

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 13ª sesión celebrada el miércoles 29 de agosto de 2007, de 11:05 a 15:00 horas.

SUMARIO:

Se recibió al ex Subsecretario de Transportes señor Guillermo Díaz Silva.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Hacer presente al Presidente del Banco del Estado la discrepancia de la Comisión ante la respuesta otorgada por dicho Banco al oficio que solicitaba copia de las actas de las sesiones de su Comité Ejecutivo, en las cuales se discutió o se adoptaron acuerdos relacionados con la participación de la citada institución financiera en el Administrador Financiero del Transantiago. Asimismo, se acordó enviarle copia de la minuta que contiene los fundamentos jurídicos que sustentan la posición de la Comisión.

2.- Enviar un oficio al Ministro de Hacienda a fin de solicitarle que interceda ante las autoridades del Banco del Estado para que reviertan la decisión adoptada y que en definitiva remitan los antecedentes requeridos.

3.- Citar a los miembros del Comité Ejecutivo del Banco del Estado para la sesión del día martes 4 de septiembre, a fin de tratar el tenor de la respuesta dada por dicho Banco al oficio antes mencionado.

4.- Enviar por intermedio del Ministro Secretario General de la Presidencia, un oficio a S.E. la Presidenta de la República a fin de solicitarle tenga a bien ordenar al personal de su confianza que remita a esta Comisión la información que les sea solicitada.

5.- Solicitar al Ministro de Transportes las Actas del Comité de Infraestructura que digan relación con el Plan 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 y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurren los Diputados señores Recondo, Cardemil y el ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación del Presidente del Banco del Estado por la cual responde al oficio de esta Comisión, solicitando se remita copia de las actas de las sesiones del Comité Ejecutivo de dicho Banco, en las cuales se discutió o se adoptaron acuerdos relacionados con la participación de la citada institución financiera en el Administrador Financiero del Transantiago.

Al respecto, se señala, entre otros puntos que “Las Comisiones Investigadoras carecen de autoridad o derecho para requerir la entrega de antecedentes propios de su gestión comercial a una empresa del Estado....”.

2.- Documento elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional, a través del cual, en respuesta a una solicitud de esta Comisión, resume las actas del Comité de Ministros para el transporte urbano de Santiago.

3.- Oficio de las municipalidades de Cerro Navia y San Miguel, mediante los que informan respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

4.- Presentación efectuada por el señor Guillermo Díaz.

IV. ORDEN DEL DIA

Se recibió al ex Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz S..

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 15:00 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 13ª, celebrada en miércoles 29 de agosto de
2007,
de 11.06 a 15.00 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Alberto Cardemil, Ramón Farías, Guido Girardi Briere, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Carlos Recondo y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Guillermo Díaz, en calidad de ex subsecretario de Transportes.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, considero extremadamente delicada la respuesta del Banco del Estado en que se niega a entregarnos la información solicitada.

Pido al señor Secretario que nos ilustre respecto de las atribuciones de la Cámara de Diputados para ejercer su labor fiscalizadora e investigadora, que han sido desconocidas por el Banco del Estado.

Como el Banco del Estado atribuye incompetencia a este órgano para efectuar esta investigación y conocer los documentos solicitados por unanimidad, pido al señor Secretario que aclare la materia.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, la opinión de la Secretaría es contraria a lo que sostiene el Banco del Estado, por los argumentos que a continuación señalaré:

1.- La Constitución Política de la República ampara el proceder de esta Comisión.

El artículo 52, número 1, letra c), de la Constitución Política establece que "Las comisiones investigadoras, a petición de un tercio de sus miembros, podrán despachar citaciones y solicitar antecedentes. Los ministros de Estado, los demás funcionarios de la Administración y el personal de las empresas del Estado o de aquéllas en que éste tenga participación mayoritaria, que sean citados por estas

comisiones, estarán obligados a comparecer y a suministrar los antecedentes y las informaciones que se les soliciten.".

2.- La interpretación del presidente del Banco del Estado restringe las atribuciones de la Cámara de Diputados y no encuentra asidero en la historia fidedigna de la última reforma constitucional.

El presidente del Banco del Estado, en su respuesta, afirma lo siguiente: "Las Comisiones especiales investigadoras pueden ser creadas con el exclusivo objeto de reunir informaciones relativas a determinados actos de Gobierno. Ciertamente, la actividad empresarial bancaria, en sus diversas facetas, no califica regularmente en el concepto constitucional de acto del Gobierno.".

Dicha afirmación escapa a lo que pretendió el constituyente al regular las nuevas facultades de las Comisiones Investigadoras. Éste señaló expresamente que los funcionarios de las empresas del Estado están obligados a suministrar los antecedentes e informaciones que se les soliciten, sin establecer distinciones ni excepciones.

Por su parte, cabe recordar las palabras expresadas del ex senador Sergio Diez al momento de la discusión del primer informe de la Comisión de Constitución del Senado sobre las reformas constitucionales del año 2005. En su discurso señaló: "8°. La denominación "actos de Gobierno" incluye las actuaciones de las empresas del Estado, así como de aquellas en que éste tiene participación mayoritaria.".

3.- El artículo 9° de la LOC del Congreso Nacional obliga a las empresas del Estado a proporcionar los antecedentes que les sean solicitados.

El actual artículo 9° de la LOC del Congreso Nacional refuerza la tesis aquí esgrimida. Éste señala en su inciso primero: "Los organismos de la Administración del Estado deberán proporcionar los informes y antecedentes específicos que les sean solicitados por las Cámaras o por los organismos internos autorizados por sus respectivos reglamentos,..." regulándose, en el resto de ese inciso y en los siguientes, la forma de proporcionar los antecedentes que tengan el carácter de secreto o reservado.

Por su parte, el artículo 293 del Reglamento de esta Corporación señala: "Las Comisiones permanentes, las Comisiones especiales y las investigadoras, creadas en conformidad con los artículos 229 y 297, respectivamente, la Oficina de Informaciones y la Secretaría de la Cámara de Diputados, son los órganos internos autorizados para solicitar los informes y antecedentes específicos que estimen pertinentes o que les sean requeridos, a los organismos de la Administración del Estado, de acuerdo

a lo preceptuado en el artículo 9° de la ley N° 18.918.".

El artículo 1° de la LOC de Bases Generales de la Administración del Estado, en su inciso segundo establece: "La Administración del Estado estará constituida por los Ministerios, las Intendencias, las Gobernaciones y los órganos y servicios públicos creados para el cumplimiento de la función administrativa, incluidos la Contraloría General de la República, el Banco Central, las Fuerzas Armadas y las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, los Gobiernos Regionales, las Municipalidades y las empresas públicas creadas por ley.".

Por último, el artículo 1° del decreto ley N° 2079, que fija el texto de la Ley Orgánica del Banco del Estado de Chile, señala lo siguiente: "Artículo 1°.- El Banco del Estado de Chile es una empresa autónoma del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, de duración indefinida, sometida exclusivamente a la fiscalización de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, que se relacionará con el Gobierno a través del Ministerio de Hacienda.".

Por tanto, de las normas citadas se desprende con claridad que este banco forma parte de la Administración del Estado y está obligado a proporcionar la información requerida por la Cámara de Diputados.

4.- La LOC del Congreso Nacional establece un procedimiento para recepcionar documentos secretos o reservados.

El Presidente del Banco del Estado señala, en el punto N° 16 de su respuesta, lo siguiente: "Obligar al Banco a entregar información de suyo reservada por tratarse de productos, ideas, métodos o negociaciones, lo colocaría en una posición de detrimento frente a los demás agentes del mercado en que debe desenvolverse, puesto que estos últimos no tienen tal imposición.".

Al respecto, el artículo 9° de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, en su inciso segundo, señala expresamente lo siguiente: "Los informes y antecedentes solicitados que revistan el carácter de secretos o reservados por su naturaleza o por disposición especial que no tenga fuerza de ley, serán proporcionados por el servicio, organismo o entidad por medio del Ministro del que dependa o mediante el cual se encuentre vinculado con el gobierno, manteniéndose los respectivos documentos en reserva. Si tales informes y antecedentes fueren secretos, por comprometer la seguridad nacional, afectar la actividad económica o financiera del país, o por otro motivo justificado, el Ministro sólo los proporcionará a la comisión respectiva o a la Cámara

que corresponda, en su caso, en la sesión secreta que para estos efectos se celebre.".

Vale decir, si alguna entidad desea proporcionar antecedentes secretos o reservados, perfectamente puede recurrir al mecanismo consagrado en esta norma. Desechar esta alternativa, al menos insinúa una cierta desconfianza respecto del proceder de esta Comisión Investigadora.

5.- Estos planteamientos han sido compartidos por la Contraloría General de la República.

Con fecha 8 de febrero de 2000, incluso antes de las reformas constitucionales que vinieron a reforzar las facultades de las Comisiones Investigadoras, la Contraloría General de la República remitió un oficio al Presidente de la Cámara de Diputados referido a la facultad de la Cámara para investigar empresas del Estado.

En éste se señala: "...algunas empresas públicas, específicamente el Banco del Estado de Chile, la Corporación Nacional del Cobre de Chile y Televisión Nacional de Chile, han sostenido que los indicados artículos 9 y 10 no les serían aplicables, fundadas, en lo sustancial, en que tales empresas públicas no formarían parte de la Administración del Estado.

"Dichas alegaciones han sido categóricamente, fundada y uniformemente desestimadas por esta Contraloría General por insostenibles, en atención a las consideraciones de orden constitucional que se han expresado pormenorizadamente en la numerosa jurisprudencia administrativa emitida sobre el particular.".

Más adelante, en el citado oficio, a propósito de demandas en juicio ordinario de mera certeza entabladas en contra de la Contraloría -a raíz de las sanciones impuestas por ésta por la negativa de algunas empresas públicas a proporcionar antecedentes a la Cámara de Diputados-, se afirma lo siguiente: "Ello a juicio de esta entidad reviste la mayor gravedad. En efecto, más allá de la falta implícita en el hecho de que organismos de la Administración del Estado se resistan a proporcionar los informes y antecedentes que les son requeridos en conformidad con el ordenamiento jurídico y de que esto afecta al principio de la transparencia de la gestión de los órganos públicos, lo que en definitiva se pretende con las referidas demandas -en forma indirecta, valiéndose del papel instrumental sancionador que en la materia encarga la ley a la Contraloría General de la República- es que un Juzgado de Letras resuelva, con carácter vinculante, el alcance de las atribuciones que la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional confiere a las Cámaras y sus organismos internos,...".

5.1.- El precedente del ex vicepresidente de Codelco.

Años atrás, la Contraloría General de la República aplicó al ex presidente ejecutivo de Codelco, señor Marcos Lima, una multa equivalente a una remuneración mensual, por negarse a proporcionar información solicitada por la Comisión de Minería de esta Corporación.

6.- El criterio de los tribunales ordinarios sobre las demandas de mera certeza interpuestas por empresas públicas.

Se adjunta como documento anexo a esta minuta el detalle de los juicios que se han entablado por las empresas públicas en contra de la Contraloría General de la República.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Sobre la materia, tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, me parece extremadamente complicado lo que está haciendo hoy el BancoEstado, que es negar la información que hemos solicitado, que es relevante para la investigación que estamos haciendo.

En la información que nos ha entregado la Secretaría, están todos los pasos y salidas que, eventualmente, el BancoEstado podría utilizar, a fin de proteger información. Una de ellas, y la más clara, es la sesión secreta. Es decir, ellos podrían solicitarle al señor Presidente -a lo que nosotros accederíamos- que la información sea entregada en sesión secreta, a fin de cautelar el negocio que legítimamente tiene BancoEstado, para no revelar sus cifras.

Por lo tanto, me parece extremadamente compleja la actitud del BancoEstado, sobre todo cuando uno analiza los planteamientos realizados por la Contraloría, la Corte de Apelaciones, etcétera, en el sentido de que deberían responder. No se pueden restar, menos aun si son un órgano vinculado al Estado, que tienen información vital para nuestra investigación.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero felicitar a la Secretaría, que ha elaborado una minuta muy clarificadora y esclarecedora, que ahorra muchas palabras.

Me quedo con todos los principios jurídicos y la sustentación para considerar que es de mucha gravedad que el BancoEstado se niegue a entregar información, en circunstancias de que los fundamentos que nosotros sustentamos son muy pertinentes y claros.

Dicho lo anterior, me parece que debiésemos tomar un acuerdo unánime para manifestar un escrito muy severo al BancoEstado para indicarle su falta y para que rectifique su conducta. Es el Estado el accionista mayoritario de sus acciones y, por lo tanto, de su propiedad. Este sería un primer paso. Si se volvieran a

negar, tendríamos que adoptar un segundo acuerdo que no quiero adelantar.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, respaldo lo que señalaron quienes me antecedieron en el uso de la palabra. Éste no es un tema nuevo en lo que ha sido la historia de la acción fiscalizadora de la Cámara de Diputados en relación a la renuencia del BancoEstado a entregar antecedentes. En su momento, se requirió información sobre salarios y sobre otras cosas.

Aquí hay dos aspectos. Uno es la posición del banco de, quizás, no querer establecer un precedente. Y el otro, que el BancoEstado no esté dispuesto a colaborar con la acción fiscalizadora de esta Cámara de Diputados sobre el Transantiago en un tema tan determinante como ha sido el administrador financiero, del cual ya sabemos que es el principal accionista.

Además de reiterar con energía los argumentos de la Corporación para buscar la entrega de la información requerida, quiero proponer que modifiquemos nuestra agenda y citemos o invitemos al presidente del BancoEstado para el próximo lunes, con el objeto de señalarle que esta Comisión quiere recibirlo para conocer su procedimiento, las actas y que informe cómo el banco actuó en esta materia.

Si el presidente del BancoEstado se niega a concurrir a la invitación de una comisión de la Cámara de Diputados, estaríamos claramente en un escenario de una acción obstruccionista a la transparencia y al conocimiento de estos hechos.

He dicho.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero acotar que, según la minuta, el Banco del Estado se relaciona con el Gobierno a través del Ministerio de Hacienda. Por lo tanto, deberíamos oficiar al ministro de Hacienda para que ordene la entrega de esa información por parte de esta institución.

Es necesario exigir que las autoridades correspondientes se pronuncien y ejerzan su autoridad al respecto.

El señor BURGOS.- ¿Nos estamos refiriendo al oficio enviado al BancoEstado que yo había solicitado?

El señor HALES (Presidente).- Exactamente. Oficio solicitado por su señoría, que fue hecho propio por la totalidad de la Comisión, dada su importancia.

La respuesta del BancoEstado al presidente de la Comisión expresa que no corresponde legalmente que el banco haga entrega de actas de sesiones de sus órganos superiores de dirección y administración, ya

que no dan cuenta de las actuaciones del Gobierno. Luego hacen un fundamento completo que ya fue leído.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, pediría la renuncia a todos los miembros del directorio nombrados por el Gobierno.

El señor HALES.- Señores diputados, me parece que sus intervenciones obvian cualquier comentario de parte del Presidente. Por lo tanto, procederé conforme a las proposiciones que aquí se han formulado y, quizás, agregue alguna.

Las proposiciones son, primero, enviar un oficio al Banco del Estado.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, cambio mi posición, porque yo había hecho una propuesta, pero me parece más razonable invitar al presidente del BancoEstado.

El señor HALES.- Prosigo con el resumen.

Primero, enviar un oficio al Banco del Estado, entregándole nuestra opinión, con los fundamentos que ha preparado la Secretaría, en los términos que sean necesarios.

Segundo, oficiar al ministro de Hacienda, que, de acuerdo a la ley, es su superior jerárquico, independientemente de las proposiciones o medidas sugeridas en relación al directorio del Banco del Estado, cuestión que trataremos con el ministro de Hacienda.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Sobre este tema tiendo a pensar que el Ministro de Hacienda no es el superior jerárquico. Tengo la duda. Creo que más bien el precepto es que se coordina a través del Ministro de Hacienda, pero el presidente del Banco del Estado responde a un directorio y a una nominación directa de la Presidenta de la República, de manera que no creo que haya una dependencia jerárquica. Para efectos del oficio, creo que debiera ser en términos de quien interceda, dado su rol de coordinador. Ahí hay un matiz.

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, puede precisar las características de mando que existen entre el Ministerio de Hacienda y el Banco del Estado.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, el artículo 1º de ley orgánica del Banco del Estado señala que el Banco del Estado se relacionará con el Gobierno a través del Ministerio de Hacienda."

El señor HALES (Presidente).- Entonces, tiene razón el diputado Melero.

Yo estoy dándole un carácter de jerarquía y no de relación; no es lo mismo relación que mando. Sin embargo, si se trata de relación, modificando los términos de lo que he señalado, vale la pena la

propuesta de la diputada Rubilar, en términos de oficiar al ministro de Hacienda, no para citarlo, sino para decirle que ejerza la relación que le corresponde para dar las facilidades correspondientes.

Tiene la palabra el diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, es muy grave la respuesta de funcionarios del Estado ante una petición unánime de la Comisión, solicitada por un diputado que, por lo demás, forma parte de la Concertación.

Más allá de las interpretaciones que tenga el señor presidente o fiscal del Banco del Estado, sucede que un órgano del Estado está impidiendo el trabajo de esta Comisión. Así de claro.

Hemos pedido partes de las actas que tuvieran que ver con el Transantiago, porque no tenemos ningún interés en conocer ningún otro tipo de operación crediticia. Y lo pedimos porque el señor presidente a la sazón del Banco del Estado, don Javier Etcheberry, nos señaló que él no había visto directamente ese tema, sino que lo había delegado en el gerente general y en el Comité Ejecutivo, producto de su anterior condición de ministro de Obras Públicas. Ésa fue la razón fundamental.

Entonces, esto me parece de tal gravedad desde el punto de vista de la función fiscalizadora que, además de ese oficio, deberíamos pedirle a la señora Presidenta de la República, por intermedio del ministro con quien nosotros nos relacionamos, don José Antonio Viera-Gallo, que obligue a los funcionarios de su confianza a enviarnos la información que le solicitamos. Así de claro.

El señor HALES (Presidente).- ¿Hay acuerdo en enviar oficios a los ministros Secretario General de la Presidencia y de Hacienda en los términos señalados?

Acordado.

Además, procederíamos a citar al presidente del Banco del Estado para el martes 4 de septiembre.

Adicionalmente, quiero informar que, en la misma línea, dado que estaba en la lista de interés de los invitados, he procedido a citar al actual gerente del Banco del Estado, quien, a la vez, es presidente del Administrador Financiero del Transantiago, para el día 11. Es presidente del AFT y gerente del Banco del Estado. Entonces, como lo tengo citado para el día 11, si les parece conveniente, podríamos juntar las dos materias -la negativa a entregarnos las actas con la citación a José Luis Mardones- para el día 4. Aunque él dice que no puede venir el día 4, si quieren podemos insistir con Mena y trasladarlo del 11 al 4.

El señor MELERO.- Entonces, ¿cómo quedaría el esquema de invitados de la próxima semana, del lunes, martes y miércoles? Tengo entendido de que también está citado el ministro Bitrán.

El señor HALES (Presidente).- El lunes asistirían los ex coordinadores Guzmán y Urzúa, en Santiago; el día martes 4 estaba invitado nuevamente el señor Blas Tomic, ex presidente del Metro, quien no me ha respondido el llamado. Sin embargo, ayer, su secretaria contestó un llamado que, como es muy *sui géneris*, prefiero esperar que la secretaria informe exactamente lo que dijo, ya que lo que dijo fue un tanto alambicado que prefiero no mencionar. En definitiva, el señor Tomic no viene el martes 4 y no fijó ninguna otra fecha.

El martes 4 quedó libre, por lo que invité al señor Mena, gerente del Banco Estado y presidente del AFT. Como el señor Mena no puede venir para esa fecha, lo cité para el martes 11 de septiembre. Entonces, ya que no viene el señor Tomic, podríamos citar para el martes 4 al señor José Luis Mardones, presidente del Banco del Estado, y al señor Mena, independientemente de que pueda venir o no.

El señor MELERO.- ¿Cuándo viene Eduardo Bitrán?

El señor HALES (Presidente).- Viene el miércoles 5.

Si les parece, éstos serían los días e invitados para la próxima semana.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, una observación.

En ese día que quedó libre, aparte del gerente general, ¿por qué no citamos al comité ejecutivo para que nos cuente cómo resolvió el tema?

El señor HALES (Presidente).- Es decir, se citará al presidente del banco, al comité ejecutivo y al señor Mena, quien es, además, presidente del AFT.

No invitamos al Banco del Estado para que nos informe de sus platas, sino al socio del administrador financiero y accionista mayoritario del Transantiago.

¿Habría acuerdo en lo propuesto?

Acordado.

Por favor, que ingrese el señor Guillermo Díaz.

-El señor Guillermo Díaz ingresa a la Sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señor Guillermo Díaz, en nombre de la Comisión, agradezco su presencia y su disposición para ayudarnos a cumplir el mandato de la Comisión, que es conocer los errores que se cometieron en el Transantiago.

Como usted fue subsecretario de Transportes, nos parece que nos puede ayudar a alcanzar ese objetivo y a conocer las responsabilidades en relación con las fallas y errores del Transantiago.

Tiene la palabra el señor Guillermo Díaz.

-El señor Guillermo Díaz complementa su intervención con una exposición en power point.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, agradezco la disposición para poder reagendar la invitación, ya que la primera fue imposible de coordinar.

Haré una presentación más breve de lo que tenía previsto, para poder hacerme de las preguntas de los diputados miembros de la Comisión.

Me hago cargo y soy partícipe de las palabras de los ex ministros Etcheberry, Estévez y Espejo respecto de la necesidad de realizar un proyecto de la envergadura de Transantiago y de la urgencia del mismo.

El transporte público en Santiago, antes del proyecto, tenía cifras dramáticas de mortalidad. Cada tres días moría una persona atropellada, con participación directa de un bus y esto lo hace un proyecto no tan sólo de transporte sino también de seguridad ciudadana y, sin duda, de salud.

Después de revisar mucha bibliografía y muchos proyectos, en la ingeniería no se visualiza ningún otro proyecto de la envergadura de Transantiago, en cuanto a lo integral, lo mixto, como solución de fondo y aplicación conjunta.

Se basa en una fórmula exitosa que el gobierno de Chile ha impulsado: la asociación público-privada. La experiencia fue bastante detallada por los ex ministros de Obras Públicas que me han precedido.

Es un proyecto que se diseña sin subsidio. Aquí quiero destacar un primer punto, que es muy importante. Quienes participamos de los diseños no podemos pretender ni tener la arrogancia de creer que los diseños agotan la realidad.

Un diseño es una plataforma con la cual uno construye soluciones, pero su implementación y el desarrollo de cada una de sus fases va encontrando realidades que no están acotadas en el diseño original. En consecuencia, estos proyectos son diseños no perfectos, pero perfectibles. En este punto, hago hincapié respecto de asumir absolutamente todas mis responsabilidades profesionales y como subsecretario de Transportes, cargo que ejercí a partir del 1 de julio de 2002 y hasta el 11 de marzo de 2006, y aquellas de orden político y administrativo.

Las bases sobre las cuales se construyó el Transantiago han sido vastamente tratadas. Expertos han ahondado sobre el tema y existe un documento de un panel de expertos del 2000, cuando el ministro de la cartera era el señor Carlos Cruz, en el cual se sientan las bases de un proyecto de transformación que, ya en ese minuto, hablaba de una solución integral, construida a partir de áreas alimentadoras. Incluso,

mencionaba áreas intermedias y, finalmente, recorridos troncales.

Siendo Seremi de la Región Metropolitana, me correspondió presentar las bases de ese plan, construido a partir del 2000, en distintas instancias, a nivel regional, y también fue trabajado con los operadores del transporte.

Asimismo, cabe considerar la Encuesta Origen-Destino del 2000, una sensibilización de la misma el 2002, una encuesta en terreno, el Censo del 2002 y el Plan de Descontaminación de 1999 en adelante.

A la hora de reflexionar sobre la situación del proyecto, hay cuatro interrogantes por responder: ¿Por qué se desarrolla? ¿Qué pretende? ¿Cómo se definió? ¿Cómo se implementaba? En este sentido, el ministro Etcheberry entregó una minuta respecto de una comparación entre hacer el famoso *big bang*, o cambio en un día, y una implementación por etapas. En ella daba a conocer los beneficios de ambas.

No quiero ahondar mucho, pero éste es el diagnóstico que se presentó. Está en la página web del Ministerio de Transportes, desde el 2003, donde se concluye lo que básicamente he señalado, esto es, la partición modal y el aumento del uso del auto particular en desmedro del transporte público. Además, se señala una característica muy particular de este sector, que es altamente atomizado, con la presencia de alrededor de 3 mil pequeños empresarios-propietarios - propietarios más que empresarios-, la existencia de casi 300 líneas de servicio, agrupadas en 127 empresas, sin ningún tipo de mantención, sin políticas de eficiencia ni relaciones laborales dignas.

¿Qué acciones desarrollamos como Subsecretaría? Puedo señalar cinco: Uno, definición del bus tipo, el famoso decreto 122. Desde el 2004 a la fecha, con el diputado señor Carlos Olivares hemos mantenido una larga discusión respecto de una modificación que consolida un estándar europeo versus uno nacional. Dos, licitación del sistema de taxis colectivos. Tres, licitación de taxis básicos y ejecutivos, todos insertos en lo que se considera el plan de transporte urbano de la ciudad de Santiago. A partir del 2000, se comienza la implementación de vías segregadas, exclusivas y reversibles, para gestionar de mejor forma el transporte. Esto lo hago siendo Seremi y se consolida en los años posteriores. Por último, la coordinación con diversas entidades del sector público y, en algunos casos, del sector privado, en lo cual me correspondió participar activamente, en conjunto con otros miembros del gobierno del Presidente Ricardo Lagos.

Los estudios principales con los cuales se construyó esta solución tienen que ver, fundamentalmente, con la Encuesta de Origen-Destino, el

Censo del 2002, una asesoría en diseño de negocios, hecha por Celfin en conjunto con el Estudio Cariola y con Akiris, una empresa colombiana que participó activamente en el rediseño y formulación del Transmilenio; el diseño de la imagen corporativa, realizado por Shakespeare, empresa argentina...

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor Díaz. Con diseño de negocios, ¿se refiere al modelo mismo del negocio?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- A los modelos de negocio, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- O sea, ¿usted dice a que la empresa Celfin es la que concibe cómo funciona el modelo de negocios?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No, señor Presidente.

El modelo de negocios del Transantiago viene de antes. Celfin está asociada, fundamentalmente, a Fernández & De Cea en un trabajo conjunto con la Sectra, Transantiago y el ministerio.

El señor HALES (Presidente).- ¿Para hacer qué cosa?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- El modelo de negocios, construir áreas alimentadoras y servicios troncales. Lo que hace Celfin es, fundamentalmente, el modelo de negocios del administrador financiero.

El señor HALES (Presidente).- Celfin Capitales.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Sí, señor Presidente, Celfin Capitales.

De hecho, hay una presentación del señor Errázuriz realizada en el edificio Diego Portales, en 2004, y recuerdo que algunos parlamentarios participaron en ese encuentro.

El señor HALES (Presidente).- ¿Ellos definen que existan alimentadores y troncales?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No. Fernández & De Cea propone, y el Ministerio decide y acepta. Éste es el que tiene toda la responsabilidad.

El señor HALES (Presidente).- ¿De quién es la propuesta?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- La propuesta es de Fernández & De Cea, en conjunto con la Sectra.

Lo que hace Celfin -corrijo- es fundamentalmente el trabajo de modelación y construcción de soluciones para el administrador financiero.

Hubo varias visitas extranjeras a Chile y nuestras hacia el exterior para ver otros modelos de solución. Además, se contratan los servicios de Aditiva y de la Fundación Chile para hacer auditorías a las ofertas, tanto del AFT como del sistema de información y atención de usuarios. Asimismo, se contrata una consultoría con IGT Invertec para definir la estructura

de costos y la proyección de ingresos que Metro requiere para su normal funcionamiento. Este tema es importante a la luz de la incorporación de Metro.

Cuando se define la situación en general y se evalúa que Metro es el pilar fundamental sobre el cual se construye esa situación, era importante saber cuáles eran las proyecciones y obligaciones que Metro tenía en el largo plazo. Este proyecto tiene entre doce y quince años de duración para algunas concesiones, en la medida en que se van desarrollando normalmente. Por lo tanto, era gravitante conocer las implicancias que esa estructura de servicios podía tener en Metro, porque podría afectar directamente su patrimonio. Por lo tanto, se contrata una consultoría, que permite establecer una estructura tarifaria, a la que me referiré más adelante.

Posteriormente, hay una auditoría en la licitación de las bases de vías, realizada por CIS Consultores y, finalmente, una cantidad importante de modificaciones normativas que tienen que ver con los decretos N^{os} 122 y 212, que es el decreto marco que permite hacer gestión al Ministerio de Transportes en los distintos modos de transporte público.

El propósito del Transantiago es, fundamentalmente, mejorar la calidad del servicio, ofrecer un sistema económico y mantener la partición modal. La comparación está en la web desde 2004 -es la última versión que encontré-, y no me referiré mayormente a ella porque es muy conocida por ustedes.

Como tuve oportunidad de ver algunas sesiones por televisión, quiero mostrarles cómo estaba armado el equipo de Transantiago. Eso me parece importante para ir entregando mayor información para la oportuna toma de decisiones.

El señor Javier Etcheberry fue ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones a partir de 2002, año en que se crea el equipo directivo de la Coordinación de Transantiago. Luego, él fue reemplazado por el ministro Jaime Estévez. En mi caso, me hago cargo nada más que hasta el 11 de marzo de 2006, porque después salgo del Ejecutivo. El subsecretario de Transportes señor Patricio Tombolini estuvo en su cargo hasta el 30 de junio de 2002. Luego, asumo dicho cargo a partir del 1º de julio de ese mismo año. Posteriormente, los coordinadores que se van reemplazando son Germán Correa, Aldo Signorelli, Isabel Guzmán y Danilo Núñez. Si mal no recuerdo, en marzo o principios de abril no hubo un coordinador formal, porque el cargo fue ejercido interinamente, como subrogante, por el señor Rodrigo Urzúa, cuya función esencial está detallada más adelante y tiene que ver con la concepción del modelo de negocios.

El señor HALES (Presidente).- Nosotros también teníamos otro cuadro más o menos similar al

suyo. Por lo tanto, ésa es la plana mayor de los responsables de las distintas fallas y en diferentes instancias y niveles de la totalidad de las materias que correspondían al Transantiago hasta marzo de 2006.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- La Unidad de Servicios de Transportes estaba liderada por la señora Mónica Zucker, una ingeniera en transportes que estuvo prácticamente durante todo el período.

La Unidad de Negocios estaba inicialmente a cargo del señor Marcelo Farah, cuya gestión terminó en marzo de 2003. Fue reemplazado por el señor Rodrigo Urzúa, quien deja el cargo en junio de 2005 de la Coordinación del Transantiago, que no se vuelve a llenar.

La Unidad de Infraestructura estaba a cargo del señor Raúl Barrientos durante todo este período. Asimismo, la Unidad de Tecnología fue liderada primero por el señor Francisco Unda, quien fue reemplazado por don Hernán Méndez. Después asume el señor Dagoberto Cereceda y éste, a su vez, es reemplazado por don Andrés Silva.

El señor Aldo Signorelli fue el secretario ejecutivo de la Sectra hasta marzo de 2003, fecha en que asume el cargo de coordinador del Transantiago. En la Sectra es reemplazado por el señor Henry Malbrán.

El señor HALES (Presidente).- Según nuestra información, al señor Rodrigo Urzúa también corresponde colocarlo en la línea de Germán Correa, por cuanto fue coordinador de Transantiago por un par de meses. Sin embargo, su nombre no aparece en el cuadro que usted nos muestra. ¿Es un error de información o se debe a que, como estuvo poco tiempo en el cargo, no lo incluyó?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, no lo incluí porque el señor Urzúa estuvo en carácter interino, subrogante. No fue nombrado formalmente. Ésa es la razón.

Ahora, continuando con mi exposición, quiero señalar los primeros hitos entre 2004 y 2005.

En diciembre de 2004, se licitaron los servicios de transportes troncales y alimentadores. En enero de 2005 se firman los contratos de concesionarios de vías. El 29 de marzo de 2005 se reciben las ofertas del Administrador Financiero del Transantiago. En abril, se adjudica el AFT y comienza la venta de las bases de licitación para el Centro de Información y Gestión, CIG, hoy llamado Servicio de Información y Atención a Usuarios de Transantiago. En julio de 2005, la licitación del SIAUT se declaró desierta y las razones las explicó claramente el señor Estévez en la sesión del lunes recién pasado. Se contemplaba que en seis años el promedio de gasto sería de 8,13 millones de dólares, en un año electoral. A juicio de quienes evaluábamos, no nos quedó clara la adecuada relación

entre los costos involucrados y los resultados comprometidos. Por lo tanto, declaramos desierta la licitación y, luego, se contrató a CIS Consultores para reformular las bases de licitación, las que quedaron debidamente tomadas de razón y perfeccionadas durante el 2006. Finalmente, en octubre de 2005 comenzó la primera fase de Transantiago, el inicio del AFT y la administración de los contratos de los operadores de transporte.

Ahora, en cuanto a la implementación por fases, a partir de octubre de 2005 y hasta mayo de 2006 se desarrolló la fase 1, que comienza con el nuevo esquema empresarial y laboral. En ese primer año de transición se sientan los pilares fundamentales. Lo primero fue establecer empresas de transporte - recuerden que teníamos un sistema altamente atomizado y queríamos formalizar una industria- y lo segundo fue la entrada de buses nuevos al sistema.

Aquí hay un primer punto que quiero consignar, ya que es una debilidad del proyecto a la luz de los resultados, y tengo parte importante de esa responsabilidad. Creo que la incorporación de buses articulados de esta envergadura a la malla anterior no fue del todo exitosa. Los resultados en términos de costo operacional fueron más malos de los previstos y la relación con la ciudadanía no fue positiva. Basta recordar muchas imágenes puntuales de problemas operacionales de estos buses. Sin duda, a la luz de la experiencia actual, habría sido importante reposicionar esto dentro del calendario de acciones.

La fase 2 comienza en mayo de 2006. Allí se contempla la puesta en marcha de la tarjeta bip, sin contacto, como medio de pago. Así estaba establecido en las obligaciones del AFT.

La fase 3, que se inicia a partir de agosto de 2006, que luego se posterga a febrero de 2007, incluye los cambios de recorridos, la integración tarifaria y la integración de Metro a Transantiago. Vale decir, en la tercera fase recién se cumple la implementación completa del proyecto.

Quiero detenerme un poco en el esquema que simplifica cuál es la relación de operación del usuario del transporte público y usuario del Transantiago. La lógica es que el usuario tome un alimentador, haga un trasbordo, luego tome un troncal o Metro y, si es necesario, haga otro trasbordo para un nuevo alimentador.

Recuerdo que tuve una larga discusión con el diputado Olivares, que es mi vecino en la comuna de Lo Prado, respecto del peso del trasbordo. Aquí hay que hacerse cargo de una mala evaluación. Parte importante de algunas de las dificultades que el proyecto está teniendo en su implementación tiene que ver con la valorización de los trasbordos. Creo que subvaluamos el

costo social del trasbordo y eso tiene mucha implicancia desde el punto de vista de la construcción de soluciones y en los tiempos de desplazamiento. La valorización del tiempo ha ido cambiando. A mi juicio, esto tiene mucho que ver con cómo se ven los tiempos, porque mientras se espera la percepción del tiempo transcurrido se multiplica respecto de la realidad. Es algo que a mí me ocurre, porque no tengo a auto y soy usuario del sistema. A veces tengo que medir cuánto fue el tiempo real de espera para poder tener una evaluación concreta de los tiempos de demora.

No cabe duda de que el contexto en el cual se implementa el proyecto cambia la valorización de los costos de trasbordo. Ahí hay un tema que se debe revisar y que, sin duda alguna, se reflejará en la conformación de nuevas mallas de recorridos y en la prestación de servicios, que se corrigen, fundamentalmente, con servicios expresos, más flexibilidad al momento de modificar recorridos y dotando de más herramientas a los operadores.

Ése es un segundo punto que quiero relevar respecto de aspectos que, a mi modo de ver, se relacionan con deficiencias del diseño.

A continuación vemos un esquema de cómo está construido el sistemas de transporte. Son los resultados del 2005, tanto de troncales como de alimentadores.

Como deben recordar, las bases de licitación establecían un arco de precios que incluían un precio piso y un precio techo, para evitar la depredación de precios, vale decir, que se hiciera *dumping* o que se estructurara un cartel que hiciera subir las tarifas, cosa que había pasado en licitaciones anteriores. Cuando se licita en contexto de mercado cerrado, los proponentes tienden a formar carteles, con lo cual son ellos, y no la licitación, los que terminan imponiendo la tarifa.

Un factor de desempate era el aporte a la reserva técnica. Nosotros esperábamos poder contar con una reserva técnica de entre 10 y 30 millones de dólares. Los más optimistas esperaban 30 millones; yo apostaba a 10 millones. Sin embargo, ahí hubo un equívoco absoluto, ya que los proponentes y, finalmente, los adjudicatarios de la licitación fueron capaces de ofertar casi 176 millones de dólares para hacerse del negocio del transporte público de Santiago.

A la luz de los resultados, eso me parece tremendamente importante, porque un mercado que era absolutamente precario en la articulación de soluciones era capaz de construir una solución que generó una oferta por casi 180 millones de dólares.

Voy a hacer una reflexión acerca de cómo se construía la flota mientras me correspondió ejercer el

cargo de subsecretario, esto es, cómo van entrando buses al registro de transporte público.

Como ustedes bien saben, el Ministerio, a través de las Secretarías Regionales Ministeriales, administra un registro que se consolida a nivel central en la Subsecretaría de Transportes.

Antes del Transantiago -vale decir, antes del 21 de octubre; esto es, hasta el 20 de octubre-, Santiago tenía un total de 7.012 buses autorizados para trabajar. A esa cantidad había que descontarle la tasa de fallas y una serie de cosas más, por lo que, en términos reales, podemos decir que en Santiago había entre 6.000 y 6.200 buses que operaban con la anterior maya de recorridos, que era absolutamente deficiente.

Con la incorporación de 1.122 buses del Transantiago, que eran fundamentalmente buses articulados de 12 metros -en esta materia el diputado Moreira me debe una disculpa público, porque habíamos apostado que si en esa fecha llegaban los mil buses, él iba a hacer un reconocimiento público-...

El señor MONTES.- Debe muchas.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- En ese caso, anótenle una más.

El señor MELERO.- En todo caso, es bastante menor que su lista de deudas, don Guillermo.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No sé, no conozco tanto su vida personal como usted la mía.

El señor MELERO.- Me refiero a las deudas en su rol de subsecretario.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Encantado pagaré todas las que pueda.

El 21 de octubre llegamos a tener 7.900 buses, fundamentalmente asociados a la incorporación de los 1.122 buses nuevos a los que me acabo de referir.

Gracias a la última gestión que hicimos como administración en esta materia, el 23 de enero logramos gestionar la incorporación de 1.596 buses nuevos, con lo cual llegamos a tener una flota de 7.974 buses.

Finalmente, el 14 de abril de 2006, entraron 1.840 buses nuevos, incluida una pequeña cantidad que corresponde a las unidades alimentadoras 4 y 9, que son buses nuevos de pequeña escala, que también estaban asociados al plan. Con ellos se alcanzó un total de 7.311 buses.

Un tema al cual se refirió el ex ministro Espejo con detención, según leí en la prensa, fue cómo se construyó el escenario de modelación y la cantidad de buses con los cuales se llamó a licitación.

Hay un escenario de modelación, el N° 11, de agosto de 2004, que termina por establecer que la necesidad de buses en el sistema es de 4.576 unidades. Esto se hace a partir de la estimación de demanda de la Encuesta Origen-Destino de 2001.

La flota ofrecida por los concesionarios en la licitación es de 4.515 buses. Por lo tanto, uno puede establecer que esa diferencia podría tener algún tipo de impedimento para el proyecto. Sin embargo, los consultores Fernández & De Cea hacen un estudio detallado, "Análisis de Escenarios de Diseño para Transantiago", que se le encarga el 2006, entre el 7 de junio y el 10 de agosto, en que se les pide que sensibilicen la dotación y la oferta de buses asociada al proyecto. Lo que hace este estudio es corregir la demanda referencial.

El único dato concreto que teníamos era la medición de 2001, corregida por el Censo de 2002 y, por lo tanto, uno podía hacer una proyección de cómo se iba a comportar la demanda de buses. Se podía establecer una curva a raíz de la historia, que era de 1,7 por ciento de crecimiento promedio. Sin embargo, en esta medición se encuentra que hay un aumento de la demanda de 11 por ciento. Las explicaciones para eso pueden ser muchas, fundamentalmente la mayor actividad económica en el año en que se realiza esta medición versus el 2001, que era un año de baja actividad económica.

El estudio también incorpora los bucles, servicios cortos de ida y regreso, servicios expresos - que se estaban evaluando- y se incorpora la totalidad de vías exclusivas, segregadas y reversibles en la ciudad.

Ahora me referiré a la comparación entre lo modelado y lo ofertado. Las conclusiones del informe N° 1 lo tiene la Comisión, porque entiendo que el ex ministro Espejo y la consultora Fernández & De Cea también lo trajeron.

El escenario 1, orden de trabajo 1, página 1-70, que también está en la página web del Ministerio de Transportes, concluye que la reproducción -vale decir, la oferta de buses- es adecuada; que por el aumento en la proyección de viajes, se prevé un deterioro en el nivel de servicio, aumentando los tiempos de espera en horas punta; que la operación del Metro será a capacidad, cosa que también es errada a la luz de los hechos, porque su capacidad está absolutamente sobrepasada; que en períodos fuera de punta el tiempo de espera disminuye un 36 por ciento. La realidad muestra en la calle que los tiempos de espera en la hora valle son bastante más aleatorios que en horas punta. Los tiempos de espera aumentan en horas punta, no descienden. Y aquí hay un primer efecto de lo que señalaba anteriormente: aumenta el número promedio de transbordos aumenta.

¿Cómo se construyó la malla de recorridos del escenario 11 de la licitación? Primero, se recoge en el trabajo de Sectra y de Fernández & De Cea un modelo estratégico, el que se realiza con detalle a nivel de cada una de las comunas.

El 7 de abril de 2005, se efectúa un seminario en que participan 33 municipios, fundamentalmente sus direcciones de Tránsito y profesionales del área, y algunos alcaldes. Luego, se realizan mesas de trabajo por comunas y por áreas geográficas, en las cuales yo participo activamente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede entregar actas de ese seminario?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Creo que deben existir en el Ministerio de Transportes. Yo no tengo notas de eso, pero sé que en la página web del ministerio están las presentaciones que se hicieron.

Luego, se hace una evaluación interna por los equipos técnicos de Transantiago. Después, se verifica esta solución en y con el modelo y, finalmente, se termina haciendo el trabajo con operadores para ver lo que está arrojando el modelo, porque habitualmente los modelos arrojan servicios imposibles de prestar, y este trabajo permite hacer la corrección.

Sobre la base del estudio elaborado por IGT Invertec sobre la valorización de costos de la integración de Metro a Transantiago, se establecieron los siguientes niveles de remuneraciones para el ferrocarril subterráneo: de 0 a 583 millones de pasajeros transportados al año, 0,36 dólares por pasajero; de 583 a 717 millones de pasajeros transportados al año, 0,15 dólares por pasajero, y sobre 717 millones de pasajeros transportados al año, 0,08 dólares por pasajero.

Lo anterior puede ser un factor que explique los problemas que está teniendo el sistema de transporte en la actualidad, porque aparentemente estamos en el tramo intermedio de la cantidad de pasajeros por año que se previó sería capaz de transportar el Metro, de manera que la diferencia de la que no es capaz de hacerse cargo está siendo cubierta a través de viajes en el sistema de buses.

En cuanto al Administrador Financiero del Transantiago, quiero consignar con detención que, respecto de la oferta recibida el 29 de marzo de 2005, efectuamos una evaluación muy positiva de que se hubieran presentado los cuatro principales bancos de la plaza con el operador más importante de la industria del *retail* y el principal operador tecnológico del país, porque sólo la banca representa aproximadamente el 76 por ciento de las colocaciones de transacciones en el mercado local. Por lo tanto, quedamos muy satisfechos de esa oferta, porque era muy importante a la luz de un proyecto tan ambicioso como Transantiago.

En materia de resultados de la licitación, se esperaba una inversión comprometida aproximada de 100 millones de dólares y una comisión de 1,95 por ciento por administración de fondos.

En la minuta que entregó a la Comisión el ex ministro Jaime Estévez en la sesión del lunes pasado se consigna que para tener cierto resguardo ante esa agrupación de bancos se estableció que, a medida en que se incorporaran otros bancos, la tasa de cobro iría en descenso. Se adoptó esa medida con el objeto de resguardar la incorporación de nuevos actores que podrían tener interés en cobrar algo mucho más atractivo.

Por lo tanto, según la evaluación que hicimos en esa época, sobre la base de la inversión comprometida de 100 millones de dólares, el costo del AFT se traducía, en tarifa de 2005, en 10 pesos por transacción.

El 24 de julio de 2005 recibimos ofertas por el Servicio de Información y Atención a Usuarios de Transantiago, SIAUT, pero esa licitación -tal como lo mencionó el ex ministro Jaime Estévez- fue declarada desierta por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones debido a esa relación de precios y por la sugerencia que en su oportunidad nos hicieron los alcaldes De la Maza, Ossandón y Undurraga.

Hay un tercer punto que me gustaría consignar respecto de las falencias que arroja el diseño, tal como se puede comprobar a la luz de los resultados de la implementación.

La valorización y la importancia de la infraestructura, tanto en materia de paraderos, de corredores segregados como de gestión, son muy significativas de acuerdo con los resultados que estamos viendo, de manera que creo que en ese aspecto debimos haber puesto mucho más hincapié a la hora de establecer algunos resguardos en ciertas áreas de infraestructura al momento de la implementación.

Esa es la tercera señal que quiero dar respecto de las deficiencias que puede tener el diseño y consignar que en el proyecto originalmente se terminaba la colocación en la relación de flota en las estaciones de trasbordo e infraestructura el año 2010.

Quiero detenerme unos minutos para señalar un punto del diseño de Transantiago que a mi juicio es positivo.

Las estadísticas elaboradas por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, Conaset, sobre la base de la información de Carabineros de Chile, certifican una baja en la siniestralidad de tránsito en los primeros meses de operación del sistema.

La siniestralidad de tránsito asociada a la participación de buses de la locomoción colectiva urbana en el Gran Santiago en el período 2000-2006 llegó a 6.342 buses involucrados, pero en 2006, cuando partió Transantiago, se produjo un descenso importante de esa cifra.

Al respecto, si uno compara las estadísticas en el período comprendido entre febrero y mayo de 2006 con el mismo período de 2007, en la misma ciudad, con menos autos, uno encuentra que la cantidad de siniestros de tránsito bajó en forma importante, de 1.217 a 699. Es decir, se produjo un descenso de 518 eventos, lo que equivale a aproximadamente 40 por ciento.

Asimismo, la cantidad de víctimas desciende en forma importante.

Respecto de un tema que ha figurado en la prensa, quiero explicar el rol que nos corresponde. Los funcionarios públicos, cuando tenemos cargos directivos, estamos obligados, por norma, a esperar seis meses para participar en actividades relacionadas con lo que nos tocó gestionar, dirigir, planificar o fiscalizar.

Esperamos con un amigo un total de diez meses para formar una empresa de transportes que tenía otra finalidad. La idea sigue presente, pero está un poco postergada.

Esto se adjunta a una definición que toma la autoridad en enero de 2007. Al parecer, hay un informe de noviembre de 2006, que identifica que hay una carencia de buses.

Por lo tanto, se pide a los operadores de transportes inyectar flotas adicionales, por un período bastante acotado, que inicialmente era de seis meses. Pero no sé en cuánto está ahora. Se nos pide, como empresa, hacer un diseño sobre eso. Y comenzamos a trabajar en febrero.

En febrero y marzo hubo anuncios en la prensa. Identifican el teléfono de nuestra oficina. Piden la incorporación de buses usados bajo ciertas condiciones para las revisiones técnicas, mecánica y pintado. Y el total de buses administrados en ese momento era de 264. Nosotros, como empresa, logramos capturar 54. A los 45 días, hicimos entrar este proyecto a la empresa que nos contrata a través de una de sus filiales, para gestionar el resto de los meses. Eso no tiene nada del otro mundo. Algunos han esbozado que hay manejo de algún tipo de información privilegiada. Para juntar 54 buses, puedo asegurar que no hay información privilegiada posible.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, nuestro invitado es un asesor privilegiado, y determinante, en todo el proceso del Transantiago.

El solo hecho de haber sido subsecretario de Transportes desde 2002 a 2006, y de un biministro, quiere decir que le recae fuertemente el tema del transporte. Entonces, para mi gusto, es el más relevante e importante responsable del diseño e

implementación del Transantiago, porque tuvo participación en ambas facetas.

Por consiguiente, también, a mi juicio, es responsable principalísimo, con una acción ineludible, en el fracaso del Transantiago.

La exposición del ex subsecretario es de mucha información, pero de poca justificación.

Hubiese querido alguna acción más contundente, salvo algunas menciones, tales como que se subevaluó el costo social y que se debió haber puesto más hincapié en determinados aspectos.

Pero no he escuchado del ex subsecretario ninguna autocrítica sustancial, ningún *mea culpa* fundamental frente a tamaña calamidad.

Pero vamos a las preguntas específicas.

Don Guillermo Díaz es además un ideólogo del sistema de transporte público. Ha publicado un extenso trabajo. A mi juicio, es el generador principal del modelo troncal alimentador.

En virtud de una serie de supuestos, como puede verse en la publicación de un trabajo muy interesante -que comparte don Guillermo Díaz con don Andrés Gómez Lobos y Andrés Velasco, en la primavera del 2004-, justifican y nos dan señales de estos supuestos.

Es difícil hacerle preguntas específicas al ex subsecretario Díaz, porque está prácticamente en todo. Los cambios iban a traer problemas, pero también soluciones, como acabar con la guerra de los pasajeros, desincentivar el uso del transporte privado, generar una menor contaminación, uso del GPS, de las vías exclusivas y segregadas, inversión en infraestructura, etcétera. ¿Qué pasó que todos esos supuestos, que en su momento escribió y diseñó, han demostrado un fracaso tan grande?

La segunda pregunta dice relación con un tema más específico y se refiere a la central de información y gestión. Como primer capítulo, dentro de lo que se diseñó en tiempos de don Germán Correa, estaba la central de gestión y control de buses y que, posteriormente, a nuestro entender, pasó a ser la central de información y gestión que iba a ser licitada en abril de 2005.

Sin embargo, esa central de información y gestión desapareció y fue reemplazada en parte por lo que era el sistema de información a los usuarios.

Si existía el supuesto de que era fundamental en la gestión controlar la flota de buses a través de la central de control y gestión, ¿por qué se modificó y pasó a manos del AFT? Hoy vemos que está en graves dificultades con el tema financiero. ¿Qué motivó esa modificación? ¿Cómo es posible que un supuesto tan esencial, como lo sostenían don Guillermo Díaz, don Germán Correa y don Andrés Velasco, haya sido

modificado de tal manera que actualmente no existe y el control de flota esté, a mi juicio, muy débil?

Por último, está todo el tema del servicio de información a los usuarios. Se trata de otro gran fracaso. Lo hemos dicho en numerosas oportunidades.

Durante la gestión de don Guillermo Díaz se llamó a licitación; sin embargo, se declaró desierta. Sólo un año después fue adjudicada la empresa Data Comicrom Internacional.

¿Qué pasó en esa etapa inicial? ¿Cuáles fueron los elementos que hicieron esperar tanto tiempo? ¿Por qué solamente se contó con siete meses para informar a los usuarios?

Ya hemos dicho que fue más una campaña de marketing que de información, que generó gran desorientación en la gente y que hasta hoy sigue siendo una de las falencias.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, sería bastante presuntuoso si aceptase acaparar el papel de ideólogo, pero, sin duda alguna, me siento responsable de ser uno de los principales actores de la defensa del proyecto.

Lo dije en mi intervención y no tengo ningún problema en reconocerlo.

Fui seremi por casi un año y medio, luego estuve en la Conama y después tuve el honor de ser nombrado subsecretario de Transportes en el gobierno del Presidente Lagos. Por lo tanto, jugué un rol importante en esto.

Insisto, me parece presuntuoso ser el ideólogo, jugué un rol importante, conozco el tema, pero no tiene nada que ver una cosa con otra.

Me quiero hacer cargo de la pregunta con la información de que dispongo, porque podrá ser juicio de profesionales y técnicos. Sin la información adecuada puede ser un poco irresponsable.

Creo que hay una suma de factores que hacen que el sistema no tenga los resultados que se diseñaron. Confío en que teniendo la adecuada implementación, las instalaciones y las fusiones que aún no están activas en el sistema, se va a corregir.

Fundamentalmente, mi impresión es que, y lo han declarado las autoridades actuales del Ministerio, uno de los problemas centrales que tiene hoy el sistema no dice mucha relación con los efectos tecnológicos, sino principalmente con la oferta del servicio en la calle.

Comparto los juicios de quienes me han antecedido. Creo que hay un deficiente oferta de buses en la calle. Mi estimación es que deben estar operando cerca de 4.100 buses.

Entiendo que hay datos que a través del sistema de flota le está entregando el AFT al Ministerio. Sin duda alguna esto cambia cuando se alcanzan los 4.500 ó 5.100 buses. El escenario cambia radicalmente, porque la construcción de las mallas es más eficiente.

Obviamente, si se tiene la capacidad de ver la gestión de flota o hacer correcciones sobre ella, es mucho más eficiente el uso de esos recursos. Hay allí un tema que al parecer hoy se comienza a subsanar, o ya lo está. Esos son los dos factores principales.

En la información a los usuarios, que tiene que ver con su tercera pregunta -después abordo la segunda-, hay un tema de tiempos y de aplicación, relacionados con las percepciones. Las comunicaciones tienen que ver mucho con la manera como se perciben. Es lo que he aprendido en mi vida profesional. No soy un experto en eso, pero, sin duda alguna, es la lectura que se puede hacer ante un servicio que cambia con un déficit importante de buses.

El Subsecretario Núñez reconoció en esta Comisión que no había superado los 3 mil o 2 mil 700, algo así, durante los primeros días de operación. Creo que influye, en gran medida la recepción de la información que se tiene.

Otra cosa que me tocó vivir, por un trabajo profesional que he estado viendo, es que la gente trata de reconstruir el viaje que antes hacía. Eso no tiene que ver, necesariamente, con lo que el sistema le está ofertando.

Me ha tocado conversar con gente de mi barrio, que pregunta cómo tengo que devolverme dos cuadras para poder avanzar. Esa es una cosa que la gente no entiende, porque está acostumbrada a acercarse en sus decisiones, no a devolverse. Tiene que aprender.

Respecto a la segunda pregunta, esto es sobre el sistema de información y gestión de buses, si revisan el documento que hicimos con los economistas Velasco y Gómez-Lobo, este consta de tres partes. Lo primero es que las empresas tienen que tener un centro de gestión de flota propio, un centro operacional. Vale decir, a ellos se les permite hacer gestión de su recurso capital.

Lo segundo, el AFT debía proveer eso. Recuerden que esa licitación tiene dos componentes: uno de provisión de servicios de cobro, y otro de provisión de áreas tecnológicas.

Tercero, el Siaut, al momento de la licitación, llevaba ese componente. Eso lo recuerdo y está en la primera versión. Pueden bajarlo de la web, donde están las bases originales.

Lo que pasó después, no lo sé. Dejé el cargo el 11 de marzo de 2006 y no puedo contestar qué pasó.

Lo que dejamos bastante avanzado, pero no en forma definitiva, fue el estudio que CIS Consultores estaba haciendo sobre esa materia. Entiendo que hoy CIS es asesor del Ministerio.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, durante el mandato del señor Díaz se eliminó el sistema de control de gestión buses. Quiero que me precise cuáles fueron las razones que fundamentaron el término de un sistema que era uno de los supuestos básicos y que ustedes le daban la mayor importancia.

El señor HALES (Presidente).- Puede contestar, don Guillermo.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, permítame corregir: eso no fue durante nuestra gestión. Licitamos dos hechos importantes y declaramos desierto un tercero

En la licitación de hoy, los concesionarios tienen obligación de tener los denominados COF, o centro de operación de flota. El AFT tiene la obligación, porque así lo adoptó en el formulario específico que señala eso, de hacer la provisión de tecnología y la de los servicios.

El sistema, en su versión original del centro de operaciones de gestión, que es lo que nosotros licitamos y que se llamó provisionalmente Siaut, tenía un tercer elemento de modificación. Eso consistía en que un tercero miraba e informaba a su vez al Ministerio.

Esa licitación es la que se declara desierta en julio de 2006.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, por su intermedio, ¿cuál fue su participación concreta y específica en la elaboración de los contratos de licitación de los operadores de buses y tecnológicos? ¿Cuál fue su relación, en esta materia, con el ex ministro Etcheberry y después con el ex ministro Estévez? Le hago esa pregunta y le pido que se refiera a si considera que en la elaboración de esos contratos se pusieron malos incentivos y a si se hicieron mal las cosas.

Está claro que hoy el ministro Cortázar está abocado a modificar lo temas sustanciales que ustedes avalaron en los contratos, en lo que en esta Comisión hemos establecido como una suerte de sistema garantista a favor de los operadores y en perjuicio de los usuarios.

¿Cuál fue la concepción que ustedes tuvieron en la elaboración de los contratos y qué le parece que hoy se esté modificando -borrando prácticamente- respecto a lo que ustedes elaboraron?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Los contratos son redactados por los abogados. Soy ingeniero civil industrial y tengo posgrado en esa área, pero no soy experto en contratos, pero sí los tenía que visar.

El señor HALES (Presidente).- Debo hacerle una precisión. Cada vez que los diputados nos referimos a los contratos, es porque queremos saber respecto de la concesión de ellos.

Al preguntar por los contratos nos interesa la redacción desde el punto de vista de su concepción, la doctrina, lo que los inspiraba y que terminó en el resultado que juzgamos.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Di esa explicación porque tiene mucho que ver con lo que es la ingeniería técnica.

Ahora bien, los contratos firmados del Transantiago reflejan lo que las bases de licitación establecen. Esto pasa en cualquier proceso de licitación pública. Por lo tanto, el rol que me cabe a mí o a cualquier funcionario del Ministerio de Transporte que participó en este proyecto es asumir la responsabilidad administrativa y judicial que corresponda.

Como Subsecretario visé esos contratos, pero, a mi juicio, lo importante, y permítanme una discrepancia, está en las bases de licitación.

El señor MELERO.- Refiérase a esas bases.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Las bases de licitación se construyen, pero no son bases garantistas.

Es distinto ser garantista que construir un modelo para hacer garantías. La única forma de financiar un proyecto de estas características es poder entregar, contra la inversión, ciertos valores predefinidos. Esos se llaman mínimos garantizados.

La industria de concesiones de infraestructura se construye así. Sobre el mismo contrato lo que se hace es atraer inversiones al tipo presente versus pago futuro.

Lo que hace este proyecto es hacer una distinción respecto de los montos y los porcentajes a garantizar respecto a la demanda referencial. La demanda referencial es lo que se refiere a lo que se espera de cada unidad de negocio-transporte en un período de tiempo.

La demanda referencial, por tanto, genera el total, el ciento por ciento. Las bases de licitación establecen ciertos costes, distintos al ciento por ciento, en donde se entrega una garantía al empresario, una vez adjudicado el contrato, para construir los financiamientos necesarios.

Es así como los troncales, que tenían buses nuevos, tenían un 90 por ciento de ingreso por mínimo garantizado, que eran modificables en el tiempo.

Ahora bien, los buses usados tenían un porcentaje notoriamente menor que ese, porque tenían una parte del capital prepagado; por lo tanto, no era necesario tal volumen de dineros consignados en poder de un tercero. A su vez, en los buses alimentadores era más baja todavía, porque los volúmenes eran más bajos.

Entiendo, por lo que he leído en la prensa, que lo que ha hecho el ministro Cortázar es modificar fundamentalmente dos cosas en los contratos. No existe una modificación global de los contratos, sino una modificación, primero, en cuanto a la decisión de dar garantía temporal, inicialmente de 6 meses, para posteriormente dar una garantía del ciento por ciento según las demandas referenciales, que es distinto a lo que se ha establecido en las bases.

Lo segundo es poder corregir un factor de garantía respecto de la presencia. En este sentido a algunos se les bajó a 65 por ciento, según he leído en la prensa, lo que puede ser un incentivo para transportar más pasajeros.

Recordemos que parte importante de la aplicación de estos porcentajes se debe a que veníamos de un modelo altamente competitivo en calles. Lo que hacía era competir abiertamente por pasajeros transportados, lo cual generaba externalidades negativas importantes.

El señor MELERO.- Usted participó en la implementación y puesta en marcha de una de las fases en octubre de 2005, junto al Presidente Lagos y al entonces ministro Estévez. ¿Estaban las condiciones de infraestructura mínimas para que eso pudiese empezar a operar? A su juicio, ¿fue una decisión responsable, a la luz de los hechos en que han quedado en evidencia - me refiero a las graves falencias que había-, poner en marcha esa etapa del Plan Transantiago en esa fecha? ¿Cree usted o formó parte de la decisión de algún criterio político de interés del Presidente de la República de la época de echarlo a andar a todo evento dada la proximidad de las elecciones? ¿O nunca estuvo presente un análisis político en la decisión?

Quiero pedir a don Guillermo Díaz, si lo estima pertinente, que haga alguna autocrítica sobre su gestión y mencione las responsabilidades concretas que asume en el fracaso del plan.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra a don Guillermo Díaz.

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, lo señalé cuando hice mi intervención. En la pregunta inicial hay dos partes: una pregunta y un juicio más bien político. Me voy a hacer cargo de la pregunta.

Quiero referirme, primero, a la decisión y, después, a la comparación con los hechos, porque si uno se pierde en los tiempos la reflexión no conduce a nada.

Al momento de la decisión, nos parecía prudente que el programa de inversiones de que disponíamos en el tema de la infraestructura, hacía posible la implementación de la primera parte del Transantiago, es decir, la incorporación de flotas nuevas de buses y la empresarización del sector.

Segundo, una autocrítica que hago es que nosotros debiéramos haber consignado los tiempos de demora de la infraestructura y su significancia a la puesta en operación del proyecto. Eso lo dije en mi intervención inicial. No me quiero correr de mi responsabilidad. Aquí hay un elemento de autocrítica serio. Quienes hemos trabajado en este sector, por mucho tiempo valoramos de una forma distinta, a la luz de los resultados del Transantiago, la importancia de la infraestructura. Aquí no hay ninguna consideración política. Cuando uno toma una decisión política trata de alejarse del momento de *cuando las papas queman*. Aquí, al contrario, hay una decisión absolutamente técnica que permitía tener los tiempos suficientes para que las empresas se instalaran como tales y dar tiempo a ciertos requerimientos que en ese momento eran urgentes.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, de una u otra manera vamos avanzando en las responsabilidades políticas. El ex ministro Estévez, el ex ministro Espejo y ahora el ex subsecretario Díaz han asumido su responsabilidad política respecto del problema que hoy tenemos en el Transantiago. Por lo menos, se va avanzando en ir estableciendo algunas responsabilidades, pero hemos escuchado varias intervenciones y en todas se habla de que las proyecciones son adecuadas, que está todo correcto, que todo fue fantástico; sin embargo, igual tenemos problemas en la calle. Entonces, ¿cual es la opinión del ex subsecretario Díaz respecto de esto? ¿Qué está ocurriendo? Si estaba todo tan perfecto, tan fantástico, ¿por qué ocurre lo que ocurre?

Después, me gustaría consultarle si él cree, mirando retrospectivamente, si fue correcta la decisión de pedirle la renuncia a Germán Correa, en circunstancias de que éste fue uno de los principales gestores del diseño del plan de transporte público y si acaso usted tuvo algún tipo de discrepancias con él respecto del tema del Transantiago.

Luego, quiero saber si usted tuvo una participación activa en la fase de diseño de Transantiago. Quiero saber con mayor precisión qué errores de diseño no fue posible corregir y fueron traspasados a la nueva autoridad y si acaso esa información fue debidamente entregada a las nuevas autoridades. Además, quiero conocer cuáles fueron las

principales trabas que usted detectó para avanzar en el desarrollo del Transantiago: ¿Los operadores, los privados, la infraestructura?

Se habla de Sonda como el principal proveedor tecnológico de sistemas computacionales, pero, ¿estaba capacitado efectivamente Sonda, según su mirada?

Es cierto que el AFT es quien contrata a Sonda y no directamente ustedes, pero hemos visto que una y otra vez sigue fallando Sonda y nadie hace nada. Entonces, eso acarrea consigo cierta irritación.

Luego, quiero que explique una aseveración que hizo en la página 22 de su informe, en cuanto a que uno de los problemas -si es que lo entendí bien- es que el Metro no está llevando la cantidad de pasajeros prevista. Entiendo que eso fue lo que usted dijo y que, por lo tanto, el sistema de buses es el que está llevando más pasajeros.

Uno, simplemente, ve la televisión, las imágenes o lo que ocurre en el Metro en concreto y claramente se puede observar que está sobrepasado. Entonces, quiero que me explique y precise un poco más esa aseveración.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Guillermo Díaz.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Gracias, señor Presidente.

He querido marcar los tiempos respecto de cuándo está la información a disposición para la toma de decisiones. Ésa es la razón por la que hago mención a ese estudio del que disponíamos como equipo del ministerio y yo, particularmente, como subsecretario, en los detalles del equipo de Transantiago, a la luz de poder establecer los tiempos.

Sin duda alguna, lo que se conjuga para lo que está pasando hoy son varios factores, como dije. Error en la estimación de los flujos de demanda, baja oferta de transporte público en la calle y, además, nula capacidad, hasta hace un tiempo, para poder hacer gestión sobre las flotas. Por lo tanto, ahí hay dos áreas que podrían explicar las dificultades que estamos teniendo hoy: Error en la estimación, carencia de buses, mala gestión y nula visión de estos buses.

Tuve discrepancias con Germán Correa. Tanto fue así que es unánime la decisión del comité de ministros, en el cual participaba yo en Transantiago, de pedir su renuncia.

Respecto de los errores de diseño de Transantiago, cuando se diseña, lo que se hace es construir soluciones a la luz de los antecedentes que recibe. Identifiqué áreas específicas sobre las cuales creo que el diseño falló. Paralización de los tiempos de trasbordo e importancia de la infraestructura.

Otro punto se relaciona con el hecho de licitar ese tipo de sistemas o cuando el Estado licita servicios a privados.

El Estado no tiene muchas herramientas para poder hacer distinciones positivas, pero tiene claras herramientas para hacer distinciones negativas. Cuando alguien se porta mal uno opera súper bien porque dispone de los elementos para tratar el tema. Eso, en el Transantiago, está sumamente bien establecido y estructurado. Sin embargo, cuando se quiere hacer la distinción en este tipo de licitaciones respecto de quién lo hace bien, el instrumental es muy precario. Es muy difícil, por ejemplo, al observar que un operador lo empieza a hacer bien, poder consignar en las bases algún tipo de instrumento sobre eso, lo cual también es un problema de medición.

Respecto de las trabas, creo que los operadores fueron una traba importante. Recordemos que a raíz de la adjudicación de la Troncal N°1 a Inversiones Alsacia, hay una oposición pública de ciertos sectores gremiales, no de la totalidad, para evitar que dicha empresa arrendara buses que necesitaba para cumplir con ciertos hitos de la etapa. De hecho, en nuestro período se cursaron sanciones, porque no podía acreditar su zona. O sea, las principales operaciones durante nuestra gestión estuvieron radicadas ahí.

Respecto del administrador financiero, prefiero hablar más de éste que de una empresa en particular, por cuanto nuestra contraparte debe ser el administrador financiero. Desde el punto de vista de la autoridad, es con quien tenemos obligación y, en consecuencia, a quien debemos fiscalizar.

Mi impresión es que hay un retraso, eso está a la vista, pero no conozco en detalle la situación de retraso que tiene hoy. Lo único que puedo acreditar es que el 31 de enero de 2005 iniciamos un proceso sancionatorio contra el AFT por no establecer un hito sobre lo establecido en el contrato.

Por último, mi impresión respecto del Metro es que está por debajo de los 650 millones de pasajeros; por eso se produce este fenómeno. Hay un estudio en la página web del ministerio que muestra que en ciertos tramos de la línea 1 y 2, y en algunos tramos...

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor Díaz, ¿le puede conceder una interrupción al diputado señor Carlos Montes?

El señor DÍAZ.- Sí, señor Presidente.

El señor MONTES.- Señor Presidente, usted dijo que el 31 de diciembre de 2005 se había sancionado al administrador financiero por no cumplir...

El señor DÍAZ.- No, señor Presidente, dije 31 de enero.

El señor MONTES.- ¡Está bien! ¿Que el 31 de enero se había sancionado al administrador financiero por no cumplir con los contratos?

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, el contrato del AFT, como los otros contratos, tienen hitos claramente establecidos en sus bases de licitación. Uno de ellos debía cumplirse durante enero de 2006. Tal hito, a juicio del ministerio, no fue alcanzado con éxito. En consecuencia, junto con el ministro Estévez, instruimos un proceso sancionatorio, pero no conozco sus resultados, por cuanto se inició el 31 de enero de 2006. Eso tiene que estar en los registros.

Como dije, mi percepción respecto del Metro es que estamos por debajo de los 717 millones de pasajeros transportados al año. Creo que Metro va a llegar a unos 640 ó 650 millones de pasajeros al año. Existe un diferencial que no es capaz de dar solución al Metro. En consecuencia, tiene que encontrar solución en un modo de transporte distinto, sean buses, taxis colectivos o transporte privado.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿alguien más tiene observaciones que hacer?

Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, sé que le gusta que hable poco, pero igual quiero opinar.

El señor HALES (Presidente).- ¡No, señor diputado, no juzgue mal! En el libro están registrados los tiempos que usted ha utilizado. No ha habido discriminación en su contra. Lo que pasa es que quedan veinte minutos de sesión y ocho diputados inscritos para hacer uso de la palabra. En consecuencia, pido que tomemos un acuerdo al respecto.

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, estamos convocados a las 13.00 horas para votar la reforma previsional. Dicha votación no va a ser muy corta. Entonces, mi propuesta, según cómo esté la Sala, es suspender la sesión por alrededor de media hora para ver si despachamos el proyecto, y prorrogamos el término de la sesión por al menos una hora después de terminada la votación, ojalá hasta las 14.30 horas, para terminar bien nuestro cometido.

El señor HALES (Presidente).- Señor Díaz, ¿usted lo aceptaría si los demás señores diputados están de acuerdo?

El señor DÍAZ.- Sí.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para obrar en el sentido indicado por el diputado Melero?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, me gustaría que el señor Díaz precisara cuáles son las diferencias que el Comité de Ministros tuvo con el señor Germán Correa. Lo pregunto porque este último nos entregó una profusa literatura respecto de eso.

Por otra parte, tengo una apreciación un tanto subjetiva respecto del Administrador Financiero. Insisto, si bien en enero se inicia una sanción para el AFT, todavía no entiendo por qué no se ejercen acciones en contra de dicho ente respecto de Sonda, que hoy sigue operando y fallando. ¿Qué impresión tiene usted al respecto? ¿Por qué Sonda fue elegida, en circunstancias de que no funciona bien? Por lo demás, se sabía que no iba a funcionar.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, por respeto a las personas, lo único que puedo decir es que la decisión unánime del Comité de Ministros fue pedir la renuncia del señor Germán Correa. Las diferencias las conversé en su oportunidad con él y por respeto a su persona no haré público nuestros encuentros.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no estoy pidiendo al señor Díaz que cuente sus diferencias personales con él, sino aquellas que mantuvo desde el punto de vista técnico. Asumo que las diferencias deben ser técnicas y no porque la persona me cayó mal. Entonces, no entiendo que sea una cosa que haya que ocultar o que denigre a la otra persona. Si fue una cosa personal porque a todos les caía mal, lo podemos entender. Eso inferimos de sus palabras, pero no creo que sea lo correcto.

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

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, si usted me permite, me voy a remitir a lo que dije. El Comité de Ministros consideró que había diferencias profesionales y de evaluación, a raíz de las cuales se le pide su renuncia. En verdad, dado que tengo un gran respeto por el señor Germán Correa, más allá de nuestras diferencias de cualquier tipo, no puedo ventilar juicios sobre eso.

El AFT es la contraparte que contrató los servicios al Ministerio. Mal podríamos tomar acciones directas contra una empresa que lo constituya. Es más, según la información que uno puede ver en su página web, es socio con el AFT. El AFT está en absoluta libertad para ver con quién se provee tecnológicamente e, incluso, con quien toma cualquier decisión que tenga que ver con su gestión. Entiendo que el Ministerio ha velado por el cumplimiento de las

obligaciones que el contrato establece a esas empresas. Pero, más allá de eso -insisto-, la contraparte es el Administrador Financiero.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del señor Díaz en esta Comisión.

En varias entrevistas, él ha dicho que no sabe manejar y que es usuario habitual del sistema de transporte público. ¿Usted vio la campaña de marketing del Transantiago? Con la mano en el corazón y como usuario, no como ex subsecretario de Transportes, ¿considera que los usuarios pueden haberse sentido víctimas de publicidad engañosa porque se les dijo que este sistema iba a ser más cómodo, más seguro y más rápido que el antiguo, pero con una tarifa similar?

También, el señor Díaz señaló que en el diseño siempre se dijo que era sin subsidio. ¿Quién decidió que fuera sin subsidio? En la Comisión hemos escuchado hoy que tenía que ser con subsidio, que en todos los países la infraestructura es subsidiada. Siempre se habló de que iba a ser sin subsidio y se dio como una situación casi de fe. Por eso reitero mi pregunta de quién decidió que fuera sin subsidio.

Por otra parte, el señor Signorelli dijo que la primera apreciación de Fernández & De Cea fue que los buses debían ser cercanos a los 5.100, si mal no recuerdo, y se había puesto en las bases un rango de 4.500 y un techo más alto que 5.100 buses. Él afirmó que esto era porque no tenían certeza de que lo que decía Fernández & De Cea fuera verdad y, por tanto, daban un rango. Fernández & De Cea dijeron que al poner ese rango todos se iban a ir al piso mínimo de buses, porque se iba a adjudicar por precios. ¿Quién tomó esa decisión y bajo qué argumento técnico se estableció en las bases de licitación?

Asimismo, me gustaría que comentara qué pasó con los dineros del BID para el Transantiago. ¿En qué se usaron? Al respecto, las ciclovías es una promesa que hasta hoy no se cumple.

El señor Díaz, a través de la prensa, señaló que "estamos preparados para este y otros desafíos." Considerando que el ministro Etcheberry dijo que les había quedado como poncho ¿comparte esa apreciación?

En un diario señaló que "existe una alta desinformación por parte de los usuarios respecto de los cambios en los recorridos de los buses que hoy utilizan y respecto de las tarifas." Además, reconoce que "existen eventuales riesgos en el término de algunas obras de infraestructura, aunque menores, y otros detalles de carácter técnico. Por eso, va a ser necesario dar un margen de tiempo para tener todo listo

a tiempo" ¿Varió esto en el tiempo? Porque parecen frases formuladas antes del inicio de Transantiago, en la fase de régimen.

Ahora, sobre el tema de la infraestructura, el ex ministro Espejo también dijo ayer que no tenían la sensación de que fuera tan importante la infraestructura. Sin embargo, la señora Gloria Hutt dice que el sistema troncal alimentador al que optaron se basa en la infraestructura. Entonces -perdone lo coloquial- es como si uno quisiera ponerse un vestido que sabe que si no está delgada no se lo puede poner. Ustedes quisieron ponerse este traje sin tener la infraestructura necesaria y hoy recién la descubren cuando todos los expertos dicen que eso es básico. La verdad, no lo entiendo.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, en primer lugar debo aclarar que sé manejar, pero no me gusta.

Respecto de la campaña de marketing, que yo llamaría campaña de difusión, porque el marketing es otra cosa...

La señora RUBILAR (doña Karla).- Los expertos dijeron que era de marketing.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Permítame discrepar de ellos. Además, a la luz de las afirmaciones que ellos han hecho, uno perfectamente puede discrepar de su opinión.

En todo caso, no creo que se pueda calificar de publicidad engañosa. Soy usuario del sistema y considero que es bastante beneficioso poder circular por Santiago durante dos horas por sólo 380 pesos. O sea, no hubo incremento de las tarifas.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, debemos concurrir a la Sala a votar el proyecto de ley que reforma el sistema previsional.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, ya hice mis preguntas. Espero que nuestro invitado aún las recuerde, porque ha pasado mucho rato, y que las responda claramente.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, voy a responder el listado de preguntas nuevamente, desde el inicio.

No es que no sepa manejar; es que no me gusta. Soy de los que prefiere la bicicleta, así es que puedo contestar con detalles lo relativo a las ciclovías, porque es un tema que conozco desde sus inicios.

Decía que no se trató de una campaña de marketing, sino de difusión, y las campañas de difusión es posible evaluarlas a la luz de los resultados.

Pero la diputada me pidió que la evaluara como usuario. El problema es que soy un usuario bastante atípico, porque puedo leer de mejor forma la información que me entregan. En todo caso, como usuario le puedo decir que me siento bastante favorecido al tener la posibilidad de combinar cuatro o cinco viajes por 380 pesos. De hecho, en más de una oportunidad, por razones laborales, he ido desde mi oficina o desde mi casa a una reunión y regresado por los mismos 380 pesos.

Por lo tanto, creo que por ninguna parte podemos hablar de publicidad engañosa; al contrario, uno de los problemas de financiamiento que tiene el sistema deriva de que hay una amplitud muy grande en el tiempo durante el cual se puede hacer combinaciones a costo cero.

La segunda pregunta tenía que ver con los subsidios. En esta materia me voy a permitir discrepar un poco de lo que han señalado los ex ministros. Creo que la relevancia del proyecto es tan grande que hay que esperar a que se establezca para poder reflexionar sobre este punto. Me parece que aún no tenemos datos suficientes.

Si uno compara esta misma industria con lo que ocurre en otras partes del mundo, claro, en la mayoría de las ciudades europeas o americanas que tienen un sistema de transporte público relevante éste es gestionado por entidades públicas y normalmente hay subsidios. En el caso del Transantiago, yo esperarí a que el sistema se estabilizara. En estos momentos aún no tengo un juicio fundado a ese respecto.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero mi pregunta fue quién decidió que el sistema no incluyera subsidios.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Fue una decisión colectiva del comité de ministros del Transantiago. En todo caso, hay que tener presente que el sistema de transporte de Santiago no tenía subsidios.

El señor HALES (Presidente).- Entiendo que el comité de ministros no es lo mismo que el comité de infraestructura.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No es lo mismo. Son temas distintos.

El señor HALES (Presidente).- El comité de infraestructura lo integran los ministerios de Vivienda, de Transporte y de Obras Públicas. ¿Y el comité de ministros?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- A los anteriores hay que agregarles el Ministerio de

Hacienda, la Sectra, la Comisión Nacional del Medio Ambiente y la Coordinación de Concesiones.

El señor HALES (Presidente).- ¿Ése es el comité que el señor Espejo dijo que se reunía semana a semana?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Lo desconozco.

Hay una minuta que, si mal no recuerdo, preparó Juan Carlos Muñoz, asesor del entonces ministro Etcheberry, en la que aparece un ranking de las sesiones que realizó ese comité durante los años 2003, 2004, 2005 y 2006.

El señor HALES (Presidente).- ¿Algo más que agregar?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Sí, señor Presidente, aún no he contestado la pregunta sobre la flota de buses.

En esta materia hay que ser muy enfático. Uno toma decisiones con la información de que dispone. La información que teníamos al momento de la licitación, y que se ratifica en agosto de 2006, indicaba que la situación de los 4.500 buses era positiva, daba solución al sistema. Por eso digo que aquí hay dos tipos de errores. Primero, un error en la estimación que los modelos arrojaban y, segundo, un error que tenía que ver con la operación. Hay menos buses de los que están comprometidos, hay menor capacidad de flota sobre los mismos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, la pregunta tiene que ver con que Aldo Signorelli dijo que la estimación de Fernández & De Cea era más alta, que ellos decidieron poner un rango, y que Fernández & De Cea decían que al poner ese rango, como habían adjudicado por precio, había caído y todos se habían presentado con el rango menor.

Por tanto, quiero conocer su opinión al respecto y saber quién decidió poner ese rango y bajo qué argumento técnico.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, quiero precisar que los rangos que se establecieron en las bases son rangos de precios. Las tarifas eran como un corchete, una tarifa piso y una tarifa techo. Eso se hace, y lo expliqué anteriormente, fundamentalmente para que no existan depredadores en el sistema. Cuando uno licita abiertamente, sobre todo en este tipo de mercados, que no están acostumbrados a hacer licitaciones abiertas, sino que son mercados cerrados y funcionan teóricamente con lo que se define como un cartel, lo que hace es establecer ciertos parámetros para tener certeza de que la solución es viable desde el punto de vista financiero. Se establece un piso que está construido a partir de la estructura de costo que el modelo arroja, y que se estudia, y

coloca un techo para garantizar cierta rentabilidad que sea atractiva para el mundo privado.

Otra cosa distinta es la flota de buses. Recuerdo alguna discusión respecto de 4.500, 4.900, y después se habló de 4.700, y se establecen ciertas fronteras en eso, que no establecen las bases de licitación, sino que son orientaciones.

Cuando uno hace estas licitaciones, insisto, tiene un segundo riesgo, que es quedarse pasado en la estructura de costos y, por lo tanto, transfiere al usuario un sobrecosto que es innecesario.

Era mucho más fácil, y las bases de licitación así lo establecen, generar un mecanismo que permitiera la incorporación de buses adicionales al sistema, dentro de la misma estructura de financiamiento. Por lo tanto, no hay disparidad.

No sé si le queda clara mi explicación, señora diputada.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Sí, pero quién lo decidió.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Esto lo decide el comité de ministros.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero basado en qué argumentos técnicos, porque Fernández & De Cea decía "más arriba", y ustedes tiene que haber tomado la decisión con otro argumento técnico.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, quiero dejar claro que las situaciones tienen temporalidad. Aquí he demostrado que la misma empresa que sugirió y aceptó los 4.500 buses, en octubre señala una cifra distinta, y entiendo que en el informe de noviembre es distinta y en diciembre también es distinta.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿En noviembre de qué año?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- De 2006.

Si revisa la página web del Ministerio de Transportes, hay un ícono que dice Gobierno Transparente, y ahí están todos los estudios que Transantiago tiene, y usted puede bajarlos y leerlos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Una aclaración. Fernández & De Cea dijo que había hecho para las bases de licitación una primera apreciación y que posteriormente había hecho otra en octubre de 2006, con un escenario completamente diferente, que era la infraestructura que se había comprometido y que no estaba, y por lo tanto era obvio que el número de buses iba a cambiar. Eso está claro.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No es tan claro, señora diputada. Perdóneme que insista. Hay un informe que usted puede revisar, orden de trabajo 1, informe 1, en su página 70 tiene conclusiones. En esas conclusiones le establecen a la contraparte técnica, en este caso el Transantiago, a su equipo técnico y

profesional, que la flota de 4.515 buses ofertada en la licitación es suficiente. Hasta el 10 de agosto del año pasado la flota ofertada correspondía según todos los estudios. Ahora, no estoy diciendo que eso sea cierto, porque en las calles uno ve que no es así.

Acerca del BID, usted no era diputada en el período pasado, pero siendo subsecretario mandé el documento del BID, si mal no recuerdo, a todos los miembros de la Comisión de Transporte de la Cámara, como también a todos los parlamentarios de la Región Metropolitana. Tengo una copia en mi casa y no tengo ninguna dificultad en hacérsela llegar. Y eso no tiene que ver con ciclovías, que fueron financiadas por el Banco Mundial y se construyeron en tres municipios, Ñuñoa, Providencia y Santiago, con cuyos alcaldes trabajamos en conjunto. De hecho, en la actualidad soy usuario de las ciclovías instaladas en la red Providencia-Ñuñoa.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Falta responder mi consulta en cuanto al modelo elegido de alimentador troncal basado en la infraestructura vial, como consta en los informes elaborados por expertos, quienes se lo dieron a conocer al ministro Etcheberry.

Por lo tanto, quiero saber por qué no dieron importancia a esa situación, porque muchas de las autoridades que han concurrido a la Comisión han manifestado que no se tomó el peso que correspondía a la infraestructura.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Vuelvo a insistir en que hay dos tiempos.

Gloria Hutt hizo esa afirmación en una reunión de trabajo, quien forma parte de la principal consultora que apoyó la transformación del transporte urbano de Bogotá ciudad en la que la construcción de la solución del transporte está basada en corredores, a diferencia del Transantiago, donde la solución es global.

Descartamos la lógica de los corredores de transporte porque la experiencia de Transmilenio ha demostrado que la estructura tarifaria va hacia el alza, motivo por el que ha comenzado a ser poco atractiva para los sectores populares.

Los representantes de esa consultora plantearon reparos acerca de la construcción de corredores de transportes, modalidad distinta a la de los troncales. Un corredor de transporte es una solución de ingeniería para ciudades que no pueden ser dotadas de metro, debido a la estructura de costos de inversión y a la constitución de sus suelos, como ocurre en los casos de Bogotá, Quito y México.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero conocer la opinión del señor Guillermo Díaz en cuanto a si fue un error echar a andar Transantiago en 22 de octubre de

2005, porque hay diferentes estudios en los que se señala que ese año fue desastroso para el sistema, en el sentido de que no trajo beneficios a los usuarios ni a quienes ingresaba o salían del sistema, y que muchos de los buses nuevos al momento de entrar Transantiago en la etapa de régimen se encontraban dañados o con problemas. Además, como el sistema de pago no había cambiado, continuaban las carreras para captar más pasajeros.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No fue un error, fue del todo correcto, porque más allá de los problemas que se pudieran haber generado, lo más importante de esa primera etapa fue la constitución de empresas.

Eso no podría haber ocurrido con la otra filosofía, la que planteaba efectuar la totalidad del cambio en un día, puesto que la empresas no se crean, sino que se construyen, de manera que el paso fundamental y el pilar más importante de esa primera etapa fue la empresarización, la que no es posible llevar a cabo sin el tiempo suficiente.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el ex ministro Etcheberry dijo en la Comisión que todo se lo comunicaban al Presidente Lagos y el ex ministro Estévez dijo que el Mandatario tenía muy poco conocimiento de los detalles, sino de los aspectos generales.

En consecuencia, quiero que el señor Guillermo Díaz, que fue subsecretario de Transportes en la era Etcheberry y en la era Estévez, nos diga cuál es la verdad respecto de la presencia y las decisiones que adoptó el Presidente Lagos sobre el Transantiago.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- La República tiene un orden. Los ministros son los que trabajan directamente con el Presidente de la República y los subsecretarios trabajamos directamente con los ministros, de modo que sólo participamos en una reunión con el Presidente si él decide nuestra incorporación.

En ese contexto, no sé cuál es la base de ambas afirmaciones, las que al parecer pueden ser contradictorias, pero mi impresión es que lo más importante del Presidente Lagos fue tomar la decisión de la transformación del sistema de transporte.

Creo que hay que despejar dos temas distintos. La responsabilidad política, técnica y profesional es una, pero la definición importante y trascendente es el cambio del sistema de transporte público.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, he pedido esa precisión al ex subsecretario de Transportes porque en las actas interministeriales donde él estaba presente muchas veces le comunicaron las decisiones del Presidente Lagos. Entonces, me llama la atención de que, por orden expresa del Presidente Lagos, se solicite ingresar a las bases sobre cómo va a funcionar el Transantiago.

Señala: "Por instrucciones del Presidente Lagos, el ministro de Hacienda se integrará al comité de ministros." Son actas del Transantiago. Usted estaba presente.

Quisiera que me hubiesen dicho que el Presidente Lagos tenía mucho conocimiento. Y que era algo que le comunicaban habitualmente, en todos los actos.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, no tan sólo en el Gobierno sino también en la vida privada, los proyectos y las empresas funcionan así.

En la medida en que se escala posiciones en el orden jerárquico, el nivel de informaciones es más impreciso y las informaciones son cada vez más agregadas.

Sin embargo, si se baja en la escala jerárquica, uno se va a encontrar con mayor precisión. Eso es propio de cualquier organización.

Por lo tanto, cuánto podía saber o no saber..., lo que importa es la decisión política de impulsar una transformación como ésta. Y eso es una decisión de Gobierno.

Muchas gracias.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, posteriormente a la puesta en marcha del Transantiago, escuché al señor Germán Correa decir que él era el padre del Transantiago. Y que en alguna medida el problema se originaba porque le habían cambiado la criatura.

Me gustaría saber si es así, y si el diseño o la concepción que tenía de transporte público cambió tanto como para desligarse de la responsabilidad que le pudiera caber.

Además, dijo en la Comisión: No se exigió en las bases de licitación del AFT que el operador tecnológico tuviese experiencia conocida y demostrada de estar administrando en alguna ciudad del mundo un sistema de recaudación, validación y *clearing* similar al de Santiago.

Posteriormente, dijo: Se eligió un sistema rígido de definición de la red de

alimentadores; se eliminó a los taxis colectivos como parte de la capilaridad que el sistema debe tener en los barrios; se eliminó en la práctica el proceso de corrección y validación de la nueva malla a través de un proceso de participación de los operadores y de los ciudadanos; se respondió en exceso a las exigencias del Metro en cuanto a no poner servicios troncales sobre las líneas del tren subterráneo; se abandonó el uso masivo de las tecnologías inteligentes de transportes, etcétera.

También se contemplaba un sistema de comunicación con cámaras de vigilancia en los paraderos.

Finalmente, el ABC de las privatizaciones y del cambio estructural de la industria, dice: es necesario preocuparse de los costos sociales que genera dicho cambio. Cuando el Estado es quien lo genera, debe arbitrar alguna fórmula mediante la cual absorba dicho costo social. Por ejemplo, que no hubo indemnizaciones o capacitación, reciclaje de aquellos ex operadores o trabajadores.

En fin, ahí hay varios aspectos que él plantea y que cambiaron en el diseño. Lo que él dice es que había una cosa, y que luego se cambió. Yo creo que si estamos estableciendo responsabilidades es conveniente aclarar ese punto técnico.

Por otro lado, Fernández & De Cea dijo lo mismo: que ellos habían diseñado una malla de troncales y alimentadores y que, posteriormente, éstas habían cambiado a tal punto que habían desnaturalizado el Transantiago.

Fernández & De Cea también entregó aquí varios números con la flota de buses, cuestión importante.

Sin embargo, quiero ir a lo medular del sistema, y a lo que creo modestamente está fallando: la malla de recorridos y el número de buses. Pero eso alguien lo dijo. Y aquí los técnicos, y quien concibió esto, quien dice que es el papá -no lo sé- y los técnicos que trabajaron posteriormente en base a esta concepción, vienen a decir que todo cambió, que alguien lo cambió.

¿Quisiera saber si alguien cambió todas estas cosas?

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, son varias las afirmaciones técnicas de las cuales voy a dar una opinión profesional.

Primero, no hay tal rigidez en los alimentadores. Las bases de licitación establecen que los recorridos alimentadores deben ser propuestos originalmente por los operadores y, finalmente, autorizados por el Ministerio.

Eso tiene una lógica. Los que tenían menos ingresos garantizados eran los alimentadores, por lo tanto, el incentivo de llevar pasajeros era muy fuerte.

En la lógica de tarifa integrada, los alimentadores, por naturaleza, iban a ser los primeros en capturar pasajeros. Entonces, esa es la primera fuente de captura. Lograr un incentivo, que los pasajeros pagaran, era del todo correcto.

Las bases de licitación establecen una flexibilidad importante en ese dominio.

Ahora, en relación con la pregunta de los troncales sobre el Metro, es evidente que éstos debían existir, jamás estuvo en discusión que no fuera así. El Metro no es capaz de solucionar los problemas de congestión de la ciudad. Recuerden que tuvimos que construir el paso inferior Blanco -Arica para tener una alternativa distinta del eje articulador de Alameda, que se complementa también con la línea intermedia que tuvimos que hacer sobre esa misma lógica, el corredor Las Rejas, que termina en Suiza con un puente de conexión Suiza-Las Rejas.

Por lo tanto, es evidente y nunca estuvo la idea de no colocar algún troncal sobre el Metro.

La licitación taxis-colectivos la tomó desde cero la Subsecretaría de Transportes. El problema de integración de los taxis colectivos es de costos, porque se asocian a un sistema de integración electrónico. Es muy alto para un móvil de tan bajo costo de inversión. Cuando eso tenga solución se podrá abrir la conversación, pero es una piedra de tope.

El señor HALES (Presidente).- Le preguntaron también sobre los datos de Fernández & De Cea.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- En seguida voy a contestar eso, señor Presidente.

Respecto del reciclaje de trabajadores debo decir que no fue necesario hacerlo. Se anunció que este sistema iba generar cesantía, pero no ha sido así, por el contrario, ha generado más mano de obra de lo que había formalmente antes del inicio de Transantiago.

Hay casos particulares de personas que pueden estar sin empleo, pero eso es otra cosa. En términos numéricos esta industria genera empleos de características y condiciones absolutamente distintas de las que existían.

En relación con Fernández & De Cea, ya he dado un ejemplo contundente respecto de la información que tenían a la vista los técnicos de Transantiago y la autoridad política del Ministerio para tomar la decisión de licitación. Ahora, si cambió en informes posteriores, incluso al 10 de agosto, eso es una cosa distinta.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, además, se plantea que se abandonó el uso masivo de las tecnologías inteligentes de transportes que estaban contempladas en el diseño original.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, eso también es injusto y distante de la realidad.

Las tecnologías inteligentes de transportes son las denominadas IPS. Soy socio fundador de IPS Chile.

Transantiago se construye a partir de tecnologías. Uno de los problemas actuales es que una parte tecnológica no funciona, el control de flota.

Por lo tanto, esa afirmación no tiene base.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, quiero hacer una pregunta más conceptual.

Se desprende, entonces, que el diseño original no cambió tanto, porque lo que dice Germán Correa es que el diseño original de Transantiago habría sido desnaturalizado de tal manera que todos los problemas que han ocurrido son por obra y gracia de quienes le sucedieron.

Por lo tanto, quisiera saber, según las respuestas que nos ha dado, si realmente es el diseño, la concepción o quienes intervinieron después, que son los que tienen mayor responsabilidad.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, tal vez tenga una discrepancia respecto lo que se considera diseño original.

A mi juicio, diseño original es un sistema integrado. Segundo, es un diseño que construye su solución de transportes a partir de Metro, cosa que no se ha cambiado; un diseño que se construye a partir de tener corredores troncales y sectores de alimentadores, que no se ha cambiado; un sistema que se construye a partir de una tarifa integrada a través de un medio de pago electrónico, que no se ha cambiado; un sistema que requiere un administrador financiero global para poder hacer gestión de los recursos, tampoco se ha cambiado; un sistema que requiere, para la transformación que tiene, servicios particulares dedicados a la información de los usuarios, que tampoco se ha cambiado.

El señor HALES (Presidente).- Falta la ausencia de subsidios.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, en el diseño original no había subsidios.

El señor HALES (Presidente).- Que no tenga subsidios, ¿es parte del diseño?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Así es, señor Presidente.

Por lo tanto, en términos estructurales, entiendo que no se ha cambiado. Lo que está haciendo el ministro Cortázar son ajustes dentro del diseño. Puede haber matices, pero, estructuralmente, estamos hablando de la misma cosa.

El señor HALES (Presidente).- ¿Algo más diputado Olivares?

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, solamente afirmar que la criatura no ha sido cambiada.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, la verdad es que me ha sorprendido la frialdad con la que nuestro invitado se ha referido, entre otras materias, al costo social que ha provocado el Transantiago.

Es cierto que se ha referido a otras materias, como la infraestructura. Dijo que debimos haber puesto más hincapié en esa materia, también algo escuchamos de los buses. Son tres temas muy diferentes. Pero quisiera detenerme en esa primera pregunta, en lo que es el costo social.

¿Por qué dice que se subestimó el costo social? ¿En base a qué informes? ¿A qué estudios? ¿En base a qué antecedentes se subestimó algo que para él, al parecer, tiene la misma importancia del error que podría tener una planilla de cálculos?

El señor HALES (Presidente).- Diputado, no hemos cambiado el método, de manera que estoy obligado a pedirle que pueda acumular sus preguntas en los primeros minutos. Si quiere, corta su tiempo.

El señor URIARTE.- Continúo señor Presidente.

En segundo lugar, ya hacía alusión el diputado Melero a una publicación que suscribe nuestro invitado, junto a don Andrés Gómez-Lobo y al actual ministro de Hacienda. En una de sus partes, a propósito del GPS, habla de que una posible objeción a remunerar el pago fijo, sería que al operador le convendría disminuir las frecuencias y los pasajeros transportados. Sus costos serían menores, mientras que el ingreso sería el mismo.

Ese problema tiene fácil solución, hay sistemas de monitoreo electrónico de bajo costo mediante aparatos de posicionamiento geográfico, o GPS, instalados en cada vehículo, que permiten observar la frecuencia, velocidad y número de paradas de los buses. Un organismo especial, el centro de control de buses, por ejemplo, sería el encargado de fiscalizar que las frecuencias y otras condiciones contractuales se

cumplan efectivamente, y de llevar la cuenta de los kilómetros recorridos por cada operador.

El sistema de pago debe diseñarse de forma de aumentar o disminuir ese pago, de acuerdo con el cumplimiento de la calidad de servicio establecida en el contrato.

Pero ocurre, señor Presidente, que nuestro invitado no sólo redactó las bases de licitación, sino que fue quién diseñó el modelo de negocio. Además, fue quien dio el "vamos" al Transantiago. De hecho, tengo en mi poder una bonita foto. ¿Usted podrá identificar quiénes lo acompañan?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- En colores sería mejor.

El señor HALES (Presidente).- Señor Díaz, no le he dado la palabra. Le pido por favor que respete la intervención del honorable diputado Uriarte.

Puede continuar señor diputado.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, la verdad es que no sé qué razón pudo haber para que haya tanta diferencia entre la teoría y la práctica, entre lo dicho y lo hecho, entre lo que se escribe en un papel y lo que se hace finalmente.

Acá hay un costo humano gigantesco. ¿Me podría contestar estas dos preguntas?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, respecto de la encuesta social, no existe la intención de bajarle el perfil, al contrario, lo que estoy haciendo es poder colocarlo en su real dimensión.

El costo social es la apreciación en el tiempo que de los proyectos sociales hace la ciudadanía. Aquí está establecida una metodología definida para eso.

Respecto de una segunda interpretación que podría tener esta afirmación del costo social, éste genera otra implicancia en el proyecto. Lo dije y lo asumí. No tengo problema en eso, pero no es una celda de una planilla Excel. La implicancia que tiene y que estamos viendo es distinta.

El señor URIARTE.- Quisiera saber sobre qué base, estudio, documento o análisis se basaron para poder decir ahora que se subestimó. ¿Cuál fue la estimación que se hizo?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Las estimaciones se hacen con modelos estratégicos. Al hacer el diseño estratégico del Transantiago se establecieron ciertos valores para ciertas condiciones del modelo. Esto quiere decir que este modelo requiere de viajes, por ejemplo, en tal sentido, con tal configuración, con tal flota, incluidos trasbordos. Luego una continuación de este proceso a través de diversos escenarios.

Ahora bien, considero que esa valorización está subvaluada, porque preveo, y con el conocimiento

que tengo, que tienen que ver con definiciones de recorrido, de universo de buses y conformaciones de flota. Así se expresa esto. Yo no lo he revisado, sólo es una opinión provisional.

El señor HALES (Presidente).- ¿Sería eso un error?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Una deficiencia, un error, como quiera llamarlo.

El señor URIARTE.- Quisiera que esta pregunta quede consignada.

El señor HALES (Presidente).- Pido a Secretaría que tome en consideración para las resoluciones la observación del señor diputado.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, quiero dejar en claro que mi intención en aceptar la invitación fue para asumir las responsabilidades que tengo a nivel administrativo.

Respecto de los GPS, éstos están presentes en las instituciones que nosotros licitamos, como administración.

Dentro de las obligaciones de los concesionarios está el contar con un centro de operaciones. Además, el administrador financiero tiene toda la tecnología, por lo tanto, hasta donde alcanzó nuestra definición, esto sí estaba contemplado.

El señor URIARTE.- ¿Cuál es su opinión respecto de que a seis meses de la entrada en vigencia del Transantiago todavía sigamos sin GPS? Esto era un supuesto básico para que este sistema pudiera funcionar.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No sé qué ocurre hoy con el GPS. No tengo esa información y no tengo vínculos con la industria en esa materia. Sin embargo, he leído dos informaciones al respecto. Primero, que aún hay carencia y, segundo, que había cerca de 4 mil buses. Pero, en verdad, no tengo un conocimiento profesional al respecto.

El señor URIARTE.- Quiero consignar que claramente la tarea no está cumplida en materia de dotación de GPS. El déficit todavía es gigantesco, al menos el diseño original, como usted mismo lo plantea en un documento. No está así ni estuvo así en el momento en que esto se puso en funcionamiento. Por lo tanto, la respuesta sigue quedando en el aire.

¿Cómo, habiendo sido tan categórico en la descripción teórica de este modelo, impulsa algo que claramente no cumple con los requisitos esenciales?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, voy a repetir mi respuesta. Soy coherente con lo que escribo y con lo que hago. Mientras fui subsecretario las licitaciones que adjudicamos consideraban la instalación de sistemas de control y de gestión, a través del GPS. Es más, tenía una tecnología superior, el ADL, que es una mezcla entre GPS y

telefonía. Por lo tanto, no estoy desdiciendo en absoluto eso, sino que lo único que le puedo decir es que dejé el Ministerio el 11 de marzo y no sé lo que viene después. Ahora, según la información de prensa que tengo, tampoco es una enormidad la cantidad de GPS que faltan, sino que sólo el 5 por ciento. Una cosa distinta es dotar de GPS y otra es procesar y gestionar. Eso ya es responsabilidad del sector privado y no de los actores políticos públicos.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, todos escuchamos que respecto de los costos de trasbordo nuestro invitado dijo que había una subestimación, respecto de los buses alguna crítica al pasar y respecto de la infraestructura que se debió haber puesto más hincapié, a pesar de que este no es un elemento estructurante de este plan de transporte. Sólo quiero recordar que, por culpa de haber hecho todo mal, la Presidenta de la República le pidió perdón al país.

Quiero preguntar al señor Díaz si tiene algo que decir al respecto o si esto se va a traducir en una discusión académica, en que el modelo no estaba o si lo estaba, en que si era GPS u otra tecnología la que se debía ocupar, etcétera. Quiero saber si usted va a reconocer algún error, si asume alguna responsabilidad, comparable a la que asumió la propia Presidenta de la República el 21 de mayo en el Salón Plenario.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, mis críticas a los buses no fueron al pasar, sino documentadas. Quiero dejarlo en claro para que quede en acta. He sido muy preciso en señalar que la información de la cual disponíamos a la hora de licitar que con esa cantidad de buses funcionaría el sistema, fue ratificada un año después por la misma empresa consultora experta en el área. Por lo tanto, quiero dejar en claro que no fue una crítica al pasar. Los mejores expertos de este país también se equivocan, ¡cómo no me voy a equivocar yo!

Segundo, gestión-infraestructura. Estoy diciendo que, a la luz del ejercicio del proyecto, tomó un carácter distinto y una importancia distinta.

Tercero, vengo a esta Comisión a dar mi opinión sobre lo que hice y sobre aquello que tengo posibilidad de opinar en términos profesionales y responsables, por lo tanto, no me puede dejar entrever que no vengo a cooperar. Vengo a Valparaíso justamente a poder aportar a una instancia tan importante, como es una Comisión Investigadora.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero aclarar que no viene él como especialista ni como consultor ni como profesor invitado, sino como alguien que fue subsecretario durante cuatro años, alguien que redactó las bases de licitación, alguien que diseñó el modelo de negocios y como alguien que -como dijimos- un fatídico 22 de octubre le dio el vamos al Transantiago.

Por lo tanto, no me parece que esté haciendo un gran gesto a la Comisión para explicarnos cómo funciona el modelo de negocio.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, yo no empleé ninguno de esos términos, sino que dije que venía a apoyar a la Comisión Investigadora y a aportar en la condición en que ustedes me invitaron: como ex subsecretario.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, no quiero ser majadero, pero quiero saber si nuestro asume alguna responsabilidad, si reconoce algún error y si está dispuesto a pedir perdón o no. Pero lo que conteste, que quede consignado en el famoso cuaderno aparte.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, he expresado en más de una oportunidad cuáles son los errores que conceptualizo o identifico, y no tengo ningún problema en repetirlo para que sea consignado en el cuaderno especial.

Uno de ellos se relaciona con la valoración y la identificación de los costos sociales, asociados al trasbordo. Otro, con la subvaloración de los impactos de la infraestructura que se preveía iba a estar disponible, y un tercer aspecto con el hecho de que no teníamos herramientas, y no tiene herramientas el sector público para hacer distinciones respecto de quien lo hace bien o de quien lo hace mal.

En el camino, quien lo ha hecho mal ha tenido su sanción y, finalmente, la suspensión de la concesión. Entonces, ¿qué más le puedo decir?

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, por su intermedio quiero señalar que, efectivamente, el ex subsecretario ha hecho reconocimiento de ciertas deficiencias. Sin embargo, me gustaría volver un poco atrás.

La impresión que tenemos es que hubo errores de diseño y, obviamente, de implementación. Respecto de los errores de diseño, claramente se observa que no es solamente un tema de implementación sino que aparentemente -y eso es lo que quiero saber-, en su condición de subsecretario y luego de un largo recorrido profesional y de responsabilidad respecto del diseño, todo el mundo coincide y tiene claridad en cuanto a que no podíamos continuar con el modelo antiguo.

Pero ¿qué se nos dice?: El modelo troncal alimentador y tarifa integrada. El modelo integrado, obviamente, porque no podíamos tener estos tres mil pequeños empresarios o propietarios, que no daban cuenta del sistema de transporte público que requería

la ciudad. Perfecto, pero, al hacer el troncal alimentador, en una ciudad como la nuestra y con las extensiones que tenemos, con vías que son bastante deficientes y una infraestructura deficiente, uno se pregunta: ¿cómo en un momento dado no se previó?

Entiendo que un recorrido como el que nos propusieron como diseño troncal alimentador significa, además, que evidencia una demanda importante y, lamentablemente, ese diseño llevaba el trasbordo.

Cuando pedí -y lo digo así- antes del 10 de febrero, es decir, en el mes de enero, que fuera a mi distrito el seremi y otras autoridades del transporte, tuvieron la amabilidad de ir a explicarle a un grupo de doscientos dirigentes sociales cómo iba a ser este cambio. Es evidente que hablaron de los trasbordos, porque el modelo en sí lleva trasbordos. Entonces, no podíamos sino pensar que tenían que medir lo que significaba para un pasajero que estaba acostumbrado a viajar una hora, de punto a punto y que, de pronto, iba a tener que tomar un alimentador, llegar, bajarse, etcétera. Uno piensa que esto no se entiende.

En el diseño ya se sabía entonces que iba a haber una demanda excepcional, diferente a la que teníamos y que explicaba el trasbordo. En ese mismo diseño, también se expresa que se requiere más que nunca una oferta clara de buses y de la malla de recorridos.

Ahora bien, después de revisar el esquema de la implementación -página 12- de la presentación de don Guillermo Díaz, efectivamente, en la fase 3 viene el cambio de recorridos. Estamos hablando de la implementación, pero era evidente que un esquema de diseño, que es de troncal alimentador, implicaba una malla de recorridos, es decir, un cambio en la malla. Eso iba en el diseño y, posteriormente, la implementación, que corresponde a la fase 3.

Si recién en la fase que ellos llaman 3, la de integración, empiezan los cambios de recorridos, salta a la vista lo que, entre otras cosas, se produjo. Estamos hablando no sólo de tremendas deficiencias en esa nueva malla en que quedaron muchos sectores sin cubrir y muchos alimentadores que no entraban a los sectores más alejados -eso lo vivimos en Puente Alto a cada rato-, sino que evidentemente el usuario no estuvo presente. Incluso, en el esquema que nos entregó el señor Díaz ni siquiera existe, en la fase 3, la educación al usuario, cuestión que fue uno de los tremendos errores.

Respecto del diseño, ¿no era posible alguna modalidad que no fuera sólo la que se estableció: troncal-alimentador, con las dificultades que se presentaron, llámense de trasbordo y otras de cobertura?

¿Por qué si es tan fundamental en un cambio como éste, tan trascendental, tan brutal, tan significativo para la población, no nos preocupamos más del tema de la gestión?

¿Por qué quedaron tan fascinados con el hecho de que entrara BancoEstado y otros, y el principal retail, como le llaman a Falabella, si éste no es sólo un problema de pesos? Aquí lo importante no era que se juntaran 170 millones de dólares, sino la capacidad tecnológica real existente.

Sin embargo, ¿qué sucedió? Que Sonda podrá tener capacidad tecnológica para determinados programas computacionales, pero no para sustentar una tecnología como la que aquí se estaba necesitando. Entonces, quiero saber qué pasó.

El señor HALES (Presidente).- Debo recordar a los señores diputados que restan veinte minutos. Por eso, les pido ser breves, a fin de no prorrogar la sesión.

Tiene la palabra el señor Guillermo Díaz.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, respecto de otra solución, este modelo, basado en trasbordos, se viene discutiendo desde el 2000, y nunca tuvimos, hasta ahora, una oferta distinta de solución.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, el problema no fue la existencia de otra oferta, sino si se evaluó lo que significaba ese modelo. Es evidente que evaluar el modelo significaba considerar, por lo menos, los tres elementos que mencioné: la malla de recorridos, los trasbordos y la cobertura y gestión de la flota, aparte de la educación de los usuarios.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, insisto, de todos los estudios que hicimos para construir esta solución, la más robusta es ésta: alimentador-troncal o troncal-alimentador.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Disculpe, señor Presidente, ¿qué quiere decir con robusta?

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Que no hay otras experiencias, dada la situación de solución que requiere Santiago. Las otras experiencias que existen en el mundo del transporte son, como dije, los corredores dedicados. En Santiago, el más eficiente, es el Metro. En consecuencia, reconstruir esa solución era mucho más caro.

Respecto del AFT, lo que uno licita son los estándares de solución a ciertos servicios que demandan. Por eso, a la luz de los resultados, en ese minuto, uno no podía no estar contento. La misma industria que provee servicios a la industria financiera, servicios de distinta índole, a una

cantidad importante de usuarios, en otros mercados, nos parecía un grupo muy atractivo.

Ahora bien, es distinto analizar la solución en sí. Me atrevo a afirmar que la solución, como solución, a la hora de la implementación, no está siendo correcta aún.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, a modo de comentario, al final hubo error en los flujos de demanda, en la oferta real de buses, en la gestión de la flota y, finalmente, en la infraestructura. En definitiva, aquí hubo una sumatoria de errores.

Creo que está bien que todos los ministros hayan asumido su responsabilidad, tal como lo ha hecho el subsecretario, al menos la que aquí ha reconocido. No obstante, el saldo final es una sumatoria de errores y desanima pensar que esto debería haber sido un tremendo cambio positivo para la ciudadanía, pues hoy nos encontramos con una escalada de errores.

Finalmente, a juicio de la experiencia del señor Díaz, me gustaría saber si esto tiene remedio, a partir de ahora y con las correcciones realizadas.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, estoy convencido de que el sistema tiene solución. Por lo que me entero a través de la prensa - no tengo información más fina sobre el punto-, la orientación que está dando el ministro es correcta. Tengo una sola discrepancia con los 6.400 buses, porque lo considero un poco excesivo. Pero la solución está a la vista.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, me ha tocado leer bastante sobre cómo se pensó el Transantiago, del cual el señor Díaz es autor de la fórmula y del documento indicado por el diputado Melero, que se traducía principalmente en tres cosas: aumentar la velocidad de las micros, disminuir la cantidad y en ambas se llega y se cree posible manteniendo la tarifa actual.

En primer lugar, para aumentar la velocidad de los micros se requiere de infraestructura. En definitiva, está claro que la ciudad no estaba preparada. Todo el mundo lo dijo, pero igual se echó adelante el Transantiago. El problema es que eso no sólo se reconoce ahora, sino también antes. En las actas originales del Comité de Ministros -tenemos un resumen de ellas elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional- lo deja claramente

establecido el ministro Ravinet. Incluso, se llega a decir que si eso no se soluciona el próximo año - período 2003 y 2004- no se puede seguir adelante, porque se producirá un colapso total. Desde luego, para que el Transantiago funcionara con el sistema de alimentadores y troncales requería una ciudad preparada. Incluso, un informe de la Comisión de Vivienda del Senado de 2003 da cuenta de las complicaciones que produce intervenir la ciudad, por cuanto señala que se requiere de más de 31 autoridades o personas para intervenirla. Obviamente, había complicaciones para hacer que la ciudad se subiera al Transantiago como corresponde.

Entonces, ¿por qué no se previó esta situación antes? ¿Por qué no se hicieron todas las correcciones necesarias o, de lo contrario, haber postergado o suspendido esto? Claramente el trasbordo produce demora. Eso se ganaba con una mayor velocidad de los micros, para lo cual se necesitaba una ciudad preparada.

Por lo tanto, quiero saber su opinión respecto de ese tema, porque es un punto central dentro de cómo se pensó esta transformación.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, comparto en gran medida la reflexión del diputado Monckeberg. Sólo quiero dar un pequeño matiz. Es posible mejorar la velocidad de circulación con medidas de gestión. Eso se hace. Una de las imágenes que preparé para esta Comisión tiene que ver con las velocidades de circulación. Hay áreas en la ciudad en donde con medidas de gestión se subsidia temporalmente la infraestructura. El punto radica en que la infraestructura se ve "pillada" por el dinamismo de la ciudad. Santiago tiene actualmente un parque automotor de aproximadamente 1.200.000 vehículos livianos. Por lo tanto, ese incremento del parque automotor es mucho más veloz que el desarrollo de la infraestructura. Creo que parte importante del fenómeno que se está viviendo se debe a eso.

Los últimos tres años han sido muy exitosos para la industria automotriz y hay un mercado muy activo en esa área. Pero las transformaciones son tan significativas que, a mi juicio, el problema tiene solución. Los traslados del sector Norte-Sur, una vez que sea entregado el corredor Santa Rosa, cambiarán radicalmente, y eso debiera ocurrir en los próximos cuatro o cinco meses. Ésa es una buena señal.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- El señor Díaz señaló que había tres pilares y el tercero era que los dos anteriores eran posibles de lograr sin modificación de tarifas. Hoy, no modificar las tarifas es imposible. Hay un subsidio permanente que seguramente estará en la discusión de la ley de Presupuestos. Se pensó que esto se iba a autofinanciar,

pero hoy no se autofinancia. Todos señalan que este plan requiere de subsidios. De hecho, ayer lo dijo el ex ministro Sergio Espejo y también lo planteó Jaime Estévez. Todos han ido variando su postura hacia el subsidio.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- No tengo antecedentes suficientes para apoyar la idea del subsidio. Lo que sí hay es un efecto de golpe en el inicio que puede durar un tiempo, pero -reitero- no tengo antecedentes -quiero ser responsable en mis afirmaciones- para inclinarme a favor de los subsidios.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Entiendo que Transpalitos es una empresa que tiene por objeto arreglar, enchular buses. Quiero que se aclare bien este tema -y lo digo de buena fe-, porque si una persona idea el Transantiago y fija un número de buses al que no se va a llegar y, posteriormente, esa misma persona que participó en todo esto, sale de allí y después de diez meses -se cumplen todos los plazos- monta una empresa que tiene algún grado de relación con la falta de buses, ya que se dedica a enchularlos y a arrendarlos, creo que surge un manto de dudas. Por eso, quiero que aclare en qué consiste y en qué está Transpalitos. Es la duda natural que surge producto del mal diseño del número de buses.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Como aparecía en la última lámina, la empresa se constituyó con fines de transporte en otras áreas. Lo que hicimos fue un proyecto que terminó el 15 de abril. Hoy, la empresa se encuentra sin actividad. Estamos haciendo estudios para otros sectores del transporte que no están relacionados con el Transantiago. No tengo absolutamente nada que ver con el Transantiago ni profesional ni empresarialmente.

Transpalitos se creó con otros fines. En reserva le puedo decir de qué se trata, porque no puedo decir públicamente cuál es mi negocio.

El señor MONTES.- Señor Presidente, la presentación del señor Díaz ha sido muy completa. Sin embargo, quiero detenerme en lo que planteó la diputada Isabel Allende. Cuando el diputado Melero pregunta por qué hubo problemas, se centró en un tema: la subvaloración de la implicancia de los trasbordos como estaban planteados. El señor Díaz reconoce su responsabilidad en que ese aspecto no se evaluó bien y en un modelo de trasbordo no haber considerado el núcleo del tema es central. Entiendo que cuando usted habla de trasbordo se refiere al sistema de prepago, porque están ligados, ya que éste dice relación con el conjunto de operaciones para acceder al bus.

Intentando hacer un resumen, podemos decir que Fernández & De Cea señaló que el problema radicaba en que no había suficientes buses; el ex ministro Etcheberry dijo que era la infraestructura -estoy mencionando las cosas que relevaron-, otras personas dijeron que era el soporte tecnológico y otros los operadores y el soporte tecnológico. Me gustaría saber si usted considera que esto explica, de manera principal, los problemas.

Por otra parte, todo el sistema tiene camisas de fuerza. En lo financiero, que se haya forzado a desarrollar el sistema sin subsidios, es lo que llevó a un conjunto de decisiones muy forzadas. En lo conceptual, usted dice que no hay otra alternativa que no sea la de troncal y alimentador, pero más de alguna vez conversamos que en la ciudad había subcentros que requerían un tratamiento especial, no necesariamente vinculado al sistema de troncal y alimentadores.

En materia de diseño cada vez me surge más la duda acerca de por qué se diseñó un AFT que concentra todo y por qué no se separó lo financiero de lo tecnológico. A medida que he ido escuchando las distintas versiones, cada vez entiendo menos por qué se creó un centro financiero y tecnológico a la vez y, además, con inexpertos en la materia.

En cuanto al *big bang*, desde el punto de vista de los usuarios aquí claramente hubo *big bang*, porque la gente tuvo que cambiar sus hábitos de un día para otro. Otro problema es de los consultores y los errores de apreciación técnica.

Usted hizo varias referencias en el sentido de que el tipo de análisis propuesto por los consultores no se ajustó a la realidad. Y resulta que la decisión política se equivocó a causa de los errores técnicos. Usted mismo señaló, por ejemplo, que se suponía que el Metro tenía capacidad ociosa.

Finalmente, el tema de los municipios y la construcción de mallas. Está claro que los municipios participaron en ese proceso. Usted hizo referencia al seminario que se realizó y mencionó al alcalde de Recoleta, entre otros, pero una cosa es que hayan asistido a un seminario y otra es que realmente hayan asumido el problema responsablemente, a través del director de tránsito o de quien fuera.

Usted estuvo en distintas etapas del desarrollo del Transantiago y, como seremi, vio muchas cosas con los municipios; de hecho, es quien tenía más capacidad de negociación con los municipios, así es que quiero que nos diga qué fue lo que pasó en esa relación.

Nada más, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 15.00 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Guillermo Díaz.

El señor DÍAZ (don Guillermo).- A la primera pregunta del diputado Montes, acerca de los trasbordos, puedo responder que mi reflexión es que el problema no es del modelo, sino de la valoración de una etapa, porque insisto en que el modelo de combinación será exitoso una vez que se logre consolidar y cuente con todas las cosas que aún le faltan: adecuada gestión de flota, adecuada información a los usuarios, etcétera.

Ahora, cuando hago la reflexión acerca de los costos, digo que, a la luz de los hechos, la implicancia de esa mala valoración es alta. No sé si soy claro en eso, pero mi impresión es que ahí está parte importante del problema. Me estoy refiriendo al diseño, que realizó una valoración distinta a lo que la realidad nos está mostrando.

En cuanto al sistema de alimentadores y los subcentros, esto lo he conversado largamente con el diputado Montes. Me parece que el modelo troncal-alimentador es eficaz en eso, pero con ciertas flexibilidades. Lo que está pasando en zonas importantes de la ciudad, con la instalación de centros urbanos que prestan servicios comerciales y comunitarios, hace que la manera de gestionar los servicios de alimentadores deba flexibilizarse.

Este modelo estaba conceptualizado con derechos monopólicos para gestionar un área, pero creo que con el tiempo lo que se va a ir produciendo -ésta es una opinión absolutamente personal- es una suerte de entrecruzamiento en áreas locales.

En lo que respecta a los municipios, hasta donde participé, que no es la última versión de la malla de recorridos, porque la malla del modelo N° 11 es distinta a la que está en operaciones, se tomaron las cosas con mucha seriedad.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, una reflexión para el señor Díaz.

Ayer el señor Espejo se refirió a la falta de institucionalidad al no contar con las herramientas necesarias para cumplir los contratos. Dijo que se aplicaron multas, pero nunca se llegó a la caducidad y, por lo tanto, las supuestas fallas de los operadores no pudieron ser corregidas.

Usted fue subsecretario durante cuatro años. El ministro Cortázar apenas llegó prácticamente trasladó su oficina acá y presentó cuatro proyectos de ley, dentro de ellos el de Administrador Provisional y la Autoridad Metropolitana de Transporte.

¿Esto no fue tema en los cuatro años en que usted fue subsecretario? ¿Por qué hoy el futuro del Transantiago depende de la aprobación de esas leyes y antes era sólo del Ministerio?

Quiero que haga una reflexión y algún grado de responsabilidad en esto de que el Congreso es tremendamente importante para el futuro del Transantiago, y en su momento sólo el Ministerio.

Se lo pregunto porque creo que hubo tremendas desprolijidades en las licitaciones y en la redacción de los contratos.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- Señor Presidente, no creo que haya desprolijidad. Es distinto en términos políticos, técnicos y profesionales asumir responsabilidades por ciertos errores a ser desprolijo. Uno no logra captar el interés de los tres principales fabricantes de buses cuando es desprolijo; no logra atraer a las principales empresas del mundo que hacen transporte público cuando es desprolijo.

Hay que ser justos. Nos equivocamos en nuestra etapa de diseño, hay errores ahí, pero es distinto a la desprolijidad. Los resultados muestran que la opinión que hay sobre el Estado chileno en general es positiva.

Ahora, al contrario de lo que usted señala, cuando fui subsecretario tuvimos mucho trabajo. Cada vez que fuimos requeridos como Ministerio estuvimos trabajando; se trabajó directamente con muchos parlamentarios. Sin duda, hay correcciones que la experiencia indica que es necesario ver. Por ejemplo, no habíamos visto el Administrador Provisional. En cambio, sí hay discusiones largas sobre la Autoridad Metropolitana de Transporte, discusión que se remonta a 1997. Si mal no recuerdo, hay un proyecto de ley, que está en el Congreso, en que alguna vez se intentó discutir sobre éste y otros temas.

Un segundo aspecto que también discutimos, pero que tampoco logramos impulsar, fue evaluar en alguna medida un proyecto que sancionara la evasión. Eso se discutió. Pero lo único que no vimos en esa oportunidad de lo que usted señala fue el Administrador Provisional.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero hacer una reflexión. Creo que entre los últimos invitados hemos tenido niveles de autocrítica genérica, pero autocrítica al final, y me parece importante.

Creo que el invitado de hoy probablemente ha hecho una autocrítica menos rimbombante respecto de la globalidad, pero mucho más específica respecto de un tema central.

Cuando el ex subsecretario Guillermo Díaz nos señala que un problema grave fue no evaluar bien y no evaluar socialmente el tema de los transbordos, me parece que para los efectos de nuestro informe final es un tema central a la hora del reconocimiento de un hecho no menor en relación con efectos posteriores.

Ahora vienen mis preguntas. Yo fui un modestísimo estudiante de la Escuela de Derecho, de Pío Nono, y todavía no logro entender de manera clara y precisa el tema entre Fernández & De Cea y todas las otras personas que han concurrido a la Comisión,

algunas de las cuales se refirieron a los distintos escenarios.

En ese sentido, llegará el momento en que lograré entender en detalle los diferentes aspectos involucrados, pero creo que la intervención del señor Guillermo Díaz nos permite entender un poco más una materia respecto de la cual algunos somos absolutamente legos.

No obstante, sin perjuicio de que todavía no tengo un entendimiento claro sobre algunos aspectos, quiero consultar a nuestro invitado su opinión acerca de si es válida la conclusión a la que he llegado, en el sentido de que, por angas o por mangas, lo concreto es que había menos buses que en el antiguo sistema, prueba determinante de lo cual es que una de las tareas fundamentales del ministro encargado del salvataje del sistema es la de conseguir más buses.

Por otra parte, hay un documento de prensa, solicitado por el diputado señor Patricio Melero, que forma parte de uno de los cuadernos de la Comisión, referido a la publicación de cartas entre el ex ministro Sergio Espejo y el senador señor Adolfo Zaldívar.

En carta respuesta del senador señor Adolfo Zaldívar al señor Sergio Espejo, referida a una misiva en la que éste le habría manifestado al senador que nunca le había señalado que estaba en contra del Transantiago, el parlamentario le contesta que a lo mejor no se lo había dicho a él, pero que lo mínimo que podría haber hecho era consultar al subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, a quien conocía, que estaba al tanto de cómo nos habíamos opuesto a ese plan.

Quiero que me haga un comentario al respecto, porque es un elemento importante a la hora de considerar los aspectos previos a la ejecución del plan.

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- En relación con la primera pregunta del diputado señor Jorge Burgos, mi respuesta es muy breve: faltan buses. Originalmente se consideraba una flota de 4.500 ó 6.400 buses, no lo recuerdo con exactitud, porque no tengo el estudio a mano, pero -reitero- efectivamente faltan buses.

En cuanto a su segunda consulta, mal me puede haber preguntado el ex ministro Sergio Espejo sobre ese punto, porque el senador señor Zaldívar nunca me planteó oposición alguna respecto del proyecto.

Creo que voy a ser bastante duro con la afirmación que voy a hacer, pero debo señalar que participé en un par de seminarios en la sede del Partido Demócrata Cristiano para exponer el proyecto,

ocasiones en la que nadie manifestó alguna oposición al respecto, salvo la observación que el diputado Olivares siempre me ha formulado sobre el tema de los trasbordos, como recuerdo que lo hizo en la comuna de Lo Prado.

Sin embargo, lo que sí había -en la prensa uno lo puede revisar- era identificación con los intereses corporativos de un sector de los microbuseros. O sea, si el senador Zaldívar quiere decir que ésa es la oposición al proyecto, yo me permitiría pensar que más bien es interés corporativo.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- El señor Guillermo Díaz ocupó durante varios años el cargo de subsecretario y de seremi de Transportes, período en el que concurrió en varias oportunidades a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara.

Al respecto, quiero decir al señor Guillermo Díaz que cuando en una ocasión concurrió a la Comisión acompañando al titular de esa Cartera, señor Jaime Estévez, cada vez que los diputados planteamos nuestras inquietudes respecto del Transantiago -como constantemente lo hizo el diputado señor Carlos Olivares-, sesión en la que también se encontraban presentes un experto en materias de licitación y representantes de los transportistas, quienes hicieron referencia al impacto social que tendría la implementación del Transantiago, lo que más me impresionó es que ustedes no atendieron sus planteamientos ni los nuestros.

Por lo tanto, quiero saber por qué no escucharon a nadie, ni siquiera a los representantes de la ciudadanía.

Por otra parte, en el documento que el señor Guillermo Díaz dejó a disposición de la Comisión se señala que Transpalitos fue creado porque no había buses para cubrir el aumento de la demanda, en circunstancias de que en la misma sesión a la que he hecho alusión los microbuseros advirtieron que tenían sus buses a disposición y que nadie los estaba controlando. ¿Por qué ocurrió eso?

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

El señor DÍAZ (don Guillermo).- La segunda pregunta la contesté en más de una oportunidad, así que me voy a referir a la primera.

Recuerdo perfectamente la sesión a la que se refiere la diputada señora María Angélica Cristi. En ella lo que más se argumentó fue el tema de cesantía de los trabajadores del sector, ante lo cual les mostramos con cifras que la nueva industria generaría empleos, situación que se ha confirmado de manera

concreta, y que las condiciones laborales de los trabajadores del sector era infinitamente superior a las que tenían antes del Transantiago.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero solicitar a la Secretaría que, a propósito de la tremenda confusión sobre la cantidad de buses mencionados en la Comisión, nos entregue todas las versiones sobre el punto. Es decir, las cifras con que se han comprometido las personas involucradas y los fundamentos que entregaron para su justificación, y si se encuentran o no en terreno.

El señor HALES (Presidente).- La idea del señor diputado me parece muy buena. Ojalá la Secretaría pueda entregar un resumen con todas las fuentes de información, a fin de entregársela a los señores diputados.

Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, se ha nombrado mucho el tema de la infraestructura. Al respecto, se señaló que se había formado un comité de infraestructura, que funcionaba una vez a la semana. Si ese comité tiene actas, pido que se nos hagan llegar.

El señor HALES (Presidente).- Si le parece a la Comisión, así se acordará.

Acordado.

¿Alguna otra cosa?

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

-Se levantó la sesión a las 15.00 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.