transición lo fundamental iba a ser la capacidad que tuviéramos de reaccionar a tiempo.

Esa decisión fue de Estado, y la compartí. Pero, reitero, no hubo un expediente A y otro B.

Otra consulta dice relación con mi opinión frente a lo dicho por el ministro del Interior.

Mi respuesta es que la información estaba disponible, pero es la información de la cual les he hablado. Quiero ser extraordinariamente claro en ello.

El señor HALES (Presidente).- También le preguntó sobre el equipo, si le había informado al ministro Bitrán y a la ministra de Vivienda, si había trabajado en equipo con el subsecretario, sobre el comité interministerial, etcétera.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, lo que hicimos en esta materia, y he hecho varias referencias a eso, es lo siguiente: primero, existía un comité...

El señor HALES (Presidente).- Perdón que lo interrumpa, pero no tuvo la posibilidad de registrar las preguntas. Entonces, le sugiero que conteste con precisión en la que se menciona a distintas instituciones y personas, puesto que es el mandato de la Comisión.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, Transantiago tenía un comité de ministros, desconozco cuál es la modalidad de operación en estos momentos.

Ese comité de ministros, en su versión ampliada, sesionó tres veces el año pasado, desde que asumimos. Luego, sustituyó las reuniones del comité ampliado por un trabajo coordinado a nivel de ministros y de nuestros equipos técnicos.

Semanalmente se reunían los equipos de avance de infraestructura, en la sede de Transantiago, con presencia de los representantes del Serviu y de la Dirección de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.

El año pasado siguieron la ejecución de las obras, definidas previamente, aprobadas por la ley de presupuestos y conforme a un calendario que siempre hicimos explícito.

Con motivo de lo que se ha llamado el informe del Metro, espero haber sido muy claro en señalar la forma en que se reaccionó y las medidas que se tomaron, y dado que esto es una política mayor las sesiones de trabajo para dar el seguimiento a las medidas

correctivas y de implementación se trasladaron al Ministerio del Interior.

Esas sesiones están filmadas y registradas por la prensa y el ministro del Interior se ha referido a ellas.

Se mantuvieron en esa sede hasta que este ministro dejó de ser tal, el 27 de marzo.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, nos han llegado varios informes, entre ellos de Fernández & De Cea y de varios otros consultores, pero también algunos de Aditiva y otros de la Fundación Chile.

En sus partes pertinentes, uno de ellos, antes del 6 de septiembre de 2006, señala que en cuanto a la solución integrada se estima poco probable que se encuentre completamente operativa, de acuerdo a bases, antes de julio de 2007.

Después agrega que, en consecuencia, se estima que el sistema podría entrar en servicio en forma plena, no antes de julio de 2007.

Otro informe posterior al 6 de septiembre de 2006, de Aditiva, señala que muchos de los sistemas y equipos de la solución de gestión del AFT están aún en desarrollo. No han sido probados en forma previa, tampoco cuentan con la debida documentación de ingeniería ni certificaciones industriales que lo avalen para operar en ambientes de transporte.

Concluye ese informe diciendo que por lo expuesto, el 10 de febrero de 2007, el sistema no va a disponer de todas las funcionalidades establecidas por base.

Podría seguir Presidente, pero quiero hacer varias preguntas.

¿Qué tipo de fiscalización se hizo? Me queda claro que ni siquiera contaron los buses. El ministro Cortázar dice, en el informe que entregó hace 15 días en la Comisión de Transportes, que en febrero de 2007 había 4.489 buses listos para operar.

El ex ministro Espejo nos dice que había 6.200.

Está claro que hay un faltante de buses que no estaban operando en las calles.

¿Qué tipo de fiscalización se hizo?

Lo más importante, esos informes no fueron gratis.

El de Fernández & De Cea le costó al patrimonio de Chile más de 1.100 millones de pesos. Sólo una parte de la asesoría que ha dado.

Los de Aditiva y la Fundación Chile costaron 1.700 millones de pesos.

La pregunta es de qué sirve contratar estas asesorías si no se leen. Por el contrario, si se han leído, ¿qué sentido tiene no hacer nada con esos documentos?

No entiendo cómo una autoridad, advertida suficiente y debidamente sobre el estado del arte, llega y hecha a andar el Transantiago.

Acá se ha dicho algo que es cierto: los contratos se firman y se ejecutan de buena fe. Pero, olvida el ex ministro que también se pueden modificar de buena fe. De hecho el propio ministro Cortázar lo empezó a hacer, y 13 días después de asumir señaló que el principal escollo de Transantiago estaba en los contratos; que desde ahí había que destrabar todos los nudos; que había que mejorar los recorridos, el sistema de educación a los usuarios y una infinidad de otras correcciones.

Quiero saber en qué mente estuvo la decisión de haber obrado a sabiendas de todo lo que iba a ocurrir. Y le concedo los informes de Carabineros, del Metro y de Fernández & De Cea.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede contestar respecto de las preguntas de fiscalización y lo que sostuvieron los informes?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, recojo la concesión que hace el diputado Uriarte, de los informes de Carabineros, del Metro y otros adecuadamente acogidos y considerados.

La verdad es que acá hay algunas cosas que se confunden nuevamente. Mi obligación es clarificar para contribuir al trabajo de la Comisión.

Se dice nuevamente que no se contaron los buses. Eso no es cierto.

Pido que por favor, señor Presidente -supongo que está adecuadamente informado-, solicite el registro de la Seremi de Transportes donde se registra, al inicio de la fase de régimen, es decir, antes del 10 de febrero, 6.247 buses.

Estoy adjuntando además, la información que indica cuantos validadores teníamos acreditados antes de la fase de régimen.

Como la pregunta fue sobre la fiscalización, en ese aspecto en particular, nuestros equipos de fiscalización y los equipos técnicos de Transantiago,

en conjunto con cuadrillas del administrador financiero, y en acuerdo con los operadores de buses, durante más de 30 días, o sea, con mucha anticipación a la puesta en marcha, estuvieron desarrollando labores de inspección en los terminales de Santiago. Todos los días en las mañanas, entre las 8 y las 10, se emitían dos reportes que identificaban los buses que habían salido de cada Terminal con sus validadores habilitados.

Me parece importante decirlo, sino, eso no se entiende. Estoy diciendo algo que ocurrió diariamente durante más de 30 días.

Por otro lado, hace un rato, en mi intervención, me hice cargo del informe de Fundación Chile, que fue calificado como no serio también por otro miembro de la Comisión

Fundación Chile dijo en junio que los equipos técnicos podían estar a disposición en febrero, como ocurrió efectivamente.

El AFT dijo que llegaba en octubre. No solamente lo dijo uno de los principales accionistas del operador tecnológico, sino las autoridades de la administración.

Sin perjuicio de eso, he hecho referencia a la información que recibí también de Aditiva y la he reseñado a nivel de detalle en mi intervención, copia de la cual voy a dejar en la comisión. Ésta indica que, en lo fundamental, las pruebas funcionales sobre el sistema de control de flota fueron realizadas y verificadas hasta el 25 de enero en la sede de una de las empresas de buses, con presencia del administrador financiero y de nuestros equipos técnicos. Las pruebas demostraron resultados positivos.

Por lo tanto, lo que tenemos a partir del 10 de febrero, en mi opinión, es el incumplimiento grave de contratos.

El diputado Uriarte dice que los contratos se modifican de buena fe. Por esa misma razón los modifiqué dos veces. Pero esto no es un paseo de campo, porque para modificar los contratos en su última versión, fue necesario no solamente que este Congreso aprobara recursos importantes, sino además que el Congreso expresara su discrepancia respecto de un punto y condicionara la entrega de estos recursos a dos fases distintas.

La verdad, señor Presidente, es que la primera postergación, alrededor de tres meses, generó un trabajo muy demandante. La segunda, de 9 de febrero, buscó también cautelar estos elementos, particularmente el número de buses.



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

El señor MONTES.- Me ha parecido una sólida y consistente presentación. Me parece particularmente importante considerar que éste es un tema de política de estado. Hay una posta de distintas autoridades y, por lo tanto, un desafío y responsabilidades compartidas en todas las etapas. No está desligada una etapa de otra.

Me parece además muy sólido el análisis de la participación de distintos actores en los análisis de factibilidad.

Considero un acierto importante percibir desde el comienzo la necesidad de postergar la fase 3, incluso teniendo en contra diversas opiniones que decían todo lo contrario, particularmente el AFT, que no debemos olvidar que dijeron que estaban en condiciones de partir en octubre.

Hoy todos coincidimos en que no debíamos haber iniciado el 10 de febrero.

El Ministro reconoce errores y asume responsabilidades. Quiero preguntar si estoy en lo correcto al interpretar lo que usted ha dicho, esto es que reconoce errores respecto de las mallas de recorrido.

Usted dijo, a su vez, que se consultó y trabajó con los municipios, pero a pesar de ello hubo problemas con la malla de recorridos.

Incluso hubo iniciativa y discusión con los operadores y a pesar de ello, también hubo problemas.

Problemas similares también ocurrieron con los consultores y técnicos.

En segundo lugar, usted reconoce errores en el número operativo de buses. Aquí no hubo el número de buses operativos que se esperaba.

Decía el Subsecretario que eran 1.700, pero no me queda claro cuántos se esperaban realmente, cuál era la meta. Al respecto queda claro que en la licitación, una rebaja de la meta, produjo que muchas de las empresas que licitaron, hicieran el ajuste de ingreso por la vía de disminuir la dotación.

Quisiera más claridad al respecto, porque ustedes podían decir una cantidad, pero la cantidad la determinaba la licitación, no lo que decían los estudios.

Todos los datos indican que la cantidad de buses fue inferior, porque el factor de ajuste, para mantener la tarifa, llevó a disminuir la cantidad de

máquinas, ajustando así la rentabilidad de cada una de las empresas.

En concreto, como usted ha planteado, no hubo el número operativo de buses suficiente, lo que significa incumplimiento de contratos; hecho cuya ocurrencia usted no ponderó adecuadamente. Me parece clarísimo.

En tercer lugar, reconoce que hubo un problema, que usted tenía un plan de contingencia, un plan B, pero que los hechos superaron este plan. Así entiendo, después de lo que acaba de señalar.

En cuarto lugar, usted señala que, desgraciadamente, no presentaron antes el tema de la autoridad metropolitana y el del interventor. Por lo tanto, quiero preguntar si interpreto bien los errores y la responsabilidad que usted se ha adjudicado.

Otro cosa que quiero señalar -está implícito en lo anterior- es que usted dice que se apoyó en los expertos y en la legalidad, y eso había que respetarlo. Pero ¿cuáles son los principales errores técnicos y jurídicos?

Por otra parte, usted habló de que no es un *big bang*. Sin embargo, para nosotros lo es en la medida en que en un determinado día cambian todas las mallas de recorridos, entramos a troncales y a alimentadores. Es decir, de un día para otro cambia todo. En ese sentido, hay una suerte de *big bang*, aunque, obviamente, había fases preparatorias de ese momento. ¿Usted piensa lo mismo?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, en general, comparto lo planteado por el diputado Montes. Sin embargo, tengo algunas observaciones.

En primer lugar, es evidente que las mallas de recorridos podían haber sido mejores y que hay zonas que no quedaron adecuadamente servidas. Sin embargo, las bases contemplaban que eso podía ocurrir por los cambios que se iban a provocar. Por eso se estableció que, a partir del inicio de la fase 3, había noventa días para revisar las mallas de recorridos. Entonces, en este punto todas las definiciones y acciones que se tomaron eran las que prudencialmente correspondían. Quisiera conocer cuáles opciones, fuera de las bases o de las definiciones posibles de tomar, eran necesarias de aplicar en este campo. Realicé más de doscientas modificaciones en el mes y medio que fui ministro -luego, del 10 de febrero- y sería interesante contrastar eso con lo que ocurre efectivamente al final de estos noventa días. No tengo esa información.

Ahora, para definir el número de buses también tengo una opinión distinta, en el sentido de que -eso está en la minuta que entregué en el anexo IV-

cuando se realiza en el mes de septiembre de 2004 y se define el denominado escenario once, el número que define dicho escenario, que es el estudio en base al cual se va a licitación, es equivalente al número ofertado, es decir, 4.532 buses más menos. Entonces, es importante detenerme en este punto, porque he leído en la prensa que...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, pero se me señala que ese día había 1.700.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, hay dos temas distintos; estamos hablando del primer día de operaciones y del proceso a través del cual llegamos al número óptimo de estar en la calle. Ahora me estoy refiriendo al punto que plantea el diputado Montes -si entiendo bien-, en el sentido de que cuando se realiza la licitación, el número de buses a licitar es muy inferior al recomendado, del orden de mil buses de diferencia. Esa referencia la he dado a conocer en la prensa. Sin embargo, entiendo que en esa etapa el número modelado es idéntico, con una diferencia de diez o quince buses, de lo que efectivamente se ofertó.

Luego, se produce una segunda percepción de diferencias, que tampoco es real porque cuando nosotros, como parte del proceso natural de implementación, pedimos nuevamente modelar en base a la información de municipios, por ejemplo -y esto está contemplado en el estudio-, se nos plantea primero una cantidad de 5.900 buses y luego se nos dice: "pero, hay que medir velocidades, hay que medir cuánta capacidad tienen, efectivamente, los buses B7, los B9, etcétera".

En ese momento se produce esta diferencia, donde la modelación, con lo que se llamó "sensibilidad de velocidades", daba un número que siempre fue más bajo -estamos hablando de menos de 5 mil buses durante mucho tiempo- a un número óptimo de buses que habría existido o el número de buses que existirían, sin aplicar estos conceptos.

Cuando en febrero de 2007 se firman los contratos por 5.600 buses, aproximadamente, ese número es el que se tuvo a la vista en la última modelación realizada por los expertos.

Aquí se ha producido una discusión respecto de lo que se conoció como flota de reserva. Se ha dicho: "¡Ah! No es que nosotros hayamos pedido más buses, sino que no se consideró que siempre asumimos una flota de reserva".

Estamos hablando de estudios, señor Presidente, que no sólo son acerca del número de buses sino también de cómo se pagan esos buses. Mi pregunta es: ¿Qué pensaban estos señores? ¿Que esos buses los iban a pagar los micreros?

Ahora, si usted pide un número de buses, se modela y se le pone una tarifa, se incluyen los que no van a estar en la calle también. Es más, la incorporación contractual del concepto de flota de reserva se hizo bajo mi gestión, porque las bases se definían, había una referencia de la flota de reserva, pero no estaban incorporados. Entonces -y con esto termino-, dígame diputado Montes, por su intermedio señor Presidente, que debiéramos haber considerado otros elementos para fijar la flota de reserva, etcétera. Pero seguimos rigurosamente la recomendación de los consultores que realizaron estos estudios y con quienes ustedes estuvieron en esta misma Comisión.

El señor MONTES.- Señor Presidente, sobre esto, sólo me resta decir que Fernandez & De Cea nos dijo que ellos habían recomendado 5.600 operativos y la verdad es que la licitación dio 4.500 y algo, por lo tanto, hay una diferencia de 1.100 buses operativos, lo que sería bueno aclarar. Ellos nos plantearon que la variable de ajuste a las licitaciones había sido la tarifa que mantenía fija y la cantidad de buses, lo que es importante aclarar.

Ahora, respecto de los estudios, señor ministro, tengo la línea 4, con las capacidades ociosas. La vía demuestra que estamos por sobre la capacidad total. Por lo tanto, hay un defecto bastante grande en el estudio. Lo mismo sucede en la línea 5. Estoy hablando de sur-norte. Los estudios tienen un margen de error bastante más alto de lo que se pensaba.

En cuanto al tema de las pruebas funcionales y de funcionamiento que hicieron el 25 de enero demostraron que las cosas funcionaban en términos de validadores, de *clearing*, de gestión de flota, etcétera. Pero mi pregunta apunta a cuál es el tamaño de la muestra, porque aquí, obviamente, esto falló. Si el universo de operaciones era altísimo semanalmente y la muestra abarca a mil, no da cuenta de la complejidad que esto tenía. Por lo tanto, hubo un problema muy serio. Se hizo un ensayo sobre una realidad mucho más compleja que el ensayo y, finalmente, no operó.

También veo el estudio que se hizo para la postergación de 2006 sobre lo mismo, donde ustedes dijeron que no estaban dadas las condiciones para dar inicio a la etapa 2 del proyecto del AFT, y ni siquiera para comenzar el plan de pruebas funcionales, porque no estaban dados los requisitos.

Por lo tanto, me interesa conocer el tamaño de la muestra y cómo se llegó a pensar que era posible que todo esto funcionara, independientemente de lo que ofreció el AFT; ¿qué control hicimos de eso que hasta el día de hoy no tenemos gestión de flota?

Por último, usted mismo ha reconocido y se han visto problemas en la fase de implementación. Mi pregunta es la siguiente: A estas alturas, ¿qué problemas ve usted en la parte más conceptual de este plan y en el diseño? No entraré en más detalles, simplemente quiero saber cómo ve los problemas, globalmente, que explican las dificultades finales y que son fundamentales de corregir para que las cosas funcionen mejor el día de mañana.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, en primer lugar, con absoluta certeza debo señalar que el número de buses licitados originalmente en 2004 corresponde con el número que fue modelado. En eso soy absolutamente claro. Lo mismo ocurre luego y si alguien, incluyendo a los consultores expertos, tenía la opinión de que el número debía ser distinto y estar en la modelación, por cuanto toda modelación se hace para pagar, además, un determinado número de buses en la calle.

Por lo tanto, cuando se modela la tarifa, no tendría lógica decir: "necesito tantos buses a esta tarifa, que decir: necesito algo así como el 20 por ciento más".

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, pero los representantes de Fernández & De Cea plantearon varias veces, y con mucha firmeza, que se había permitido disminuir 20 por ciento en las bases de licitación, dado lo cual, al fijarse la tarifa en una determinada cantidad, se llevó, obligatoriamente, a todos los licitantes a participar con ese 20 por ciento menos.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, si soy abogado y creo, fundadamente, que mi cliente...

El señor HALES (Presidente).- ¡Eso es lo que estoy dando a entender como Presidente de la Comisión! ¡No estoy argumentando en contra ni a favor! ¡Tengo mi opinión!

El señor ESPEJO.- ¡Lo sé, señor Presidente! ¡Lo entiendo muy bien y se lo agradezco! Pero si yo, como abogado, tengo la opinión fundada de que mi cliente está radicalmente equivocado, presto un mal servicio profesional si con ese cliente persevero en el error durante algo así como tres años. Además, si lo que se ha planteado fuera cierto, cosa que no demuestran los antecedentes objetivos a los que he tenido acceso...

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted se refiere a Fernández & De Cea?

El señor ESPEJO.- Exactamente, señor Presidente. Para los efectos de la licitación inicial, mal podría entender que en la oportunidad que existe de

alterar radicalmente esto, eso no se ha planteado. ¡Mal podría entenderlo!

El señor HALES (Presidente).- Como el objeto de la Comisión es esclarecer los errores y las responsabilidades en este problema, quiero hacerle presente que el diputado señor Jorge Burgos le pidió, expresamente, a los representantes de Fernández & De Cea, durante la segunda oportunidad en que estuvieron presentes en la Comisión, que precisaran a través de qué documentos, oficio, carta o mensaje le habrían hecho llegar sus observaciones a la autoridad respecto de la escasa cantidad de buses con que se estaba llevando a cabo el proceso.

Ellos manifestaron que señalaron todo y que fueron tratados de ineptos.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, no voy a entrar en ese punto...

El señor HALES (Presidente).- El diputado señor Burgos le preguntó sobre la base de qué documentos se le consultó...

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, si usted me permite continuar, se lo agradezco.

Como dije, no voy a entrar en ese punto de la discusión. Puede que esa calificación se haya dado, pero eso ocurrió después.

Si usted me permite, señor Presidente, voy a hacer entrega de estos documentos al señor Secretario. Ahí está la totalidad de los estudios que se realizaron durante el 2006. Además, según lo que leí en la prensa, la interlocución conmigo era sólo académica. Si bien soy docente universitario, usted comprenderá que con los ministros no se conversa en términos académicos. Tuvimos muchas sesiones de trabajo, algunas de ellas registradas en las actas de Metro, pero esa cifra no fue objetada; no a este ministro.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, éste es el punto principal que explica los problemas del Transantiago.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, hay dos cuestiones distintas. Una cosa es lo que uno puede evaluar hoy, en la lógica del general después de la batalla, que el propio diputado señor Carlos Montes señaló respecto de las flotas. Evidentemente, la definición de flota es perfectible, particularmente por la heterogeneidad de éstas y considerando el ingreso secuencial de buses nuevos. Según entiendo, tendremos quinientos buses nuevos dentro de este año y, probablemente, otros quinientos a principios del

próximo año. Pero este punto siempre se trabajó en base a la noción de que los buses modelados incluían una flota de reserva, medida a través del tiempo de indisponibilidad incorporada en los terminales. Los consultores evaluaron la flota en 3,6 por ciento y la autoridad aumentó ligeramente este punto.

Respecto del medio de pago, a mi parecer, los controles fueron los razonables para una reforma de esta tremenda complejidad y es algo que vale la pena destacar. Todos los buses que salían de los terminales en la mañana durante un período mayor a treinta días fueron revisados para establecer el funcionamiento operativo de los validadores. Ahora bien, como no me quería ver enfrentado a una situación en la cual estábamos a pocos días del inicio de la fase de régimen, pese a que ellos salían operativos, la relación contractual entre los concesionarios y algunos de los microbuseros no les permitía tomar un control total. Todavía teníamos buses que se iban a las casas en las noches, que volvían dos días después, etcétera. Como no me quería ver expuesto a una situación en la que eso no fuera suficiente, solicité al AFT un plan de contingencia que permitiera hacerse cargo razonablemente de los desperfectos que tuviéramos. Por ello, primero, en todos los terminales reconocidos legalmente se realizaron pruebas todas las mañanas. Segundo, respecto del sistema de gestión de flotas, parte de las modelaciones realizadas con sensibilidad de la velocidad, en los meses de octubre o noviembre, fue precisamente con los GPS, los cuales estaban instalados. Por lo demás, si hay algo fácil de hacer funcionar es un GPS, o sea, dista mucho de ser una tecnología muy sofisticada. Incluso, presencié personalmente la existencia de esos equipos georeferenciados y de los buses. Por lo tanto, ¿qué tenemos en este caso? Un incumplimiento grueso de contratos, y en la evaluación subsiguiente apliqué garantías, cobré multas e inicié procesos.

El señor MONTES.- ¿De qué tamaño era la muestra? El problema no es registrar una información, sino cómo procesarla posteriormente. Esa es la mayor dificultad que presenta el GPS. Incluso, el *clearing* funciona no porque haya validadores, sino porque se distribuyen entre unos medios y otros. Reitero, ¿con qué tamaño de muestra se hizo eso para demostrar que era funcionalmente adecuado? Al ver el estudio de 2006, me doy cuenta de que era tremendamente riguroso, por cuanto tiene alrededor de diez variables, las cuales habrían indicado que eso no era operable.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, la totalidad de los terminales estaban operando en ese momento y fueron sujetos a controles para efectos del medio de pago.

En el caso de la operación del sistema GPS, la totalidad de las unidades trabajaron con el sistema de gestión de flotas, que -recordemos- estaba previsto para comenzar en dos etapas: la primera con las denominadas funcionalidades críticas y la segunda con las funcionalidades complementarias, que estimábamos debían operar noventa días después.

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted se refiere a un universo completo y no a una muestra?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, a todas las unidades de negocio. En la reunión del 25 a que hice referencia se probaron mediante una muestra las funcionalidades específicas, que demostraron operar adecuadamente.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, al escuchar al señor Sergio Espejo, me queda la sensación de que, de todas las intervenciones que hemos tenido en esta Comisión, la suya es la que más contrasta o se aleja del panorama que nos plantearon otros ministros de Estado, otros directivos y otros representantes de organismos asesores. Parece ser que la realidad que ha visto el señor Espejo es muy distinta de la que apreciaron otros organismos. Me preocupa eso porque no sé si él mide en toda la magnitud la gigantesca responsabilidad que le cupo en el peor desastre que han sufrido los habitantes de la Región Metropolitana en muchos años.

No sé si pondera -ha dicho varias veces que no ponderó adecuadamente- el enorme daño que ha causado: millones de chilenos sin locomoción, adultos mayores que se encierran en sus casas porque no se atreven a salir, gente que quedó sin acceso a los hospitales, personas que perdieron sus trabajos y una pérdida gigantesca de millones de dólares que se ha generado al erario nacional, pues se ha debido invertir en esto y no en otras cosas.

Me parece que el señor Espejo no está realmente a la altura de dimensionar la enorme responsabilidad que le cupo en este desastre. Lo escucho hablar y me genera una contradicción. El ex ministro se esfuerza ante esta Comisión por demostrar que hizo las cosas bien, que fue prolijo, que revisó los contratos. Nos ha sorprendido. ¡Qué bueno que habló hoy el ex ministro! ¡Por suerte terminó su silencio! Nos ha demostrado cosas que, entre paréntesis, pareciera que estábamos nosotros equivocados. Ha dicho que todos los alcaldes fueron consultados. Sin embargo, aquí hay más de quince oficios de alcaldes que dicen que jamás fueron consultados, salvo sus departamentos de tránsito. Nos dice que la cantidad de buses no es cierta, que era de 4.400 y resulta que en la Comisión Fernández & De Cea -éste es el punto más débil dentro



de los muchos que ha tenido su intervención- explicaron el tema de los buses.

Utilizando un resumen de las actas de la Comisión, voy a hacer un contraste con las declaraciones del subsecretario de Transportes Danilo Núñez, que fue subordinado suyo, quien declaró en esta Comisión: "No, nosotros le hicimos caso a Fernández & De Cea. Pedimos 5.600 buses". Sin embargo, el señor De Cea señaló que "Posteriormente supieron que se pidió entre febrero y marzo. Por ello afirmó que es tardío. Luego, incompleto, porque no fueron todos los que había que pedir."

"Además al hacerlo con contratos provisorios o transitorios atentó contra la calidad de la flota disponible."

"El problema es que, al ser transitorios, ningún operador puso órdenes de compra por sus buses. Para tener buses nuevos hay que comprarlos. Cuando se ponen transitorios, los operadores arriendan buses viejos. Éstos eran lo peor que quedaba de los buses amarillos, porque habían salido de la licitación. Luego, esos buses transitorios son los que tienen muy poca disponibilidad. Esos buses tienen hasta 30 ó 35 por ciento de indisponibilidad."

Lo anterior contrasta fuertemente con la versión que ha dado el señor Espejo. Está claro que la falta de buses fue un elemento determinante en el fracaso del Transantiago y sigue siéndolo.

Por otra parte, quiero consultar sobre la postergación del Transantiago, según la resolución exenta 1711, de 8 de septiembre de 2006, que fue la postergación que llevó adelante el señor Espejo. ¿Cuáles fueron los argumentos para postergar? Porque las obligaciones propias del AFT y de los operadores son esenciales para un oportuno y cabal desarrollo del sistema. Si estos se encuentran atrasados, cualquier causa que no se haya cumplido oportunamente afecta la integración del sistema y, por ende, se imposibilita el inicio de la etapa del régimen, la fase 3. Se concluye que a la fecha de inicio no se encontraron en funcionamiento las funcionalidades requeridas para las bases de licitación. El señor Espejo postergó el Transantiago el 8 de septiembre de 2006, de acuerdo al decreto. ¿En qué cambiaron los antecedentes que tenía y qué le permitió cambiar de opinión respecto a la puesta en marcha del Transantiago en tan poco tiempo para justificar esa postergación y después comenzar en febrero como si todo estuviera solucionado?

También quiero preguntar acerca de lo que fue el sistema de información y atención al usuario. Esto es casi entero de su responsabilidad. Otro gran fracaso. No tomaron en cuenta la cultura del pueblo chileno, pensaron que esto era sólo un sistema de transporte de buses y se olvidaron que había personas. Se gastaron millones de pesos en este sistema de información.

Siendo un tema tan relevante, como el cambio cultural que se iba a generar en la población,

de acuerdo con uno de los supuestos del Transantiago, ¿cómo se adjudicó este proceso? ¿Qué elementos se le solicitaron al adjudicatario para tener en cuenta lo que se debía o no informar a la opinión pública? ¿Cuáles fueron los puntos fuertes de la empresa Tata Comicrom que le permitieron adjudicarse la licitación? ¿En qué se diferenció su propuesta respecto de la de Siemens, Telefónica, McCann Erickson y BBDO, que también participaron en la licitación? ¿Cuál es su evaluación, como ex ministro, del rol que jugó en los logros y fracasos alcanzados por el sistema de información a los usuarios?

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, antes de responder quiero hacer una precisión respecto de una de las preguntas del diputado Melero, la que se relaciona con los municipios y los alcaldes.

Resulta curioso que cuando se trata de apretar no basta con que un ministro ejerza sus responsabilidades y actúe dentro del Gobierno.

¿Cómo va a ser posible que todo el resto del Gobierno esté absolutamente involucrado y, sin embargo, los directores de tránsito y los alcaldes no tengan nada que ver!

El ex coordinador del Transantiago, señor Aldo Signorelli, en la sesión a la que fue invitado, se refirió latamente a la manera en que se había trabajado con los municipios.

Entiendo que los alcaldes son los jefes de los municipios por lo que, de la misma manera que yo respondí como ministro por una política que me correspondió implementar, en este caso de transportes, espero que ellos respondan por lo que hacen sus directores de tránsito.

En esta materia resulta muy fácil intentar poner una cuña artificial o buscar la forma de no plantear las cosas como yo sí las planteé. Los alcaldes me ayudaron mucho, pero no todos y no de la misma manera. En todo caso, lo dije: Conté con la ayuda de alcaldes de Gobierno y de Oposición, antes y después del 10 de febrero. Recordemos que hubo alcaldes que antes de esa fecha repartieron profusamente mapas de las redes de recorridos entre los habitantes de sus comunas. Ésa fue una gran colaboración.

No todos estuvieron de acuerdo con la integralidad de los servicios, es obvio, pero cada municipio fue consultado. En este punto no debe haber imprecisiones: los municipios fueron consultados.

En esta materia tampoco veo diferencias fundamentales con algunas cosas que, aparentemente,

habría planteado el subsecretario Núñez. La verdad es que no vi ni he leído su intervención, así es que no conozco los detalles. Pero quiero ser muy claro: entiendo que lo que planteó ayer el ex ministro Estévez está en la misma línea de lo que estoy planteando hoy.

El señor HALES (Presidente).- Pero lo que el señor Melero le consulta es si podría aclarar dos opiniones de Danilo Núñez, el actual subsecretario, respecto de la falta de buses, para lo cual le leyó algunas observaciones extraídas directamente del acta.

El señor MELERO.- Corresponden a declaraciones hechas por Fernández & De Cea.

El señor ESPEJO.- En el punto de los consultores creo haber hecho ya todas las aclaraciones.

El señor HALES (Presidente).- Es en relación con las declaraciones del subsecretario.

El señor ESPEJO.- A eso voy, señor Presidente. Lo que pasa es que el diputado Melero agrega a los consultores y creo que en ese punto he dicho todo lo que tenía que decir.

El señor HALES (Presidente).- Lo que dice el diputado es que esas observaciones también las hizo Fernández & De Cea.

El señor ESPEJO.- En cuanto a las declaraciones del subsecretario sobre este punto, es evidente que los buses no estuvieron en la calle el 10 de febrero. ¡Cómo voy a discutir eso!

El 10 de febrero, a las cinco de la mañana, yo estaba en la unidad operativa de control de tránsito y luego me dediqué a recorrer las calles. Es obvio que ese día los buses contratados y modelados no estuvieron en las calles, aunque físicamente estaban en Santiago y diez unidades de negocio, constituidas legalmente, se habían comprometido a aportarlos.

Es más, señor Presidente, a ellos no se les dijo el 9 de febrero que debían tener buses adicionales. En mi intervención señalé que el trabajo con esas empresas para efectos de incrementar el número de buses había comenzado en septiembre u octubre del año pasado. De hecho, hubo reuniones de trabajo que fueron noticia en la prensa en las cuales la discusión giró en torno a que ellos, los operadores, pedían que se les pagara por esos buses.

Todos esos vehículos fueron incluidos, incorporados en los contratos con una modalidad de pago aceptada por los operadores, respecto de una flota que se encontraba físicamente en Santiago y en base a un estudio que había sido realizado por los consultores que nos apoyaban en esta materia.

Sí creo que la falta material de buses fue un elemento determinante y, evidentemente, es una cuestión que debe ser corregida.

En ese sentido, comparto la línea de trabajo que está desarrollando el Gobierno en cuanto a que la cuestión central es modificar la estructura de incentivo. Me hice cargo de eso en mi intervención. Y quiero agregar que desde mi punto de vista, tan importante como eso es la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte y la existencia de facultades para administrar provisionalmente.

El señor MELERO.- Señor Presidente, falta responder lo concerniente al Siat y a la postergación.

El señor HALES (Presidente).- Se le consultó en que cambiaron, en febrero de 2007, los antecedentes que había tenido en 2006 para postergar la puesta en marcha.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, en febrero de 2007, como señalé, las tarjetas estaban distribuidas masivamente operando; con buses que habían sido chequeados diariamente durante más de 30 días en terminales para comprobar que los validadores estuvieran funcionando; con planes de contingencia que no habían sido formulados o formalizados previamente a la postergación; con un Sistema de Información a Usuarios, al que me voy a referir después, que iba a cumplir cuatro meses de operación al 10 de febrero con todos sus sistemas operativos; con el grueso de la infraestructura comprometida, lista o por terminar, con la excepción del corredor de Santa Rosa, respecto del cual aplicamos medidas de gestión que resultaron más que razonables, y de la intermodal de Quinta Normal, que fue modificada con motivo de la nueva línea del Metro.

Estoy convencido de que las condiciones cambiaron sustantivamente.

Respecto del Sistema de Información a Usuarios de Transantiago hay una afirmación del diputado Melero que no comparto, en cuanto a que no se tomó en cuenta la cultura de las personas. Claramente, en este tipo de materias puede haber diferentes ámbitos de opinión. Entiendo que podemos tener diferencias.

Cuando miramos que viene Transantiago, el inicio de la fase de régimen, y vemos que la población no entiende que vienen nuevas redes de recorridos, estructuradas en servicios de troncales y alimentadores, con un medio integrado de pago, lo que fue documentado con estudios que se desarrollaron para este efecto por parte del mismo Transantiago, entendemos que necesitamos invertir un tiempo

importante en lograr que las personas entiendan qué es lo que va a ocurrir. Eso es lo que se conoció como la etapa de alerta, de sensibilización y de educación. He señalado que más de un millón de personas fueron contactadas en una gran cantidad de lugares.

Luego, el sistema se concentró en poner a disposición de las personas información para que enfrentados a una duda en esta materia, tuvieran dónde recurrir con rapidez: 300 mil llamadas telefónicas con respuestas entregadas durante el mes de febrero. Y en forma paralela un punto que para mí era central: compañía en las calles. Más de 500 monitores en los paraderos más centrales.

Podemos tener opiniones en esta materia, puede haber discrepancias respecto de lo que ocurrió, pero tengo la impresión de que fue un esfuerzo serio.

Y quiero decir más. Las distintas propuestas eran muy similares en la inspiración, en la filosofía, en la estrategia que se había definido para avanzar.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el ex ministro Sergio Espejo ha señalado que de la postergación del 8 de septiembre de 2006 a la puesta en marcha definitiva, la fase 3 -el eslabón es lo que partió el 10 de febrero-, transcurrieron suficientes situaciones en las que hubo cambios sustanciales que ameritaban no suspender de nuevo. Pero cómo puede haber cambios sustanciales cuando ni siquiera estaba terminado el 10 por ciento de la infraestructura, cuando los operadores tecnológicos no tenían los elementos adecuados para la puesta en marcha, cuando no estaban construidas las vías segregadas ni los paraderos; no estaba la infraestructura necesaria, de modo que cuesta pensar y entender que en tan pocos meses, de septiembre de 2006 a febrero de 2007, como ha dicho el ex ministro de Transportes, estuvieran listos los cambios sustanciales que justificaban la puesta en marcha del Transantiago. Los hechos acreditados en esta Comisión demuestran que obviamente no estaban esas condiciones.

Por otra parte, el sistema de información a los usuarios se adjudicó el 28 de mayo de 2006, es decir, sólo siete meses antes de la puesta en marcha de la fase 3 del Transantiago.

Sin duda -aspecto que no me discutiré el señor Sergio Espejo-, se estaba produciendo un cambio cultural muy trascendente al pasar de un sistema de alimentadores a troncales, el cual además implicaba cambios de recorridos, buses nuevos, con distintos

colores y diferentes calles. Se trataba de un cambio sustancial, respecto del cual, como usted y los demás diputados recordarán, los especialistas señalaron que al menos se requerían dos y tres años para cambiar recorridos pequeños en ciudades grandes.

Por lo tanto, solicito que el señor Espejo nos diga si hubo o no algún grado de omnipotencia de parte del Ministerio que dirigía al pensar que en tan poco tiempo iban a lograr la vasta tarea de producir el cambio cultural que se requería, porque, en la práctica, en los días siguientes a la implementación del plan todas las consultas de los usuarios decían relación con información respecto del lugar al que debían dirigirse para tomar los buses y cuáles debían abordar, pues no tenían idea de qué hacer.

Se prefirió utilizar una campaña de marketing con "Bam Bam" Zamorano en las pantallas antes que informar adecuadamente a los usuarios, lo cual, a mi juicio, constituyó un error garrafal, porque se gastaron cientos de millones de pesos en informar mal a la gente.

Por lo tanto, quiero saber qué responsabilidad asume el ex ministro señor Espejo en esa tarea.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, lo complicado de estas reuniones es que obviamente hay cosas en las que simplemente no vamos a estar de acuerdo, pero entiendo que mi obligación es señalar lo que considero tanto correcto como incorrecto.

En cuanto a la pregunta de si creo que Transantiago era una transformación cultural muy significativa, quiero decir que por supuesto lo era, razón por la que le dedicamos todo el tiempo e hicimos todos el esfuerzo necesario para que en un plazo muy breve la gente pudiera estar adecuadamente informada y para que quien no contara con información tuviera facilidades para obtenerla con mucha rapidez.

Sin duda, habría sido muy útil contar con más tiempo, pero a nuestro entender, así como en el de quienes lo presentaron y elaboraron, el plan de comunicaciones, información y apoyo era el adecuado, no obstante que podríamos haber estado en mejores condiciones.

Respecto de la discusión de si era una campaña de marketing, quiero señalar que no lo creo, sino que fue un esfuerzo genuino por comunicar, explicar e informar. Tal vez no lo logramos, pero esa situación la deben evaluar ustedes.

No tengo más que agregar en esa materia.

El señor MELERO.- Señor Presidente, pedí al ex ministro señor Espejo que nos diera su opinión respecto del tema.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, creo que se hizo un esfuerzo muy serio por educar, informar y apoyar a los usuarios, pero la idea no fue diseñada ni pensada como una campaña de marketing.

Resulta evidente que no fue suficiente, pero mi opinión es que se tomaron todas las medidas razonables para tratar de que fuera una campaña útil, respecto de la cual contamos con la información -que está disponible- sobre el grado de cumplimiento de los objetivos, la cobertura de los mensajes radiales, televisivos y de prensa, el tipo de mensajes y la razón por la que se elaboraron.

El diputado señor Melero me consultó por la infraestructura, pero quiero recordar que ya me pronuncié sobre esa materia.

La infraestructura planificada para el inicio de la etapa de régimen, aprobada en la ley de Presupuestos al 11 de marzo de 2006, estaba lista o pronta a estarlo al 10 de febrero de 2007, con las excepciones que he señalado. Otra discusión es si era o no la infraestructura razonable, pero ese es un debate técnico que considera otros elementos. La infraestructura que había era la planificada que estuviera, con las excepciones señaladas.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero consultar al señor Sergio Espejo, a quien agradezco su presencia en la Comisión como invitado y su exposición, que después de ver las cosas ocurridas a partir del 10 de febrero, ¿cree posible construir en la Región Metropolitana un sistema de transporte urbano autofinanciado? La misma pregunta hice ayer al ex ministro Estévez.

Para nuestra investigación, es importante saber la opinión de los actores sobre el inicio del modelo, su esencia. Es decir, sobre cómo se autofinanciaría el transporte en nuestras ciudades.

También quiero preguntar respecto de las modificaciones a los contratos, que fue muy cerca de la fecha de inicio de la tercera o cuarta fase. ¿Qué efectos produjeron?

Se ha hecho mucha mitología respecto de los efectos posteriores y sobre cómo esos efectos están vinculados a algunas malas consecuencias.

En tercer lugar, a partir de una información de prensa, que es un elemento alumbrador para nuestra investigación, ¿cree usted que hubo dos visiones en el gabinete de la Presidenta Bachelet, en el sentido de que un sector creía que sí había que postergar y otro no?

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, respecto de la primera pregunta sobre si es posible, a la luz de los antecedentes tenidos a la vista en estos meses de operación del Transantiago, en base a la experiencia acumulada, contar con un sistema de transporte urbano autofinanciado, puedo señalar que mi impresión es que no.

Un sistema de transporte público de las características del proyecto que estamos hablando, requiere aporte público para funcionar. Y permítame ahondar o detallar un aspecto: un buen sistema de transporte público, en términos económicos, tiene externalidades positivas muy evidentes. Esto también ha estado en discusión: si usted logra que la gente razonablemente deje el automóvil y comience a utilizar un sistema de buses, de Metro y reduce el número o el material rodante contaminante, evidentemente tiene externalidades positivas y muy considerables.

Mi impresión es que, probablemente, un aspecto como éste es necesario considerarlo seriamente mediante una modificación en el sistema de financiamiento. En esa discusión no estoy involucrado hoy. Pero mi respuesta al diputado Burgos es afirmativa.

En segundo lugar, se ha planteado la pregunta referida a la modificación de los contratos.

Durante varias semanas escuché la crítica de que los contratos del 9 de febrero habían sido alterados radicalmente en la estructura de incentivos, impidiendo que los operadores salieran a la calle porque recibían remuneración, sin perjuicio de que salieran o no.

Lo que quiero señalar en este punto es que el planteamiento que nos hicieron los operadores fue distinto. Primero, querían ser pagados antes que el Metro, porque temían que, por la magnitud del cambio cultural, no toda la gente pagara.

Por lo tanto, sostenían: queremos que nos aseguren ingresos. ¿Cómo se aseguran ingresos? Modificando el orden de prelación de pagos, empezando por el Metro. Y nuestra respuesta fue negativa. Es decir, para poder ganar o recibir sus ingresos, para los que estaban en el sistema, era indispensable que



los operadores cumplieran su función. Aun más, no se alteró la estructura de pago por demanda referencial en la forma establecida en los contratos originales.

La modificación al respecto es francamente trivial. Los contratos incorporan la flota definitiva - es un número mayor- y, al mismo tiempo, incorporan el concepto de flota de reserva, que me parece muy importante. Hacen obligatorio el cumplimiento de los planes operativos en los alimentadores para los primeros noventa días, lo que no está establecido en los contratos originales.

Respecto de la última pregunta, debo decir que no hubo un expediente A, por seguir Transantiago, ni un expediente C, que dijera que Transantiago no seguía.

En las discusiones que participé al interior del Gobierno, el debate estuvo centrado en la manera en cómo debíamos, conforme a los antecedentes que disponíamos, adoptar las medidas correctivas en protección del público.

Si se discutió en otra esfera, no tengo conocimiento de ello.

El señor HALES (Presidente).- La pregunta del diputado Jorge Burgos se refiere a si hubo dos visiones en el gabinete, no sólo en su equipo de Transportes.

¿Hubo otros Ministerios que tuvieran opinión contraria, en el sentido de que no debió darse la partida a Transantiago?

El señor ESPEJO.- No he conocido visiones en el gabinete en ese sentido. Nuestra preocupación fue tomar las medidas necesarias para el inicio en febrero.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero comenzar mi pregunta usando una frase de nuestro invitado: las palabras se las lleva el viento.

Respecto de esa afirmación, me gustaría saber por qué el señor Espejo decidió que el comité interministerial, que funcionó entre 2003 y agosto de 2006, no tuviera más actas.

Asimismo, deseo leer la última acta del comité interministros. Dice: El ministro de Obras Públicas hace presente la necesidad de convocar a una reunión a la que concurran únicamente los ministros que integran el comité, a fin de analizar estrategias para abordar la actual situación.

Si las palabras se las lleva el viento, ¿por qué no hay actas y se suspende un proceso que llevaba tantos años?

La segunda pregunta tiene que ver con el proceso de transición que se inicia el 22 de octubre de 2005. Hay muchos estudios -le podría leer algunos- que dicen que en definitiva ese proceso no benefició a los usuarios, ni a los operadores entrantes ni a los antiguos. La racionalidad de esa etapa sólo puede entenderse bajo una óptica política.

El señor Germán Correa también se refiere a este tema. Dice que la entrada en vigencia el 22 de octubre de 2005 se va al límite del sistema, obligando a los operadores a tener recorridos antiguos aun cuando debían ser nuevos.

El señor Espejo conoce muy bien la situación que se produce a partir de la entrada en vigencia.

La tercera pregunta tiene que ver con las mallas. Si bien el señor Espejo señala que fueron consultados todos los alcaldes, una cantidad no menor de ellos afirma que no fue así. No quiero pensar que el señor Espejo diga que están mintiendo. Probablemente, ellos se refieren a que fueron informados de una malla que decía que todo estaba espectacular, que llegaba a todos los lugares. Pero me llama la atención que, a dos semanas del inicio de Transantiago, se hiciera una gran cantidad de cambios en La Cisterna, Maipú sector 5, Pudahuel, Lo Prado, Noviciado, etcétera. Por lo tanto, no puedo pensar que los alcaldes no tuvieran conocimiento de estos temas, más aún cuando no eran cambios menores que podían arreglarse al momento de darse cuenta.

Estamos hablando de comunas enteras en que los buses no pasaban por sus hospitales. Lo conversé personalmente con el ministro en alguna oportunidad. Por ejemplo, en la comuna de Renca estaban confundidos, creían que los buses pasaban por el hospital San José, pero en realidad iban al hospital Félix Bulnes.

Me gustaría que nuestro invitado aclarara ese punto, señor Presidente.

Por otra parte, hay estudios que dicen que el 9 de febrero, es decir, un día antes de la puesta en marcha de la etapa de régimen, y ante el hecho de que el AFT no tenía sus sistemas operativos, los diferentes actores negociaron que entre el 10 de febrero y el 5 de mayo el pago de los operadores sería sobre la base de demanda referencial.

Probablemente a eso se refirió el diputado Jorge Burgos, el incentivo perverso que podría haber si no sacaban la flota, que no estaba el 9 de febrero pero sí el 10. Lo negociaron en ausencia del AFT. Este es un

signo claro de que el AFT no estaba funcionando y tenían conocimiento de que iban a entrar en régimen sin que lo hiciera.

Ahora bien, esa misma deficiencia de tecnología o frente a la ausencia del sistema de información de posicionamiento de la flota, que era una dificultad enorme para que usted fuera a fiscalizar, ¿cómo podían multar o cobrar si no sabían lo que salía?

Mi última pregunta tiene que ver con el financiamiento del sistema. Usted dijo, en una declaración, que el sistema estaba perfectamente financiado, y que el Metro ha tenido un equilibrio operacional permanente. Entonces, ¿cómo no se previó la evasión? Y si se hizo, ¿qué pasó con los mecanismos? Se solicitaron 290 millones de dólares, cuando usted decía que era completamente financiado, más la reserva técnica, más las multas.

Con todas las preguntas que le hago, por su intermedio señor Presidente, parece que esto no estaba tan bien como usted nos ha dicho. Realmente estoy sorprendida. Si todo era tan maravilloso, entonces mi explicación es que hay un mal de ojo al Transantiago.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, como no creo en el mal de ojo, voy a intentar responder cada una de esas preguntas.

No hay estudios del 9 de febrero que nos digan que Transantiago no debe comenzar. Quiero precisar eso con toda claridad.

La modificación de contratos que se estableció el 9 de febrero, por la cual me pregunta el diputado Burgos y luego la diputada Rubilar, sugirió incrementar el número de buses que iban a prestar servicios. Ese fue el objetivo central de esa modificación contractual.

En la lógica de las contingencias, y habida cuenta de la magnitud del escalón que íbamos a provocar de cambios, hemos discutido cuál es el concepto de *big bang*. Estoy consciente de que ése es un escalón importante, aun cuando no aplica la formula de *big bang* de la que se había hablado.

Frente a un cambio como éste, considerando que, además, pese a la operación o ingreso escalonado de buses con equipos de validadores, el público había usado escasamente la tarjeta BIP en el mes de enero, por lo tanto, era razonable un seguro por riesgo tecnológico.

Eso es lo que se buscó hacer al mitigar o establecer que los pagos se realizaran en base a la

demanda referencial, que era inferior a la proyección de demanda con que contábamos. Considerando, además, que no se establecía modificación al esquema de incentivos de los contratos.

Como ustedes saben y ya lo he analizado con detenimiento, el impacto de una disminución en la cantidad de pasajeros sólo se registra en el primer momento. En el segundo pago, del segundo mes, se ajusta el PPT de modo tal, que se termina pagando la demanda referencial.

Por lo tanto, el impacto potencial que podría haber tenido en el sistema de buses no supera los 15 días de febrero, antes del inicio del mes de marzo, con los nuevos pasos. Es el sistema que ha operado todos estos meses. Ahora, si ese sistema hubiese sido el correcto, no el de la demanda referencial que modificamos, ni los contratos del 9 de febrero, sino el régimen original, el Gobierno no estaría modificando ahora los contratos para alterar de fondo la estructura de incentivos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quisiera que se me aclarara si eso no tenía que ver con que ustedes sabían que el AFT no iba a funcionar.

Por ejemplo, el 20 de abril, usted ya hace presente su preocupación por la falta de holgura para el cumplimiento de las obligaciones que establecen las bases de licitación para el AFT, según los informes de los consultores externos que asesoraban su Ministerio. ¿Eso no tiene que ver con que ustedes ya sabían que no iba a funcionar?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, no es ése el elemento fundamental. El sistema de pago funcionó.

Cuando se discutió ese tema en su momento, señalamos que, los primeros tres días, era indispensable contar, a solicitud del AFT y pagado por el mismo, con un esquema de transporte que permitiera hacer un chequeo de los validadores y del sistema de pago, a plena carga. Más allá de las pruebas funcionales que ya se habían realizado y de las validaciones que se habían efectuado.

De hecho, al cabo de una semana de iniciado Transantiago, la totalidad de los troncales y operadores, estaban funcionando con el sistema de pago.

Se me pregunta por el financiamiento. En esto sólo puedo referirme a lo que yo mismo declararé...

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Dijo que a la semana estaba fijada la totalidad?

El señor ESPEJO.- El sistema de pago, el sistema de validadores funcionó en la totalidad de los

troncales y alimentadores una semana después, momento en que se iniciaron los cobros en base a los números que se habían definido previamente. Allí donde los validadores no funcionaban, aplicaba un procedimiento que hacía responsable del pago a quien fuera el titular de esa falla.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿No estaban participando todos?

El señor ESPEJO.- Nosotros modificamos incluso una modificación al número de buses necesario. Pero la discusión fundamental no ha estado en el sistema validador, en el medio de pago, sino en el número de buses.

El señor HALES (Presidente).- Aquí, en distintas intervenciones de los señores diputados e invitados, se ha conversado respecto de los validadores.

No me estoy vistiendo de técnico diciendo que eso era muy o poco importante. Estoy diciendo lo que usted dijo, aclarando la verdad, estaba el ciento por ciento de los validadores funcionando. Entendemos que no.

El señor ESPEJO.- Los validadores habían sido probados en el número necesario para comenzar operaciones el 10 de febrero. Esto es muy importante señalarlo.

Al 10 de febrero se necesitaba alrededor de 4.000 buses. A esa fecha, una cifra superior de buses tenía su sistema validador probado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Había gratuidad?

El señor ESPEJO.- Durante la primera semana.

Efectivamente estaban los valores y existió gratuidad la primera semana, por las razones que he señalado. El Administrador Financiero del Transantiago, en una declaración emitida el viernes 9 de febrero, en mi presencia, señaló que para asegurar el inicio de este proceso, estimaba que necesitaba tres días para iniciar la primera operación.

Le respondimos que aquello era posible si lo financiaban ellos, por lo tanto, se comprometieron y pagaron esos cuatro días. Luego, al identificar nosotros una falla en algunos validadores, cuatro días después del inicio y previendo la posibilidad de que eso se pudiera traducir en molestias para algunos pasajeros por algún cobro indebido, exigimos continuar la operación hasta que se nos garantizara que el sistema estaba definitivamente al día.

La señora RUBILAR (doña Karla).- El ex Ministro dijo que la Fundación Chile es un orgullo para los chilenos, a escasos días del inicio de la fase de régimen de un sistema que no se encuentra plenamente desarrollado ni probado con la profundidad que requiere un sistema de uso masivo de público.

El señor ESPEJO.- Este es un punto interesante, porque lo que sostiene la Fundación Chile, en ese informe de fines del mes de enero, es que existen distintas opciones para enfrentar la situación tecnológica. Ellos plantean un ingreso escalonado del sistema troncal y alimentador que es lo que hicimos precisamente esos días y que demostró ser efectivo en su operación.

Ahora, respecto de la pregunta acerca del financiamiento, durante varias semanas sostuve, públicamente incluso, antes y después del 10 de febrero, que si la evasión era un elemento central o si se producía un aumento en ella, los costos del sistema se producirían por la vía de afectar los ingresos, provocando un desequilibrio financiero del sistema, lo que generaría que las tarifas subirían. Fui claro al respecto.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Falta que me responda el tema de los alcaldes, el tema de la ausencia del GPS que no permitía generar multas, el tema del Comité Interministerial y las famosas actas, por su intermedio señor Presidente.

El señor ESPEJO.- La capacidad de fiscalización del Ministerio fue notable. Durante las primeras semanas el número de procedimientos de cargo de multas efectivamente cobradas fue muy elevada y afectó a un número significativo de operadores.

En este aspecto nuestros equipos fiscalizadores trabajaron y lo hicieron con éxito. Sin embargo, desde mi perspectiva, a través de la fiscalización pura y simple, uno no altera la estructura de incentivos, tema al cual ya me he referido.

Desafortunadamente, no puedo modificar aquello referido al trabajo con los municipios. Hubo alcaldes que estuvieron más interiorizados e involucrados que otros, y lo mismo pasó con diversas direcciones de tránsito.

He adjuntado una relación de las reuniones más básicas que tuvimos con ellos. Además, he explicado que si no hubiera sido gracias a ese esfuerzo con los municipios, la diferencia entre los recorridos realizados el 10 de febrero o proyectados habríamos tenido superados los mil cien kilómetros.

La forma en que operamos la he explicado. Reitero, tuvimos tres consejos de ministros ampliados y, luego, en el mes de agosto -si no me equivoco en la fecha- pasamos a operar...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, pero dijo tres consejos de ministros ampliados. Denantes había dicho que eran tres reuniones del comité de infraestructura. Aparte de eso, tres consejos de ministros.

El señor ESPEJO.- No. Tuvimos tres consejos de ministros, con el objeto de avanzar en el tema del Transantiago. Los comités interministeriales fueron tres y ampliados.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué ministros asisten?

El señor ESPEJO.- Los ministros de Obras Públicas, de Vivienda, de Hacienda, de Transportes; el intendente, el director de Conama de ese momento, que no era ministro todavía, y, obviamente, participaban algunas agencias técnicas.

El señor HALES (Presidente).- Se refiere a todas las autoridades designadas en 2006.

El señor ESPEJO.- Así es.

Con posterioridad, iniciamos un trabajo en el nivel de los ministros y nuestros equipos técnicos para darle continuidad a esto. En ese momento, el trabajo era dar seguimiento muy estricto a cada punto. Por eso, planteé, por ejemplo, que el comité de infraestructura sesionara semanalmente.

El señor HALES (Presidente).- ¿El comité de infraestructura, aparte de esos consejos, funcionaba semanalmente?

El señor ESPEJO.- Así es, con nuestros equipos técnicos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Con los representantes de los tres ministerios: Transportes, Hacienda y Obras Públicas?

El señor ESPEJO.- Así es. Transportes, Vivienda y Obras Públicas.

El señor HALES (Presidente).- ¿Hacienda no participó?

El señor ESPEJO.- Había una relación habitual a través de un representante.

Luego, sustituimos este mecanismo de reuniones ministeriales por un mecanismo más ampliado bajo la conducción del ministro del Interior.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero, ¿por qué se dejó de hacer actas?

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, hicimos nuestros tres consejos ampliados, fueron extraordinariamente útiles, nos ayudaron a trabajar mucho y hay registros del trabajo que se desarrolló. Obviamente, en el escenario de reuniones entre ministros no estimamos necesario tener actas, sin perjuicio de que los acuerdos realizados están materializados en todas las medidas señaladas con especial detenimiento.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, dispone de un minuto para seguir haciendo preguntas.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quisiera que se me contestara respecto de la transición del 22 de octubre y de los problemas que se generaron.

Por último, quiero hacer una aclaración respecto del sistema de información del usuario. Él dice que, en general, estaba muy preocupado del cambio. Sin embargo, quiero dar lectura de un acta de él mismo en que se le comenta: "al parecer, a fines de agosto estarían en condiciones las mallas de ser puestas en conocimiento del público". El ex ministro señala: "en todo caso, no importa porque el trabajo está adelantado, ya que la obligación es contar con la información de recorrido treinta días antes del inicio de la etapa de régimen". Es decir, creo que hay alguna sensación de liviandad al respecto. Sabemos que esto era tremendamente complejo y los cambios -le recuerdo al ex ministro- de teléfonos y monitores, ocasionaron en la gente grandes complicaciones para movilizarse. Lo lógico hubiese sido haberlo visto mucho antes.

El señor HALES (Presidente).- Señor Espejo.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, me he referido latamente al hecho de que dada la obligación de contar con la red de recorridos completa por base, operaba treinta días antes. Con muchos meses antelación iniciamos un trabajo con los municipios, con los operadores y con los equipos técnicos para desarrollar eso. No tengo nada más que agregar en esa materia, porque, en este campo, los hechos son contundentes.

Sin perjuicio de eso, por su intermedio señor Presidente, quiero señalarle a la diputada Rubilar que los monitores comenzaron a operar en el mes de octubre y no en febrero, que la plataforma de atención telefónica comenzó a operar antes del 10 de febrero. Tanto es así que en sus primeros días de operación tuvo una falla importante que motivó que me reuniera -esto fue de público conocimiento- con las empresas



responsables del Transantiago informa, de manera de asegurar que se corrigiera la plataforma telefónica y aumentar el número de operadores para un mejor servicio. Cada una de estas medidas operó con mucha anticipación u operó con la anticipación que pudimos en ese momento establecer, en todo caso, antes del 10 de febrero.

La definición de los monitores en las calles fue tomada también con mucha antelación y el esfuerzo que realizamos para definir dónde debían estar, requirió también muchas semanas para no ubicar a los monitores en un lugar que no fuera el adecuado, lo que fue muy bien evaluado, señor Presidente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No contestó a mi pregunta, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Ha terminado su tiempo, señora diputada.

El señor Espejo contestó en los términos que le parecieron convenientes.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero señalar que me tocó participar, como diputada de la Región Metropolitana, en algunas reuniones con el ministro Espejo antes del 10 de febrero. La verdad es que escuchándolo en ese momento, daba la impresión de que, efectivamente, iba a ser un tremendo y profundo cambio -eso se dijo en varias oportunidades-, parecía que todos los elementos iban ordenados o encadenados para lograr un solo fin: la gran reforma al transporte público, que, por cierto, todos compartíamos, ya que muchos sentíamos que el sistema que existía era irracional y contaminante; era absurdo ver esa cantidad de micros corriendo.

Mientras más escucho, no sólo al ex ministro Espejo, sino que a distintas autoridades, me doy cuenta de que hay un problema de percepción sumamente profundo y no menor.

El ex ministro Espejo señala que es el primero en responder porque es su área. Eso lo comparto plenamente. Incluso, un presidente o presidenta siempre tiene una información general de lo que está ocurriendo, importante, estratégica, pero no por eso va a saber los detalles, y me parecería absurdo que estuviera interiorizada o preocupada de todos ellos. Para eso existe el ministro del área.

Por cierto, en relación con ese aspecto -se lo digo con mucha franqueza-, creo que era enteramente correcto y razonable que a la hora de ver el grado de no funcionamiento y los gravísimos problemas acarreados a la Región Metropolitana, se le pidiera la renuncia al ministro Espejo, ya que no cabe otra cosa que hacer responsable a quien es el ministro del área. Pero,

¿qué es lo que esto me produce? No puedo dejar de manifestar mi sensación de que, si bien él asume "su responsabilidad", en realidad cuando hace una relación detallada, paso por paso, pareciera que todo fue comprobado, que todo fue probado, que todo funcionó y, sin embargo, el 10 de febrero no funcionó casi nada.

No puedo entender, entonces, una percepción tan distinta. Partimos por la infraestructura. El ex ministro Espejo dice: "salvo Santa Rosa y la estación de Quinta Normal". Es bastante más que eso. Esto debió haber funcionado con vías segregadas, exclusivas, con estaciones intermodales. De otra manera no podía funcionar porque, además, debía tener una cierta velocidad para que también fuera parte del sistema una velocidad en kilómetros. Lo que tampoco funcionó.

Ahora, contratos que él mismo dice que se modificaron, demostraron que era tan perverso el mecanismo que sólo recién ahora ha podido el ministro Cortázar hacer los cambios sustantivos, que esperamos terminen con el mecanismo perverso. Por lo tanto, si ese operador cumple en 60 por ciento, recibirá 60 por ciento de lo que realmente se debería pagar. Y, a pesar de que ya se ha hecho y se ha logrado terminar con ese mecanismo perverso, en que el operador simplemente guardaba el bus para aminorar costos ya que le pagaban igual, hoy se supone que esa situación ha cambiado y, sin embargo, las últimas informaciones que nos muestran es que, incluso, hubo un verdadero acto de molestia profunda en la población cuando se encontró con que no resultó. En resumen, infraestructura, discrepancias de opiniones.

Mucha gente nos ha dicho en estas sesiones que no estaban suficientemente preparados, mientras que el ex ministro Espejo dice: "salvo Santa Rosa", todo está preparado.

¿Cómo será la discrepancia que sólo hoy está diciendo el ministro Cortázar, o lo ha dicho desde que asumió, que sólo con 6.400 buses, teóricamente, vamos a estar equilibrados! Imagínense la tremenda diferencia, comparado con lo que aquí nos ha señalado el propio ex ministro Espejo.

No entiendo cuando me dice que lo licitado corresponde a lo modelado. Yo le digo: ¡Caramba! Hoy no sólo cambiamos contratos sino que además tenemos que hablar de 6.400 buses para que eso funcione.

Después, nos narra que el AFT hace una sesión de prueba y demuestra que está funcionando y no ha habido nada peor que el AFT en su incumplimiento. O sea, no ha habido nada peor para este país, junto con los operadores, que tampoco han sacado todos los buses que debían, fuera de la infraestructura, con la que hemos fallado nosotros y la información, que el AFT. Es

decir, ha sido incapaz de haber tenido esos primeros buses con GPS, una cosa que era relativamente sencilla. Y no es sólo eso, pues tampoco funcionó, a diferencia de lo que usted señala, la tarificación integrada y, en consecuencia, el *clearing*, que iba a permitir demostrar la cantidad de pasajeros y su correspondiente pago proporcional.

Ante esto, sólo puedo decir al señor Espejo que ésta es una visión completamente distinta. Ni el AFT, ni el operador, ni el número de buses, ni la infraestructura, ni el sector de información, fueron los adecuados. Entonces, uno termina preguntándose: ¿cómo no hubo mayor conciencia? Es más, comparto la opinión del diputado señor Carlos Montes respecto de la ostensible carga del Metro. Si la línea amarilla del gráfico es la que demuestra la real capacidad, lo que ha ocurrido no tiene relación con lo que se proyectó. Es decir, los ciudadanos de Puente Alto tienen que trasladarse en las mañanas desde el sector Sur hacia la zona Oriente, y ello no tiene relación con lo que aquí está graficado. Por eso, uno comienza a cuestionarse la profundidad de los estudios técnicos y de las asesorías. ¿Cómo es posible que ahora haya tantas discrepancias; ahora, que miramos los resultados!

De acuerdo, después de la guerra todos son generales. Sin embargo, quiero saber por qué no hubo capacidad para perseguir al AFT y las demás insuficiencias.

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, hay ámbitos en los que creo estamos hablando de cosas distintas.

Respecto de la infraestructura, tema en el que no me detuve en mi presentación, dije, el 11 de marzo de 2006: Ésta es la planificación de infraestructura y mi preocupación central y la de nuestro equipo es asegurar que esté disponible. Posteriormente, la realidad demostró que tener corredores segregados en las principales líneas troncales produciría diferencias importantes.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, entiendo que para que funcionara el sistema troncal alimentador, entre otras cosas, era básico que hubiera vías segregadas y exclusivas, además de mejores calles, por cierto.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, en ese sentido, la infraestructura fue el aspecto más comentado, trabajado y discutido en términos de cuál

era el calendario, que usted, señor Presidente, permanentemente mostraba. Cuando llegué, no me acuerdo si eran cuatro o cinco CD. Por eso, procuré no traerlos. Usted decía: "Éstos son los CD -los cuatro, que mostraba- en los que se nos han indicado los planes de infraestructura". Es decir, el plan de infraestructura que estaba definido al año 2020.

Entonces, en esto quiero ser muy explícito. Lo que señalé es que las obras de infraestructura definidas estaban en el momento del inicio de régimen, con las excepciones que mencioné, o listas o prontas a estar listas, como la estación intermodal de La Cisterna...

El señor HALES (Presidente).- Entonces, lo que usted dice es que el error no fue suyo, sino que radica en cómo estaba planteado.

El señor ESPEJO.- ¡Así es, señor Presidente!

Por ejemplo, en este aspecto expliqué, respecto de la estación intermodal de La Cisterna -todo esto está en registros de prensa-, aun cuando Santa Rosa no era de transporte, que la adjudicación de la concesión se realizó en marzo de 2006; que las obras tomaban alrededor de veinticuatro meses y, por lo tanto, Santa Rosa la íbamos a tener después, y que tendríamos que trabajar con medios de gestión. Lo mismo sucedería con la estación intermodal de La Cisterna, que anuncié que estaría terminada en mayo. Digo esto para que no se haga una mala interpretación de cuáles son las percepciones o no percepciones. Lo mismo puedo señalar respecto del número de buses.

En las discusiones en que participé como ministro, poco antes de mi salida del gabinete, habíamos hecho las correcciones y discutimos sobre un número de buses muy similar al que plantea la diputada Isabel Allende. Sin embargo -y así entiendo mi responsabilidad-, en este aspecto debía escuchar la opinión de los expertos en este campo, los cuales nos dieron la modelación que usted tiene en su poder y del número de buses que mencioné.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, es difícil entender que ahora se descubra que la infraestructura no era la adecuada y que ahora el ministro Cortázar hable de 6.400 buses para que el sistema tenga un equilibrio. No es posible entender que ustedes hayan licitado de acuerdo con lo modelado y que eso "haya sido 4 mil y tantos o 5.600 buses", como lo sugirió Fernández & De Cea, y que sólo ahora se descubra que son necesarios 6.400 buses. En verdad, no lo entendemos.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, he sido muy claro en esta materia. Seguimos los informes de los

expertos, en lo que a mí me correspondía, con extremo rigor y cuidado. Definimos una cifra de buses que debían estar operativos, que fue recogida en contratos legalmente celebrados y siguiendo la opinión de los expertos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- El señor Espejo también mencionó que las mallas de recorridos habían sido discutidas con los operadores, con treinta y cuatro alcaldes, con cinco unidades troncales y con nueve alimentadores. Incluso, usted reconoce una vez más que, a consecuencia de los noventa días que se supone tendría la marcha blanca, hubo suficientes cambios que significaron cerca de doscientos kilómetros. Pero todavía estamos analizando la enorme cantidad de cambios que es necesario hacer y los que ya se han hecho en este último tiempo. Por lo tanto, es el mismo tema una vez más, al igual que lo que sucede con el AFT. O sea, no es posible que ahora se discutan todas las deficiencias.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del ex ministro Espejo en esta Comisión.

Voy a hablar desde la perspectiva de los miles de chilenos que seguramente nos están viendo a través del canal de la Cámara de Diputados, a los cuales el Transantiago les cambió sustancialmente para mal su calidad de vida, porque han sufrido todos y cada uno de los días desde la inauguración de este desastroso plan.

Cuando él habla de la transformación del transporte público, creo que nadie no está de acuerdo con que había que transformar el sistema. Pero, como hemos escuchado, nadie estaba de acuerdo con la forma en que ello se hizo. Si yo fuera de Huara o de Punta Arenas, cuyos habitantes no ven mucha televisión, en verdad lo hubiese aplaudido después de oír su discurso, por la forma en que lo hizo y por la grandilocuencia de sus expresiones vertidas. Lo hubiese encontrado bastante conmovedor. Sin embargo, para un habitante de Independencia o de Recoleta su discurso es como una tomadura de pelo. Es indignante. Aquí usted ha asumido responsabilidades, pero no ha reconocido ningún problema. Además, no ha dimensionado los problemas que ocasionaron la implementación de este plan. Cuando el señor Espejo dice: "asumo la responsabilidad", pienso igual que mucha gente de Recoleta e Independencia, en el sentido de que asumir la responsabilidad hubiera significado presentar su renuncia indeclinable y no esperar que se la pidieran después del 10 de febrero, dado lo desastroso de la experiencia que vivieron miles de chilenos.

Tampoco creo que la responsabilidad sea sólo del ex ministro Espejo de manera exclusiva, como lo señalaron los ministros Lagos Weber y Belisario Velasco, este último en su interpelación. ¿Le parece justo que le hayan adjudicado sólo a usted la responsabilidad de haber implementado el Transantiago?

Ahora, cuando habla de política de Estado no sé a qué se refiere. Se invierten 200 millones en el transporte de superficie versus 2 mil millones en el Metro, de 286 corredores segregados hay 16 implementados, no hay paraderos suficientes, hay muchos sin instalar, estaciones de trasbordo e intermodales, una de las cuales costó 11 millones de dólares al Estado por haber cambiado el diseño del Metro que pasaba por allí, el sistema de información del usuario se implementó seis meses antes.

Se requiere de una transformación cultural, pero en su discurso no nombró nunca el perjuicio que significaba esto para los usuarios, se refirió al aspecto técnico, pero nunca a la dimensión humana que significaba la implementación de este plan. Por eso, cuando aparece Iván Zamorano diciendo que todo iba a ser fantástico, que la gente con un mapa de metro y medio iba a saber qué tomar para llegar a su destino, hoy se siente defraudada y pasada a llevar.

¿Siente de verdad algún grado de culpa después de todo lo que ha pasado? ¿Le diría a la Presidenta hoy "échele pa' delante no más, está todo bien", o le diría "así como estamos mejor pospongámoslo porque la gente lo va a pasar mal"?

Me niego a creer que la responsabilidad política sea exclusivamente suya.

¿Qué rol cumplió el comité de ministros del Transantiago? ¿El ministro Velasco y usted? ¿Con qué grado de fortaleza habló con la Presidenta de la República? ¿Considera que estaba todo bien o había que implementarlo? ¿Cuál fue el rol que cumplió el comité de ministros? En realidad, no nos queda clara la responsabilidad política.

Por favor, le pido que no hable de los modelajes, que todos cumplían su objetivo, que estaba todo bien y se postergó. Aquí no ha dado ninguna razón con fundamentos de por qué se postergó la entrada en vigencia del Transantiago de octubre a febrero. Sólo se ha referido al aspecto técnico y nunca al aspecto humano del perjuicio que han sufrido los santiaguinos. Tenían todos los informes del Metro sobre el colapso que se sufriría, los toqueteos a las mujeres, los agarrones, la ausencia laboral y el aumento de los delitos, es decir, los aspectos secundarios y colaterales del Transantiago. Leí un informe de Carabineros de que se iban a producir todos los actos de violencia que se produjeron. Además, los informes indicaban que el AFT no estaba en condiciones. Había una serie de informes que eran categóricos para postergar el Transantiago.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero plantear un asunto de Reglamento.

Hemos tenido un buen trato con todos nuestros invitados. Por lo tanto, es perfectamente legítimo que la intervención de don Sergio Espejo se considere buena, mala o regular, pero me parece que calificarla de tomadura de pelo es una expresión que debería ser borrada del acta.

El señor HALES (Presidente).- Creo que la intervención del diputado Burgos es pertinente, porque la pasión y el entusiasmo con que hemos trabajado hasta ahora no nos ha impedido tratar con respeto a nuestros invitados.

Tiene la palabra diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, hasta donde yo entendí, lo que dijo la diputada Claudia Nogueira es que la gente podía considerar esto como una tomadura de pelo, no que lo expresado por el señor ministro sea una tomadura de pelo. No sé si mi interpretación es la adecuada, pero entiendo que ése fue el sentido de la intervención de la señora diputada.

El señor BURGOS.- Si esa fue su intención, está bien, pero...

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Esa fue mi intención, señor diputado.

El señor BURGOS.- Que bueno que lo aclare, porque a mí me pareció que lo que calificaba era la intervención del ex ministro.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No, señor diputado, ésa no fue mi intención.

El señor BURGOS.- De acuerdo. Basta con eso.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco la observación del diputado Burgos, la aclaración del diputado Melero y la precisión de la diputada Nogueira en el sentido de que no ha sido su intención faltarle el respeto a nuestro invitado.

Tiene la palabra el señor Espejo.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, sólo haré algunas precisiones, porque creo que ya me he referido a buena parte de estas cosas.

Lo primero que quiero expresar es que he concurrido a esta Comisión no para dirigir un discurso a los habitantes de Santiago, sino para realizar un análisis lo más exhaustivo posible, en el entendido de que lo que se intenta es identificar los errores, las dificultades y las responsabilidades en el diseño e implementación del Transantiago, así como en la protección o desprotección del patrimonio fiscal.

En ese entendido, he procurado hacer una relación detallada de lo que, a mi entender, cabía

hacer para contribuir al objetivo de esta Comisión. Mal podría haber intentado aproximarme al tema de otra forma. Por lo demás, creo que las personas ya se han formado un juicio respecto del rol que cumplí en todo esto y de la forma en que trato a la gente.

Ésta fue una política de Estado, señor Presidente. Otra cosa es que en ella se hayan adoptado decisiones desacertadas. En todo caso, creo haberme referido a ellas. Un ejemplo es la inversión realizada para extender el Metro. Podríamos discutir si la decisión fue correcta, pero lo cierto es que la red se duplicó en un período muy breve, y esa extensión, que todavía está en desarrollo, forma parte de una política de Estado.

Hubo una amplia discusión técnica respecto de si debería haberse realizado una inversión similar en el sistema de transporte de superficie, pero no por eso deja de ser parte de una política de Estado. No veo cómo podría perder tal carácter por el hecho de tener errores.

En cuanto al rol de los ministros, creo que es una materia suficientemente despejada. Yo era el ministro sectorial y, como corresponde, asumí mi responsabilidad. El resto de las evaluaciones no me corresponde hacerlas a mí. Imagino que las demás autoridades asumirán las responsabilidades que les corresponda, si es que esta Comisión así lo determina o la propia Presidenta.

Finalmente, parece ser que la diputada Nogueira quiere hacer creer al resto de las diputadas y diputados de esta Comisión que yo considero o que alguna vez dije que estaba todo bien, que no va a haber problemas y que no hay dificultades, pero eso no fue así.

La verdad es que intentamos realizar un análisis serio -no de manera antojadiza- respecto de las dificultades que existían. Procuramos consultar a los expertos en estas materias y luego tomamos una serie de decisiones, algunas de las cuales claramente fueron erradas, cuestión a la que me he referido latamente.

Es obvio que con la información que hoy tenemos hay cosas que haríamos de manera distinta.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sólo para precisar que el señor Espejo no me ha respondido si a la luz de los acontecimientos por todos conocidos, posteriores al 10F, como lo denominó el subsecretario Danilo Núñez, igual le hubiera dicho a la Presidenta "echémosle para adelante no más".



Señor Espejo, no se trata de lo que yo piense o quiera hacer creer a los diputados que integran esta Comisión, sino de lo que piensan los miles de chilenos que utilizan el Transantiago.

Usted era el ministro de Transportes y, por tanto, quien conocía todos y cada uno de los informes: el de Metro, el de Carabineros, el del señor Correa, del que sólo leyó extractos, por lo que nosotros, como Comisión, que sólo recibimos una minuta del señor Correa, podríamos pensar que lo que usted leyó estaba fuera de contexto. También están los informes de Aditiva y de Fundación Chile. O sea, hay una serie de informes que indicaban que era sumamente complicado implementar el Transantiago. ¿Qué papel jugó usted en dicha implementación?

Es cierto que usted ha reconocido errores, pero le digo con toda humildad que encuentro muy iluso creer que todo iba a resultar, por confiar en el sistema, en que las modelaciones funcionaban, y lo que señalaba la diputada señora Allende.

Es muy fácil decir hoy que no resultó, pero estamos tratando con seres humanos, no con cosas. Son las personas las que hoy sufren este desastre.

¿Cuál es la responsabilidad?

Frente a la implementación, y conociendo todos los informes, ¿estaba todo bien y había que "echarle para adelante no más? ¿Se le dijo a la Presidenta que "había que echarle para adelante", porque todo funciona bien de acuerdo con los informes que tenían?

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

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, por su intermedio, lamento no haber sido comprendido adecuadamente, pese a la insistencia que he hecho en este aspecto.

Jamás nadie en el Gobierno pensó que esto era un paseo de campo. Jamás nadie dijo que no habría dificultades. La propia Presidenta de la República hizo referencia a esas dificultades. En infinidad de ocasiones yo lo hice públicamente. Sabíamos que iba a ser muy complicado, lo dije públicamente. Y creímos haber tomado las precauciones necesarias para disminuir los riesgos asociados a esta partida.

He hecho una relación de la forma en que creímos que eso debía ocurrir.

El señor HALES (Presidente).- Señor Espejo, le quiero hacer presente que el ex ministro Estévez, cuando comenzó su intervención, hizo precisión de algunas de las materias que consideraba que eran sus

errores, sus deficiencias y las del equipo que trabajó con él.

Quiero invitarlo, con todo respeto, a que acceda a la posibilidad de señalar de manera precisa, después de su completa exposición, un sintético señalamiento de aquellas deficiencias, insuficiencias o errores que podrían haberse cometido en su gestión, y en particular de su equipo.

¿Por qué lo invito a esto? Porque el señor Estévez dijo que le entregó un Transantiago con muchos problemas; que usted lo recibió con muchas dificultades, y creo que todo el mundo tiene conciencia de ello.

Eso es lo que hace que esta Comisión tenga la convicción de que las responsabilidades que vamos a establecer en las resoluciones no nacieron con usted, y así lo han señalado muchos de los diputados, y yo lo confirmo en nombre de ellos.

Usted tenía la misión de sacar adelante algo. Y le agradezco que me protegiera al no decir que era yo el de la cita, pero yo la asumo. Cuando usted recibió el Transantiago yo dije que al ministro Espejo le entregaron un enfermo agónico y él era el doctor encargado de levantarlo. Pero la historia muestra que el enfermo no recuperó su salud de manera plena, obviamente, y está bastante a mal traer.

Siendo así, valoro mucho el esfuerzo que usted hizo, y está claro, para mí por lo menos, que usted trabajó con mucha tenacidad y seriedad, con enorme dedicación, de manera constante, con entrega y valentía, lo que no ha estado en discusión de nadie, pues todo el mundo lo ha señalado. Sin embargo, como se trata de una materia que no fue resuelta y dado que usted no logró solucionar todos los problemas, puesto que se arrastraban desde hace casi cinco años, tampoco es correcta la división entre diseño e implementación, porque hubo dificultades de implementación que venían desde hace mucho tiempo atrás.

Por lo tanto, si le parece bien, aunque no lo insto especialmente a que lo haga, quiero consultarle si podría precisar algunos aspectos acerca de las deficiencias y de los errores cometidos, con el objeto de elaborar un resumen sobre lo señalado.

El señor ESPEJO.- Señor Presidente, mi impresión, tal como lo planteé en mi intervención, es que no ponderamos adecuadamente que frente a incumplimientos graves y persistentes de los contratos la estructura nacional del sistema sería insuficiente, debido a la ausencia de una autoridad configurada al efecto, con instrumentos similares a los de un administrador, y que el sistema de incentivos

establecidos en los contratos serían insuficientes para resolver ese problema.

Por lo demás, creo que la evidencia de los últimos meses indica que en ese ámbito están las principales deficiencias, de manera que estimo que en ese aspecto fallamos.

Me parece que eso es lo más relevante.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

En nombre de la Comisión, le agradezco su presencia y colaboración. De hecho, todos los diputados me han manifestado la necesidad de que le exprese la valoración que hacen de una característica casi personal en usted, manifestada en una disposición de entrega, de seriedad de trabajo y de esfuerzo, prueba de lo cual es haber permanecido seis horas reunido con nosotros.

El señor ESPEJO.- Gracias a usted, señor Presidente, y por su intermedio al resto de los honorables diputados y diputadas.

El señor HALES (Presidente).- Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 17.30 horas.*

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**  
**REDACTOR,**  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.