

## 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 21ª sesión celebrada el martes 2 de octubre de 2007, de 11:32 horas a 15:00 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al ex Ministro de Vivienda y Urbanismo, señor Jaime Ravinet.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Solicitar a la Ministra de Vivienda y Urbanismo las Actas del Comité de Infraestructura, Ciudad y Territorio 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;  
Sule, don Alejandro, y  
Uriarte, don Gonzalo.

También concurren los Diputados señores Accorsi, Duarte, Latorre y Rossi y el ex Ministro de Vivienda y Urbanismo, señor Jaime Ravinet.

#### **III. CUENTA:**

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

1.- Oficio de la Contraloría General de la República, mediante el cual responde a esta Comisión y remite copia de los siguientes documentos:

- a) Bases de Licitación de Vías, sus modificaciones y anexos;
- b) Bases de Licitación Administrador Financiero del Transantiago, sus modificaciones y anexos;
- c) Bases de Licitación de los Servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT), sus modificaciones y anexos;
- d) Dictamen N°3628, recaído en una presentación de la Empresa METALPAR.
- e) En relación con informes evacuados con motivo de presentación de recursos de protección o amparo económico relativos al Plan Transantiago, ese organismo hizo presente que no ha recibido ningún requerimiento para informar acerca de acciones de esa clase en relación con la materia de que se trata.

2.- Oficio del Ministerio de Hacienda, por el que identifica las glosas presupuestarias contenidas en las Leyes de Presupuestos del año 2003 en adelante, que dan cuenta del financiamiento del Transantiago, partidas en las que se encuentra y los montos involucrados.

3.- Oficios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- I. En relación a recepción de alguna advertencia por parte de una empresa consultora, sobre el error que representaría establecer en las bases de licitación un rango de frecuencias mínimas y máximas, informa que revisados los archivos de la Coordinación Transantiago y de esa Secretaría de Estado, no se ha encontrado alguno que de cuenta de la existencia de la referida advertencia.
- II. Por el segundo, informa respecto del estado de avance en la construcción de ciclovías para la Región Metropolitana.
- III. Por el tercero, ante la petición efectuada por esta Comisión, para que se le remita el acta de la reunión celebrada el 18 de diciembre de 2006 por el Directorio de Transportes de Transantiago, informa que en esa fecha no se efectuó reunión alguna del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de Santiago.
- IV. En cuarto lugar, respecto de los gastos del proyecto "Transporte Sustentable y Calidad del Aire para Santiago, financiado por el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) y el Gobierno de Chile, informa que éste ha sido objeto cada año de su ejecución de las respectivas auditorías que detallan los gastos que se han efectuado, las que han sido enviadas regularmente al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, quien actúa como organismo de ejecución del citado fondo. Asimismo, adjunta las auditorías de los años 2004 a 2006.
- V. En quinto lugar, respecto de los honorarios percibidos por la consultora Fernández & De Cea, remite un cuadro resumen que contiene el detalle de los estudios contratados a ésta desde el año 2003 a la fecha, indicando sus modalidades de contratación, el estado de los mismos, su materia y el costo de cada uno de ellos.
- VI. En sexto lugar, en respuesta a un conjunto de antecedentes solicitados a dicha Secretaría de Estado remite lo siguiente:

- a) Documentos que ese Ministerio acompañó en un otrosí al informar un recurso de protección, en causa seguida ante la Corte de Apelaciones de Santiago.
- Copia de Resolución N° 117, de 30 de diciembre de 2003, que aprueba las Bases de Licitación Pública de Uso de Vías de la ciudad de Santiago para la prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros;
  - Copia del oficio N° 094/2004, de 28 de abril de 2004, del Coordinador de Transantiago señor Aldo Signorelli, dirigido al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Javier Etcheverry, mediante el cual se acompaña una lista de reuniones sostenidas por el Coordinador de Transantiago con operadores de Transporte.
  - Copia de la lista de reuniones sostenidas por el Coordinador de Transantiago con Operadores de Transporte, desde octubre de 2003 a la fecha de envío del oficio mencionado precedentemente.
- b) Respecto de las presentaciones solicitadas por esta Comisión en oficio de fecha 23 de julio del presente año, se adjunta en anexo lo siguiente:
- Presentación en la Quinta Feria del Transporte Terrestre, de 28 de octubre de 2003.
  - Presentación denominada "Transantiago nuevo sistema de transporte público en la ciudad de Santiago", realizada en enero de 2004
  - Presentación utilizada en el Seminario: "El Modelo de Negocios de Transantiago", de 12 de enero de 2004, y nómina de asistentes al seminario.
  - Presentación de los principales elementos de las Bases de Licitación, efectuada el 29 de diciembre y otra el 30 de diciembre de 2003.
  - Presentación efectuada el 18 de diciembre de 2003.
  - Estudio de demanda del sistema de transporte público de superficie de Santiago, de 1997.
- c) Respecto a la nómina de profesionales que han prestado servicios en la Secretaría Ejecutiva de Transantiago desde su creación y de los que actualmente trabajan en ella, adjunta un CD con dicha información.
- d) Finalmente informa que ese Ministerio no ha suscrito contrato de asesoría alguno con el estudio jurídico Cariola para la elaboración de las Bases de Licitación del Administrador Financiero de Transantiago.
- VII. Por último, consultado si se hicieron efectivas las boletas de garantía correspondiente al AFT, en atención a sus incumplimientos contractuales informa que el 14 de febrero del año en curso se cobraron dos, cada una por un monto de UF 76.000, correspondiente a las boletas de garantía N°s 008098 y 008101. Posteriormente, el 25 de abril de 2007, se cobraron las boletas de garantía N°s 0058137 y 0058138, cada una también por un monto de UF 76.000. Dichas garantías fueron reconstituidas por el AFT, por lo cual a la fecha, existe el monto total de la garantía, en conformidad al contrato AFT.

El contrato de prestación de los servicios complementarios de administración financiera de los recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, suscrito entre el Ministerio de Transportes y el AFT contempla como caución de la prestación de los servicios materia de dicho instrumento, una garantía de UF 760.000, dividido en 10 boletas de garantía por la suma de UF 76.000 cada una, cuyo plazo de vigencia es de un año y deberán ser reemplazadas con 15 días de antelación a su vencimiento, por garantías que contengan las mismas cantidades y en idénticos términos. En caso de cobro de cualquiera de éstas, el AFT deberá entregar al Ministerio, dentro de los cinco días siguientes a su cobro, una nueva boleta que reconstituya la anterior.

4.- Carta del Secretario Ejecutivo de Sectra, mediante la cual informa sobre el procedimiento utilizado para la contratación de personas naturales o jurídicas que han prestado asesoría en el diseño, puesta en marcha e implementación del Plan Transantiago.

5.- Oficios de las Municipalidades de La Pintana y San Ramón, a través de los que informan respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

6.- Oficios de las Municipalidades San Ramón, Cerrillos y San José de Maipo, por los cuales informan de las falencias que aún se pueden detectar en sus comunas respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

#### **IV. ACTAS:**

Las actas de las sesiones 17<sup>a</sup>, 18<sup>a</sup> y 19<sup>a</sup>, se da por aprobadas.

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

Se recibió al ex Ministro de Vivienda y Urbanismo, señor Jaime Ravinet.

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 21ª, celebrada en martes 2 de octubre de 2007,  
de 11.33 a 15.02 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 Enrique Accorsi, Jorge Burgos, Ramón Farías, Juan Carlos Latorre, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Fulvio Rossi, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Jaime Ravinet, en su calidad de ex ministro de Vivienda y Urbanismo.

### TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 17ª, 18ª y 19ª se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Sobre la cuenta, tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, lo que quiero expresar no se refiere específicamente a la cuenta, de modo que cedo el uso de la palabra a alguien que desee hablar sobre la cuenta.

El señor HALES (Presidente).- Sobre la cuenta, tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, con respecto a la nómina de los profesionales que han prestado servicios en la secretaría ejecutiva de Transantiago en la letra 6 C, quiero preguntar a la Secretaría si también vienen las remuneraciones que perciben aquellos profesionales.

El señor HALES (Presidente).- Esa información se encuentra en un disco compacto, de manera que a pedido suyo solicito a la Secretaría que haga la revisión correspondiente para que luego informe a los miembros de la Comisión.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, me informan que en la Sala terminó el Orden del Día y estamos convocados a votar.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, estoy atento a eso, de manera que, en su momento, vamos a suspender la sesión para ir a votar.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, he solicitado la palabra porque he leído con sorpresa una carta que han entregado personalmente los diputados de la Alianza por Chile que forman parte de esta Comisión...

El señor MELERO.- Perdón, señor Presidente, ese tema no es de la Cuenta. ¿En razón de qué se le está ofreciendo la palabra a la diputada Allende?

El señor MONTES.- Señor Presidente, ellos ayer hablaron todo lo que quisieron.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, pedí la palabra, y parece que al diputado Melero se le olvida lo que es la democracia. No tiene derecho a hacerme callar. Tengo el uso de la palabra y voy a seguir usándola.

El señor MELERO.- Señor Presidente, estoy pidiendo que se aclare un punto reglamentario.

¿En razón de qué se le está dando la palabra a la diputada Allende? Esta sesión esta citada sólo para recibir al ex ministro Ravinet.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Ojalá el diputado Melero aprendiera más democracia.

Señor Presidente, tengo el uso de la palabra y quiero hablar.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ha sido habitual en la Comisión que terminada la Cuenta se ofrezca la palabra sobre ella y distintos diputados hagan observaciones sobre el curso del trabajo de la Comisión.

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

El señor HALES (Presidente).- La diputada Allende me ha pedido la palabra para hacer observaciones sobre una materia atingente al curso de la Comisión relacionada con opiniones de los miembros de la misma, lo que me parece relacionado con el debate que tenemos. Por esa razón, me he permitido ofrecerle la palabra.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, voy a hacer uso de la palabra, aunque le moleste al señor Melero.

El señor HALES (Presidente).- Ha terminado la cuenta. Por lo tanto, ofrezco la palabra a la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en sesión, quiero expresar, como ya lo hice antes de ser interrumpida por el diputado Melero, mi asombro y desagrado frente a la conducta de los diputados de la Alianza por Chile que ayer, sorpresivamente, después de haber participado en la sesión de la Comisión, concurrieron a entregar una carta a la fundación del ex Presidente Lagos, a mi juicio, con un lenguaje que no corresponde, impropio de parlamentarios que representan la soberanía popular.

En esa carta, se formula una serie de calificaciones. Además, esperan explicaciones satisfactorias y oportunas, y que el ex Presidente Lagos esté a la altura de la tradición de los ex Presidentes de Chile. Incluso, se permiten señalar que la democracia republicana no es solamente un sistema en que se elige periódicamente y que para ganar el título de demócrata no basta con ganar una elección, etcétera.

No quiero continuar con el texto porque causa sorpresa que sean estos diputados los que nos vengan a dar lecciones de democracia. Parece que la memoria es frágil, y la de ellos, aún más.

Me parece que utilizan un lenguaje arrogante, lleno de juicios, sin esperar resultados de esta Comisión, que no corresponde usar ante la investidura de un ex Presidente de la República.

Hasta este momento, esta Comisión venía trabajando en una suerte de *fair play*, en el sentido de no sacar dividendos políticos, haciendo un trabajo serio, para darle una explicación a los 5 millones de habitantes que sufren hoy por el Transantiago.

Con esta conducta se confirma que, lejos de buscar responsabilidades y generar sugerencias para encontrar maneras eficientes de corregir el plan Transantiago, se está tratando de sacar dividendos políticos.

Desde un comienzo se ha tratado de tener al ex Presidente Lagos en el banquillo de los acusados. Es lamentable, por decir lo menos, para el trabajo de esta Comisión, por las muchas horas que hemos dedicado a escuchar a quienes han asistido a ella, lo que hemos observado ayer, en circunstancias de que se trataba de dar respuesta a una situación perfectamente posible: entregar un detalle con los diversos temas que podrían ser de interés de la Comisión, para que el ex Presidente Lagos los respondiera, personalmente o por escrito.

Todos sabemos que él podría guardar silencio o no asistir, pero ha manifestado, a través del Presidente de esta Comisión, el deseo de poder colaborar con ésta. Lamentablemente, los diputados de la Alianza ignoran todo esto, porque buscan rayar la imagen del ex Presidente Lagos. Imagino que les

molestará que, a pesar de todo, tenga un alto porcentaje de adhesión.

He querido hacer uso de la palabra a raíz de este hecho lamentable, después de todo el trabajo realizado por la Comisión.

Hoy, soy la primera en afirmar que el ex Presidente Lagos no tiene garantías para que concurra personalmente a una Comisión de estas características. No existen garantías y respeto a su investidura de ex Presidente de la República. Ha quedado al desnudo lo que algunos sabíamos desde un comienzo, pese a lo cual hemos intentado, sobre todo el Presidente de la Comisión, que ha dado garantías a todos, que esta Comisión trabajara con la seriedad que los ciudadanos de Santiago merecen.

Lamentablemente, se trató de hacer otra clase de jugada -imagino que se sentirán muy contentos de hacerla-, pero lo considero lamentable. De verdad, esto no se corresponde con el espíritu democrático propio de la soberanía popular.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, quiero intervenir en la misma dirección de lo que ha señalado la diputada Allende.

Esta Comisión ha trabajado con mucha seriedad para cumplir su cometido. Ha intentado seguir un procedimiento y una metodología seria y rigurosa.

En este marco, rechazo la ruptura del *fair play* de parte de la Derecha, particularmente de la UDI -que lo ha hecho en otras ocasiones-, y que, en este caso, lamentablemente ha arrastrado también a Renovación Nacional.

Ellos fueron a dejar una carta muy insolente y poco seria a las oficinas del ex Presidente Lagos, que fue un gran primer mandatario, que a Chile le representó grandes avances en su historia y es un orgullo para muchos conciudadanos.

No es la primera vez que la Derecha demuestra esta falta de respeto por la civilización y las instituciones democráticas. Recuerdo que, en 1999, el propio diputado Melero entró al Congreso con carteles para protestar en el momento en que cambiaba la Presidencia de la Cámara de Diputados, en el período en que estaba preso Pinochet y lloraban, por lo que armaron una protesta en la Sala contra el Partido Socialista, debido a que éste sostenía que Pinochet debía ser juzgado.

Recuerdo también la protesta con carteles y la manera tan poco respetuosa con que fueron recibidas dos autoridades de Estado: los ministros Andrés Velasco y Sergio Espejo.

Ahora fueron mucho más allá, sobrepasando cualquier límite. Van a la oficina del ex Presidente

Lagos a entregar una carta cuando él no está, pero primero la entregan a la prensa y hacen todo un circo frente a ella antes de que la reciba la persona a la cual estaba destinada. Obtuvieron mucha cobertura, pero rompiendo ciertos códigos de conducta básicos.

Hacen referencia, de manera muy poco fundada, a la historia democrática y republicana y a sus presidentes. Creo que es bueno que recuerden esos antecedentes. Cuando el hijo de Pinochet fue citado a una Comisión, cuando fue acusado por robar, Pinochet amenazó con hacer un golpe de Estado.

Lagos ha tenido mucho coraje durante toda su historia y, sobre todo, en el marco de la dictadura, para enfrentarse al dictador y poner en riesgo su vida y condiciones. Les duele mucho -como dicen en la carta- el dedo acusador de Ricardo Lagos contra Pinochet en medio de la dictadura; les duele que el gobierno del entonces Presidente Lagos no haya apoyado al Presidente Bush en la guerra de Irak, porque hubieran querido que lo apoyara, y les duele que Lagos sea un gran personaje mundial.

Creo que la UDI ha tenido una obsesión por culpar a Ricardo Lagos de todos los problemas del Transantiago. Cuando no había ningún dato y no habíamos trabajado, ya tenía esa obsesión. Ahora que hemos trabajado, que tenemos más datos, que estamos profundizando en las causas de los problemas, en buscar las bases para determinar con precisión responsabilidades y para hacer propuestas para solucionar los problemas, hacen este numerito por una cuestión puramente publicitaria, con una visión poco democrática y poco seria. A mi juicio, llegaron a un extremo y bajeza inaceptables.

Se ha roto el *fair play* en esta Comisión y creo que tenemos que ver las cosas de otra manera, sobre todo cuando destinamos una hora para discutir la manera de enfrentar esta situación.

Debería rechazarse el comportamiento de la Derecha y debemos decirle al Presidente Lagos que aquí no se cuenta con garantías de respeto suficiente a lo que él ha representado en la historia y a lo que es. Creo que, en el mejor de los casos, podría responder por escrito.

Lamento que haya ocurrido esto en esta Comisión, que hasta hoy ha trabajado con mucho rigor, seriedad y de manera respetuosa.

He dicho.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, ayer planteé a la Alianza por Chile y a la Comisión que no existían condiciones para que el ex Presidente Lagos asistiera a la Comisión y fuera consultado respecto de los distintos tópicos del Transantiago.

La Alianza, a través de los diputados Melero, Uriarte y Monckeberg y de la diputada Nogueira, fue bastante contundente y clara en afirmar que había garantías, que se iba a respetar la investidura del ex Presidente Lagos, porque yo había planteado que no había respeto por ella. Y se me dijo claramente -está en la versión de la sesión de ayer- que efectivamente se iba a respetar la investidura del ex Presidente.

Sin embargo, a continuación de eso, la Alianza va a dejar esta carta, que no tiene nombre, que es ofensiva, que pasa por sobre los derechos de un ex Presidente de la República y de cualquier ciudadano. En definitiva, esta carta desnuda el hecho real de lo que quiere hacer la Derecha. ¿Y qué pretende hacer la Derecha? Sólo quiere denostar al ex Presidente Lagos. Quiere acusarlo sí o sí, sin importar los argumentos que puedan existir en pro o en contra. No les interesa el objetivo por el cual estamos en esta Comisión: conocer cuál es el problema del Transantiago e intentar encontrar los caminos de solución. ¡No les interesa!

En la mañana de hoy he leído una declaración de la honorable diputada Nogueira en un matutino, en que dice: "Que sea hombrecito y que venga a declarar". ¡Me van a decir que eso es respetar la investidura de un ex Presidente de la República! ¿Eso es dar garantías?

No hay garantías para que el ex Presidente Lagos asista a esta comisión. La Derecha no da garantías, como tampoco nunca las ha dado en la historia de nuestro país. Lo repito fuerte y claro: no hay garantías. Parece que ayer no fui lo suficientemente claro cuando me referí a este tema.

Creo que la determinación del ex Presidente Lagos debe ser la de responder por escrito un cuestionario -y a lo mejor, como Comisión, debemos tomar el acuerdo correspondiente- que le enviemos. No debiera asistir a la Comisión, porque para mí, y creo que para la mayoría de los miembros de esta comisión, queda claro que la Derecha dice una cosa aquí en la Comisión, y después, para los medios de prensa, dice y hace otra. Por lo tanto, no es confiable. Aunque la Derecha dé todas las garantías para que el ex Presidente asista, no hay garantías.

Me opongo tenazmente al acuerdo adoptado - quiero que se revise más adelante- y quiero que seamos claros respecto de que hay que solicitarle al ex Presidente Lagos que responda un cuestionario. No puede venir a esta Comisión porque esta Derecha, que es absolutamente poco democrática y poco clara -no voy a usar otros calificativos, que serían más fuertes-, no da garantías para que el ex Presidente pueda asistir a entregarnos su versión sobre el problema del Transantiago.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, corresponde ir a votar, de manera que, aun cuando no están corriendo los tiempos, suspenderé la sesión.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Señores diputados, seguramente deberé suspenderla nuevamente, porque la Sala ha tenido variaciones en los tiempos respecto a su llamado a votación y dependemos de ello.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no es el sentido de la Comisión, o por lo menos así lo estimo yo, gastar horas y horas debatiendo respecto de la calidad de protector moral que pretenden imponer ciertos diputados de Izquierda y observando las reacciones un tanto histéricas que surgen de ese sector político.

Así lo veo yo: como una reacción histérica respecto de la impotencia que tenemos nosotros -y que creemos representar dignamente en el Parlamento para el cual fuimos elegidos- por la gente que lo está pasando mal, no por nuestra culpa, sino porque, lamentablemente, el proyecto estrella del ex Presidente Lagos no resultó y todo el mundo lo escabulle o trata de no reconocerlo. Ese proyecto estrella, que hoy pasó a ser el proyecto encerrado en el cajón de los recuerdos, para que se olvide pronto, ha pisoteado la dignidad de las personas, porque eso es lo que hizo.

Estamos tratando de representar la voz de las personas que creen en esta Comisión y que creen que, en algún momento, alguien va a responder.

Lo he dicho muchas veces en la Sala y, ya que estamos con propuestas y con ponencias políticas, lo repito ahora: se ha instalado la ideología de la irresponsabilidad. Para mí, lo que he visto en la actitud del ex Presidente Lagos -que ha sido invitado y contactado hace ya bastante tiempo por el Presidente de la Comisión, en forma bastante eficiente y notable- es dilación tras dilación tras dilación.

Una persona que quiere enfrentar responsablemente y en forma digna sus aciertos y sus errores dice: "Señor Presidente, asistiré a la Comisión. No se complique. Busquemos un horario y ustedes vean la fórmula para hacerlo". Así lo han hecho, por ejemplo, el ex ministro Ravinet -quien está esperando afuera de la Sala de la Comisión-, el ex ministro Espejo y todos los ex ministros del gobierno de Ricardo Lagos, así como los ministros del actual gobierno. A lo mejor, para estos últimos no es un

mérito asistir, porque están obligados por ley. Ésa es la actitud que queríamos ver, y por eso estamos molestos.

¿Ahora vienen a presentarse como protectores morales o como custodios de las garantías del Congreso? ¡Por favor! Si la Izquierda tampoco ha creído en las instituciones, pero cada cierto tiempo las recuerdan y dicen: "Yo creo en las instituciones" o "Dejemos que las instituciones funcionen". ¿Por qué lo repiten tanto? Porque tampoco creen en ellas. Entonces no digamos que nosotros no damos garantías. ¡Por favor!

Definitivamente, quien quebró la confianza en los gobernantes y en las instituciones, quien armó el Transantiago, quien nos tiene metidos en este colapso, no fuimos nosotros, sino el gobierno del ex Presidente Lagos. El gobierno de la Presidenta Bachelet -lo digo con mucho respeto- llevó adelante un plan que no tenía ni pies ni cabeza, y hoy estamos metidos en un embrollo. Y, al mismo tiempo, nos vienen a enrostrar que queremos hacer un picnic con la figura del ex Presidente Lagos. Lo que queremos es que todos den la cara y, definitivamente, vemos que ello no está sucediendo.

Eso es lo que quería plantear con respecto a las reacciones -también lo digo con mucho respeto- muy históricas que se han visto en esta Comisión, que, por lo demás -no me canso de decirlo-, ha trabajado muy bien, en forma muy eficiente...

El señor MONTES.- ¡Ahora!

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Yo no molesté ni interrumpí al diputado Montes.

Como dije, hemos trabajado eficientemente y hemos podido demostrar a la gente, con la prensa dentro de esta Comisión, que también ha trabajado en forma muy seria, que definitivamente se están haciendo bien las cosas.

El señor HALES (Presidente).- Para tratar un punto de Reglamento, tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, el Reglamento nos obliga a todos a ser muy respetuosos.

He hecho una crítica con las palabras y con los términos apropiados, la cual dista mucho de ser una reacción histórica, como acaba de afirmar el diputado Cristián Monckeberg.

Si he recordado que es difícil aceptar que los diputados de la Alianza por Chile nos vengan a dar lecciones de democracia, y eso les ha molestado, entonces es otro el problema.

El diputado Monckeberg no puede calificar ciertas expresiones de reacciones históricas o que la Izquierda no cree en las instituciones o que

nos hemos transformado en custodios, porque, en realidad, esa conducta raya en lo no respetuoso.

El señor HALES (Presidente).- He recibido la observación de Reglamento formulada por la diputada Allende. En consecuencia, solicito a los diputados afectados por dicha calificación que no registren la observación hecha por el diputado señor Cristián Monckeberg.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, entonces, de acuerdo con el Reglamento al que se ha apelado, también solicito que los diputados de la Izquierda retiren las expresiones en cuanto a que no respetamos ni damos garantías a la institucionalidad ni a la presencia del ex Presidente Lagos en esta Comisión.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Eso es real; está demostrado.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, con respecto a los juicios políticos, cada uno se hará responsable de los suyos. En cuanto a los calificativos, serán observados reglamentariamente para asegurar el mayor respeto en el debate que debiera desarrollar esta Comisión.

Tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, ayer tuvimos la oportunidad de analizar distintas opciones para ver los términos en que se le iban a solicitar sus opiniones, sus juicios y comentarios al ex Presidente de la República, don Ricardo Lagos. El punto central de la discusión estuvo en garantizar que él pudiera cumplir con responder a la Comisión sus inquietudes y que, en uso de sus derechos, pudiera resolver si lo hacía concurriendo personalmente, por oficio o si, definitivamente, no concurría e ignoraba nuestra invitación. Está en su derecho.

Ayer quedó en evidencia que la discusión de fondo tenía que ver con las garantías que se le ofrecieran al ex Presidente de la República para concurrir a esta Comisión y sostuve que el solo hecho de presionar para que viniera personalmente era una forma clara y directa de no respetar sus derechos. Sin embargo, ayer, los diputados de la Alianza nos señalaron que estaban dispuestos a dar todas las garantías del caso.

Las sesiones de esta Comisión han sido públicas y varios de los periodistas estaban ayer en la Sala de la Comisión, pero no siempre lo que ellos ven es lo que publican los editores -eso lo sabemos todos-. Sin embargo, ellos fueron testigos de que, una vez

terminada la sesión, los diputados de la Alianza fueron a entregar una carta elaborada con anticipación a la sesión, lo que deja en evidencia que todo lo que se dijo en la sesión era una burda maniobra, porque lo que pretendía la Derecha era claramente menoscabar la figura del ex Presidente Lagos, obligándolo a una situación a la que, por sus propios derechos, no está obligado.

En consecuencia, comparto lo que se ha dicho aquí en el sentido de que, una vez más, la intención de sacarle partido político a una situación, de afectar la figura de un ex Presidente de la República que tiene proyecciones políticas futuras, lo que preocupa mucho a la Derecha, era lo central de su actuación.

Es vergonzoso que miembros de la Comisión, al término de una sesión, hayan concurrido a un domicilio para esos efectos. Algunos se veían con cara de preocupados -lo vi por televisión-, como que les daba un poco de vergüenza lo que estaban haciendo, pero a otros no les daba ninguna, porque sabían, desde antes del inicio de la sesión de ayer, que eso era parte de la programación que tenían para ese día. Eso altera sustancialmente los términos en que esta Comisión ha trabajado hasta ahora.

Nada más, señor Presidente.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, personalmente, me siento estafado, engañado, por los colegas de la Alianza. Esto es tremendamente lamentable, porque fui uno de los diputados que ayer votó a favor una de las opciones, la de enviarle el escrito con las materias que nos interesa conocer al ex Presidente Lagos y sugerirle, nuevamente, que acudiera a la Comisión, creyendo en la oferta, que me pareció tan auténtica, tan verdadera y tan honesta de los colegas de la Alianza. Objetivamente, me siento estafado, engañado.

Hoy queda claro que las garantías ofrecidas a la investidura de un ex Presidente de la República no sólo son endebles, sino que, simplemente, no existen.

El Presidente de la Comisión ha dado a los colegas de la Alianza todas las garantías de respeto para la expresión de sus opiniones y todo el tiempo que han necesitado. Sin embargo, no sólo los términos de la carta son inapropiados, casi groseros, sino también la actitud a espaldas de la Comisión y, sobre todo, a espaldas del Presidente de la Comisión que, como ya señalé, nos ha dado a todos las garantías que corresponde.

Esto constituye una falta de respeto a la Comisión, a la Cámara de Diputados y al Estado de Chile y a sus instituciones. Me parece que ello no corresponde y espero que, de alguna manera -no sé cuál

sea-, corrijan esa actitud y en algún momento podamos volver al *fair play* que ha caracterizado el desarrollo de esta Comisión.

He dicho.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, me gustaría ver la misma indignación con que los señores diputados de la Concertación han defendido al ex Presidente Ricardo Lagos para defender a los chilenos humillados por el Transantiago. No he escuchado una sola palabra en pro y en beneficio de todos esos chilenos, que han sido humillados durante seis meses por una política inadecuada, desarrollada durante el gobierno del Presidente Ricardo Lagos. ¡Ésa es la defensa que me gustaría escuchar!

Han hecho de esto un tema político, como si ésta no fuera una Cámara política. ¡Éste no es el directorio del Hogar de Cristo, señores diputados! ¡Es una Cámara política para establecer responsabilidades políticas, desde el Presidente de la República hacia abajo! ¡Me extraña que viejos políticos, que llevan décadas de trayectoria, se sorprendan porque diputados de la oposición hemos ejercido nuestra acción opositora con eficacia, inquisitivamente! ¿Qué tiene de malo si la carta la teníamos preparada de antes?

El señor FARÍAS.- ¡Es una deslealtad!

El señor MELERO.- ¿Qué nos critican? ¿Qué seamos eficaces en nuestra acción?

Obviamente, estábamos preparados para ese escenario. Íbamos a evaluar el desarrollo de la sesión, y según eso se entregaría o no la carta. Si se hubiera accedido a invitar nuevamente al ex Presidente Lagos, porque era deseable que asistiera, obviamente, el escenario sería distinto. ¡Pero no seamos ingenuos!

Dicen que no hay garantías en este poder del Estado. ¿No las hay porque existe el temor de que a una persona se le levante un cartel? Si ése es el temor, le decimos al tiro, señor Presidente, que no va a haber ningún cartel a ninguna autoridad. No ha habido carteles contra ninguna autoridad. Sabemos que fueron otros quienes rompieron el estado de Derecho en Chile...

-Manifestaciones en la Sala.

El señor MELERO.- Quienes no respetaron la Constitución Política del Estado fueron otros, durante la Unidad Popular.

-Manifestaciones en la Sala.

El señor MONTES.- Hagamos un poco de historia.

El señor MELERO.- Entonces, no nos hagan ese tipo de crítica.

Ahora bien, sorprende, de verdad, que no haya interés por lograr la comparecencia del ex

Presidente Ricardo Lagos, principal responsable, quien supervigiló directamente el desarrollo del Consejo de Ministros y lo que en él se hacía, en cada una de sus sesiones, como consta en las respectivas actas de ese consejo, las cuales están a disposición de todos los señores diputados.

En una de esas actas se señala, con toda claridad: "Se han sostenido reuniones con su Excelencia el Presidente de la República, con el objeto de llevar adelante una u otra acción del Transantiago". ¡Y ustedes no quieren que él venga!

Los entiendo, desde la perspectiva política, pero no vengan a decir que porque hay un debate político no hay garantías. Ustedes han dicho cosas mucho más duras a los gobernantes.

El señor MONTES.- ¡A Pinochet le dijimos cosas más duras!

El señor MELERO.- Han sido senadores de su partido quienes han ido a pasearse con ataúdes a las puertas de La Moneda para hundir el Programa Auge; han sido senadores y diputados de sus partidos quienes han pedido la expulsión de los ministros de Estado; han sido ustedes mismos quienes han pedido la renuncia de la directiva del BancoEstado; han sido ministros quienes han señalado el tremendo error que fue el Transantiago.

¡Encuentro pusilánime estar quejándose de un debate político! ¡Pero si ustedes son políticos, ésta es una Cámara política y han hecho mil veces lo mismo que estamos haciendo nosotros ahora! ¡Entiendo que el ex Presidente Ricardo Lagos esté acorralado! ¡Entiendo que vengan a hacer una defensa, que ni ustedes mismos se la creen! Han sido severos con los ministros, pero quieren salvar a Lagos.

Les voy a pasar un dato político, independiente de si lo consideran o no: la peor defensa que están haciendo es justificar que el ex Presidente Ricardo Lagos no venga a esta Comisión porque no hay garantías. ¡Eso no se lo cree nadie! ¡Vayan a preguntarle al pueblo chileno si quieren o no que el ex Presidente Ricardo Lagos venga a dar explicaciones a esta Comisión! Se van a encontrar -ustedes, a quienes les gusta la democracia; se los aseguro en sobre cerrado, ante notario- con que a la inmensa mayoría de los chilenos le encantaría que viniera a esta Comisión a explicar lo que hasta el día de hoy no ha explicado.

Vamos a cumplir dos años desde que el 25 de octubre de 2005 se pusiera en marcha la primera fase del Transantiago.

El ex Presidente Ricardo Lagos ha dicho dos cosas. La primera, que la implementación era responsabilidad del gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet y que él se preocupó solamente del diseño. En consecuencia, le echó la culpa al gobierno actual.

La segunda -aquí tengo las declaraciones-: "Pregúntenle a los chilenos si prefieren las micros amarillas o los nuevos recorridos". Ésas son las únicas dos cosas que ha dicho.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor diputado, pero debo suspender la sesión. Puede concluir su intervención cuando se reanude la sesión.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Continúa con el uso de la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero insistir en la necesidad de que todos quienes tuvieron una responsabilidad, directa o indirecta, en el Transantiago entreguen sus testimonios en forma directa en esta Comisión. Eso es lo que hemos pedido. Pero eso molesta a algunos. Lo que a algunos les molesta es garantía para otros de que esta Comisión hará bien su cometido.

Creo que una Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados que no tiene la posibilidad de recibir el testimonio del ex Presidente Lagos y de que éste pueda contestar las inquietudes y preguntas que se le formulen, queda coja en parte de sus testimonios. No veo por qué eso debe motivar una defensa tan airada como la que hoy se ha visto para justificar que no asista.

Ayer, el ex Presidente Lagos era quien debía resolver soberanamente si venía o no a la Comisión. Hoy, los parlamentarios de la Concertación, especialmente del bloque Socialista-PPD, han recomendado al ex Presidente Lagos que no concurra a la Comisión. Entonces, ayer era la libertad del Presidente, pero hoy es la imposición de los parlamentarios de la Concertación. En fin, así están las cosas.

Hoy, un diario titula, a propósito de la encuesta CEP-GfK: "Sigue en picada evaluación de Bachelet". O sea, el Gobierno sigue cayendo y hoy tiene una aprobación de 35,3 por ciento y un rechazo de 78,5 por ciento, y el respaldo al Transantiago es de 9,6 por ciento.

Por lo tanto, escuchen más a la gente y no se escuchen tanto entre ustedes. No hagan defensas del ex Presidente Lagos que nadie entiende. Defiendan a la gente y permitan a Lagos defenderse solo.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, seré muy breve porque buena parte de las intervenciones

de la diputada Isabel Allende y del diputado Montes me interpretan. Las demás no las alcancé a escuchar.

Hace algún tiempo, a la salida de esta Comisión, un periodista de un canal de televisión me preguntó mi opinión sobre la concurrencia o no concurrencia del ex Presidente Lagos a esta Comisión. Desde luego, entregué mi opinión y, al final, me consultó sobre lo que yo le recomendaría al ex Presidente Lagos. Y yo recomendé, a través de ese medio de comunicación, que no viniera a la Comisión, porque creía que iba a ser maltratado. Quedé con algunas dudas, por cuanto consideré que mi declaración era un poco apresurada o tal vez infundada. Pero los hechos demuestran que no estaba equivocado y que al final era una buena recomendación.

Soy de aquellos que cree perfectamente legítimo y para nada sorprendente que la Alianza quiera tenerlo acá. Me parece que eso está dentro del libre juego democrático y el tema es opinable. Desde luego, algunos creemos que, aunque quizás sea mejor que asista, si no tiene las garantías, como ya se ha demostrado, entonces su venida resulta imprudente.

Sin embargo, la maniobra de ayer -lo digo con mucho respeto- me pareció muy vulgar; no me gustó. La carta es bastante mínima, escolar, de Simce bajo y, además, odiosa. El asesor que la redactó merece una mala calificación a fin de año, porque no está bien hecha. Desprestigia a la Cámara de Diputados y no le hace bien a nadie. Es distinto hacer un alegato con fuerza de por qué el señor Lagos tiene que asistir a la Comisión, aquí y afuera, pero llevar una carta a la oficina privada de una persona, leerla a la salida, sin que su destinatario la haya leído él, es un tanto vulgarón.

Hace un tiempo, un periodista me preguntó qué opinaba sobre las declaraciones de un miembro de mi partido político y le respondí con una frase que mi abuelita decía -y probablemente la abuelita de varios-: "Hay cosas que no se hacen". En esta ocasión, repito esa misma frase: hay cosas que no se hacen.

Gracias, señor Presidente.

El señor MOCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero plantear un asunto de Reglamento.

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

El señor MOCKEBERG (don Cristián).- Pido eliminar de la versión ciertas expresiones: burda maniobra, que somos estafadores, que engañamos, que somos vulgares, desleales, odiosos, que fue una maniobra vulgar y de Simce bajo.

El señor HALES (Presidente).- Se registran las observaciones del diputado Montes, de

manera que en la versión no deben aparecer esas descalificaciones personales ofensivas.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, voy a hablar como diputada que cumple su primer período. Generacionalmente, quizás tengo una mirada más de futuro que una anclada en el pasado y en las rencillas de bajo calibre.

Estoy muy sorprendida -también lo debe estar la gente que nos ve por el canal de televisión-, porque estos ataques desmedidos son los que desprestigian a la Cámara de Diputados. Lo digo como una mujer joven. A lo mejor hubo muchas heridas en el pasado.

No logro entender esta reacción ante una petición tan simple -sin ir más allá del tenor de la carta y de la crítica hacia su carácter "vulgarón". Considero que no corresponde.

Comparto con el diputado Burgos que hay cosas que no se dicen ni se hacen. Y eso no se dice.

Lo que desprestigia a la Cámara es este blindaje desmedido al ex Presidente Lagos, quien, perdóneme, no es un dios del Olimpo. Es una persona que gobernó el país, que merece todo el respeto, porque fue elegido por la mayoría de los chilenos, pero así como tuvo aciertos, también cometió tremendos errores.

Si en algo hemos llegado a acuerdo en la Comisión es que ha existido una humillación tremenda a miles de chilenos y eso no ocurrió por obra y gracia de una o varias personas, sino porque hubo un gobierno presidido por el señor Lagos, en que se diseñó uno de los desastres más grandes que ha vivido gran parte de la población chilena. En tal sentido, el blindaje que hacen los diputados es vergonzoso, y eso es lo que debiera dar vergüenza.

La Comisión, presidida por el diputado Hales, ha tenido un desempeño notable, pues se ha tratado a todos los invitados con tremendo respeto y consideración, por lo que no corresponde hablar de que hay pocas garantías, pues eso es de otra generación, pero no de la mía.

El señor Lagos merece tanto respeto como cada uno de los asistentes a esta Comisión. Por su investidura, puede tener mayores consideraciones, puede elegir la fecha en que puede asistir, pero no se le puede dar un trato distinto. Creo no haberle faltado el respeto a nadie, y ése ha sido la actitud de todos los colegas que nos hemos desempeñado en esta Comisión.

La vergüenza no consiste en haber entregado una carta, en ejercicio de nuestra plena autonomía como diputados, sino en blindar a un ex Presidente con un argumento tan ridículo como el que no se le va a tratar bien. Francamente, eso habla pésimo del ex Presidente Ricardo Lagos y de su condición de estadista. Él tiene

que venir a dar cuenta a la Comisión. La ciudadanía lo reclama; no nosotros.

Como diputados, nos merecemos un respeto, pero aquí se ha ninguneado a algunos colegas con epítetos espantosos. No se ha respetado el *fair play*, como siempre se ha hecho.

Es parte de la autonomía que tenemos como diputados enviar las cartas que nos parezca necesario, y se lo podemos comunicar a quien queramos. No le hemos faltado el respeto a nadie; sólo hemos hecho hincapié en la necesidad de que el ex Presidente Lagos venga a dar cuenta de lo que fue el diseño de este macabro Transantiago, que sufren los santiaguinos todos los días.

El señor HALES (Presidente).- Diputada Nogueira, ¿le puede conceder una interrupción al diputado Juan Carlos Latorre?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, estoy muy sorprendida y dolida, porque lo único que aquí se ha hecho es ofender y yo no estoy aquí para eso. Me da vergüenza. Si el diputado me pide una interrupción para ofenderme...

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, le estoy preguntando respetuosamente si usted está dispuesta a conceder una interrupción.

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

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

El señor LATORRE.- Señor Presidente, con mucho respeto a la diputada Nogueira, sólo quiero hacerle una pregunta: ¿Es efectivo, como se publicó hoy en la prensa, que ella dijo que el ex Presidente Ricardo Lagos debía ser más hombrecito?

Nada más, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Puede continuar con el uso de la palabra, diputada Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Yo no creo que el diario Las Últimas Noticias mienta tan descaradamente. La pregunta está de más, porque ya fue publicado y las entrevistas -como usted bien sabe, porque ha dado varias- son grabadas. Por lo tanto, no puedo desdecirme -y no lo voy a hacer- de mis dichos.

En todo caso, creo que la actitud que han tenido los diputados de la Concertación deja en cuestionamiento la posibilidad de que el ex Presidente Ricardo Lagos se haga cargo de su obra, de su plan estrella, de aquello que se vanaglorió tanto y que le permitió cortar tantas cintas del Metro.

Es una actitud de hombre -ustedes bien lo saben- defender lo que se hizo. Asumir y aceptar los errores -que son una realidad- y los aciertos que uno pueda haber tenido es propio de una actitud de hombre y de estadista, y es lo que espero del ex Presidente

Lagos, pero no que se rodee de un ejército que lo defienda y lo proteja, porque me parece francamente ridículo.

Gracias, señor Presidente.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en varias ocasiones el ex Presidente Ricardo Lagos afirmó que hay que dejar que las instituciones funcionen. Era una de sus expresiones clásicas. Sin embargo, ahora sus parlamentarios e, incluso, él mismo, con su petición de un cuestionario, no permiten que las instituciones funcionen, ya que esta Comisión investigadora forma parte de uno de los poderes del Estado, tiene múltiples atribuciones y necesita ejercerlas para poder funcionar.

Creo que hoy se hace necesario recordar esas palabras del ex Presidente Lagos, porque es necesario que esta Comisión investigadora funcione.

También recuerdo una frase que en su momento me impresionó. Hablando en tercera persona respecto de sí mismo, dijo: "Este Presidente va a hablar cuando tenga que hablar". Claramente, ya no era Presidente y, en mi opinión, sus palabras constituyeron una falta de respeto hacia la Presidenta Bachelet, porque él es ahora ex Presidente. Creo que, al plantearse de esa forma, en sus palabras hubo un nivel importante de soberbia.

Nosotros creemos que éste es el momento de que hable. El país cree que debe hablar.

Cuando un programa de televisión criticó lo realizado durante su Gobierno respecto de un programa social, organizó una conferencia de prensa y salió a responderle de inmediato. Es un episodio que todos deben recordar. Sin embargo, hoy nos dice que no puede venir a contestarle a la Cámara de Diputados, donde él tiene mayoría parlamentaria, pero sí puede ofrecer una conferencia de prensa. Me parece increíble.

Se dice que no damos garantías. Recuerdo que lo mismo se dijo en la Comisión investigadora del Patio 29. Es exactamente lo mismo, pero en aquella ocasión era respecto de la senadora Alvear y del senador Gómez. Se dijo que no había condiciones para que vinieran la senadora Alvear y el senador Gómez. Al final, ambos vinieron voluntariamente, a pesar de que los diputados de sus bancadas les decían que no asistieran, porque no existían garantías. Pero ellos, valientemente, asistieron a esa Comisión investigadora, entregaron su testimonio, como correspondía, y contribuyeron a que cumpliera su objetivo. ¿Qué pasó? Nada. Sólo ensalzaron su imagen de senadores al responder ante una Comisión investigadora.

Creo que actitudes como las que hemos visto ahora desvirtúan nuestro accionar como Cámara de Diputados, porque si nosotros mismos no consideramos que estamos al mismo nivel que el Poder Ejecutivo, entonces ¿cómo le pedimos a la gente que nos respete y nos valore?

¿Ustedes no consideran que la gente también merece respeto? Traer al ex Presidente Lagos a la Comisión es por la gente que lo pasa mal todos los días. Puedo entender que ustedes digan que el ex Presidente tiene estatura de estadista, que es importante y espectacular. Lo entiendo. Entonces, pongámoslo de igual a igual.

Hoy, la Presidenta Bachelet tiene un 35 por ciento de aprobación, y una de las grandes causas es el Transantiago. La Presidenta Bachelet tuvo que pedir perdón al país y se arriesgó a que un diario inglés señale que se sometió al ridículo público. ¿Y ustedes consideran que tienen que salir a defender al ex Presidente en desmedro de su actual Presidenta, que lo está pasando pésimo por una política implementada en un gobierno anterior? Entonces, ¿quién es desleal?

Por lo tanto, si no es por la gente, pongamos el tema a nivel de estadistas. La Presidenta Bachelet, que ha tenido las faldas para enfrentar al país y pedirle perdón, hoy no tiene el respaldo de sus parlamentarios para tratar de dilucidar quién realmente tiene la responsabilidad en esta política pública.

Por lo tanto, por favor, seamos serios, porque llega a doler la defensa cerrada que se hace del ex Presidente Lagos, que no es la misma que se ha hecho de la Presidenta Bachelet, que sí ha tenido las faldas para enfrentar esta situación.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Alejandro Sule, para hacer una aclaración.

El señor SULE.- Señor Presidente, agradezco mucho a la diputada Karla Rubilar que reconozca las extraordinarias cualidades y el gran gobierno que está dirigiendo la Presidenta Bachelet.

No soy un viejo político, como dijo el señor Melero, pero no es necesario serlo para entender lo que es un subterfugio, un engaño, una doble intención.

Lamentablemente, el colega Melero ha hecho afirmaciones inexactas, que no son ciertas, como, por ejemplo, que esperaba ver la misma fuerza para defender a los usuarios del Transantiago.

Todos nosotros, en múltiples declaraciones, hemos atacado fuertemente diversas etapas y, en general, todo el proyecto del Transantiago, en defensa de los usuarios. Por lo tanto, esa afirmación es inexacta. Entonces, ¿por qué afirma esa inexactitud -que es evidente-, esa mentira?

Además, ¿por qué ayer votaron en contra de la opción de mandarle el texto con las materias que nos interesan y con la sugerencia de que asistiera? Eso demuestra que la intención no es realmente que el ex Presidente Lagos venga a la Comisión, porque puede haber diversas fórmulas para que eso suceda. Ellos simplemente votaron en contra.

Por lo tanto, existen razones suficientes para dudar de que interese más que el ex Presidente venga a la Comisión que el estar generando una serie de hechos para continuar con la propaganda, con más publicidad, para sacar dividendos políticos de esta Comisión. Lamentablemente, ésa es la impresión que tengo.

Finalmente, con todo el respeto que tengo a la colega Nogueira, me parece que no le corresponde a ninguno de nosotros -por lo demás, no es una expresión agradable ni respetuosa- plantear cómo o de qué manera se refleja la condición de hombre de nuestro ex Presidente Ricardo Lagos.

Gracias, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Finalmente, tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, hemos pasado dos mañanas discutiendo el mismo tema. Creo que si no hubiera existido esta situación increíble, desde mi punto de vista, de que parlamentarios de la Concertación se opongan o pretendan proteger la visita del ex Presidente Lagos, no habría habido ningún problema. Probablemente, él habría venido y ya estaría resuelta esta discusión inútil, que ahora sí lo pone en una situación mucho más complicada y difícil, que politiza más el tema.

Según sus discursos -aunque nosotros también lo hemos expresado-, la Concertación es gran partidaria de la no discriminación. Por lo tanto, no veo por qué a los ministros y a las personalidades que ya han concurrido a la Comisión habría que darles un trato diferente. Habría sido de más bajo perfil y mucho menos escandaloso si el ex Presidente Lagos hubiera concurrido a la Comisión como cualquier ciudadano. Así habría demostrado que es una persona humilde, que no busca ningún privilegio y habría quedado muy bien. Ahora el asunto se ha complicado para él, para ustedes y para todos.

Entonces, realmente hemos tenido una discusión demasiado inútil y poco productiva.

Respecto de la carta de ayer, supe que existía la posibilidad de llevarla, pero, como conozco al diputado Melero -no pude acompañarlo-, sé que siempre tuvo buena voluntad. Tengo un llamado grabado de él a las 10.00 horas, en que me pide dice que, por

favor, llegue a la hora porque, como grupo, debemos estudiar la estrategia para conversar en la Comisión sobre la visita del ex Presidente Lagos. Obviamente, esa carta nunca se habría enviado si nos hubiéramos puesto de acuerdo. Si alguien quiere escuchar esa grabación, la tengo en mi teléfono celular. Repito: nunca habríamos ido a dejar una carta si la Comisión se hubiera puesto de acuerdo. Quiero que eso quede claro.

¿Cuál es mi impresión respecto del ex Presidente Lagos. Para los chilenos y para el mundo, siempre fue un gran estadista. Incluso, ayer tuvimos la oportunidad de ver todas sus condecoraciones y medallas. Es un hombre muy respetado, pese a que en su Gobierno se cometieron errores. El Transantiago fue uno. Otro de sus planes estrella, el Auge, también es cuestionado. Obviamente, los Gobiernos cometen errores.

Sin embargo, no creo necesario ponerle un velo protector, porque lo disminuye como persona. Él es considerado como un gran estadista y hoy está encargado del problema del calentamiento global en el mundo. Estamos hablando de un hombre que se enfrentó al Presidente Bush y a varios otros. Creo que ustedes lo ningunean al tener esta reacción escandalosa.

Al tenor de lo que señaló la diputada Karla Rubilar, no me cabe duda de que hay un sesgo machista, porque están protegiendo al ex Presidente Lagos, pero no se ha protegido a la Presidenta Bachelet. No hemos dicho que su gobierno sea espectacular, pero sí que gran parte de los problemas que ha tenido la Presidenta Bachelet tiene que ver con el Transantiago.

Por último, me da mucha pena -salgo del tema del ex Presidente Lagos- que, al ver la lista de invitados, los últimos invitados a esta Comisión sean los afectados.

Al principio planteé que debíamos invitar a los afectados como primera instancia. Por eso no se siente en esta Comisión la preocupación por los chilenos que han sufrido el vejamen por el desastre del Transantiago, ya que ellos debieron ser los primeros en concurrir a la Comisión a contarnos sus problemas.

Nos hemos concentrado en las cosas políticas, en el ex Presidente Lagos, etcétera, pero los chilenos no entienden de qué se trata la Comisión, porque no entienden que ésta es una Comisión investigadora para determinar responsabilidades políticas. Lo único que ven es que esta Comisión está preocupada del Transantiago y quiere que le resuelvan sus problemas.

He dicho.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, estoy confundido, porque tomamos acuerdos al interior de la Comisión y después ellos no se respetan.

Ayer votamos tres propuestas, y finalmente las tres se rechazaron, porque fueron votadas en contra. Si son votadas en contra, significa que la Comisión está rechazando esas posturas.

Entonces, si no se hace lo que alguien quiere, y después se elabora una carta y se hace lo que se cree que se debe hacer, eso no es democracia. Eso es hacer lo que yo quiero, pero, en definitiva, no aporta a la solución del problema.

Me da mucha lata que se nos diga que no estamos preocupados por la gente ni por solucionar el problema de Transantiago. ¡Por favor! ¿Qué diputado de la Región Metropolitana no está preocupado por solucionar el problema del Transantiago?

La mayoría de los diputados que conformamos esta Comisión somos de la Región Metropolitana, estamos defendiendo a la gente y estamos preocupados por solucionar el problema a las personas.

Cuando la diputada Claudia Nogueira pide que sea bien hombrecito -así está planteado en los medios de comunicación, a menos que eventualmente lo desmienta, aunque, tal vez, no lo dijo con esa intención- y que venga a declarar, obliga al ex Presidente a tomar una determinada actitud, y eso constituye una falta de respeto a la investidura de ex Presidente de la República.

Nadie lo está blindando. Simplemente, estoy planteando que hay que tener respeto por las personas.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, como Presidente de la Comisión, quiero decir que forman parte del debate de esta Comisión las materias atinentes a las decisiones políticas de las distintas autoridades que han participado del tema. Por esa razón, se ha producido un debate importante respecto de la comparecencia del ex Presidente Lagos o de la petición que formulé ayer, en el sentido de enviarle un texto con las materias específicas que interesan a la Comisión.

El debate ha sido útil y necesario, y si hay diputados que creen que es una pérdida de tiempo, pueden pedir reemplazo en sus bancadas y retirarse de la Comisión. No existe ningún otro escenario en Chile donde corresponda más el debate político respecto de estas materias que la Cámara de Diputados. No existe otro lugar. Éste es el escenario que tiene, no sólo la responsabilidad, sino la obligación de ejercer el debate político.

Si a algún diputado le parece que sólo debemos tratar de resolver los problemas del Transantiago y que no deberíamos discutir de política

ni de las responsabilidades políticas, puede retirarse de la Comisión, pues es un acto voluntario. Si cree que puede colaborar en otro lugar de mejor manera, también lo puede hacer. Pero no puedo aceptar que se diga que en este lugar se pierde el tiempo si se este tipo de debate.

Las discusiones realizadas respecto de la comparecencia del ex Presidente Lagos han sido debates colocados por distintos diputados y lo han planteado como una necesidad de discutir en la Comisión. Si cada diputado quisiera hacer de esa materia estrictamente una propuesta por escrito, también lo podría hacer.

Quiero decir, con mucha firmeza, que, como Presidente, he sido sorprendido por los términos de la declaración que he conocido por la prensa, expresado por los honorables diputados de la Alianza por Chile, miembros de esta Comisión, que han ido a entregar esta carta.

He sido sorprendido como Presidente porque no conocía este tipo de expresiones en el seno de la Comisión.

Claramente, tienen derecho a entregar todos los juicios políticos que quieran respecto del ex Presidente Lagos, pero yo también tengo el derecho, no sólo como Presidente de la Comisión, sino también como político, a expresar mi opinión política y a juzgar este acto político sobre una materia que se está debatiendo en el seno de la Comisión.

El lenguaje utilizado no tiene ningún respeto.

Una diputada invoca su condición de persona joven, de ser diputada por primera vez y su preocupación por la mirada del futuro. Pero claramente éste es un debate de lo contingente con la vulgaridad de descalificar la hombría del ex Presidente Ricardo Lagos, y se afirma que se sustenta a cabalidad la declaración emitida y que considera que es un acto de respeto decirle al ex Presidente Lagos que sea hombrecito, y que no tenga miedo de venir a la Comisión. Eso no es un acto de respeto.

Si quiere insultar al ex Presidente Lagos, lo puede hacer, pero hay que hacerse cargo de que se trata de un insulto y no aporta al clima de respeto que en defensa de la descalificación hace la propia diputada. Afirma que lo dijo con respeto, pero igual le dice que sea hombrecito y pone en duda su hombría. ¡Eso no es respeto!

No puedo dejar de decir, como miembro de esta Comisión, que una cosa es defender con pasión una u otra posición respecto del debate sobre el ex presidente Lagos y algo muy distinto son los términos de la carta.

Cuando escucho a diputados que han defendido valientemente su postura desde la Alianza por Chile, no

encuentro congruencia con el uso de términos vulgares en la mirada histórica, como llegar a decir a un ex Presidente que no está a la altura de la tradición de los ex Presidentes de Chile. No hay congruencia en calificarlo de estadista y, a la vez, decirle que no está a la altura de la tradición. No se le puede decir al ex Presidente Lagos que se le respeta y, al mismo tiempo, que no es comparable con la estatura de Bulnes, Montt, Balmaceda, Alessandri Palma, Aguirre Cerda o de Frei Montalva. No es correcto decírselo en los términos que se han expresado en la carta. Tienen derecho a hacerlo, pero también tengo derecho a expresar mi opinión.

SE le dice que no tiene coraje para dar un paso al frente. No sólo se le califica de "hombrecito" -como lo hizo una diputada que afirma que lo manifestó con respeto-, sino que, además, se le indica que no tiene valentía, que su conducta no corresponde a la forma en que se escribió la historia republicana.

Perdónenme, pero no puedo continuar en la Comisión sin dejar de expresar, a lo menos, este juicio distinto que tengo sobre esa carta.

Afirman que "les cuesta entender que el gobernante que presume de haber levantado su dedo acusador, de haber resistido las presiones de la mayor potencia del mundo frente a la guerra de Irak y de recorrer el planeta luchando contra el cambio climático," -para terminar ironizando y ridiculizando- "tenga temor de asistir a una simple Comisión...". Ese lenguaje, ese tono, vulgariza la mirada hacia el porvenir.

Valoro que en la Comisión, escenario de la política, se haga debate de la contingencia, lo respeto y estimo que todos tienen derecho a hacerlo, pero, junto con caminar pensando en la contingencia, los invito también a levantar la mirada hacia el porvenir, hacia lo que viene, hacia el futuro, a anclarse hacia atrás en el recuerdo histórico valioso de la República, pero no en esta forma de vulgarización, usando la historia para denostar al ex Presidente diciéndole que no es hombrecito.

Sólo quiero señalar mi discrepancia, porque no podría haber continuado, simplemente, escuchando la incongruencia que hay entre ese tipo de expresiones descalificadoras y el respeto permanente que ha existido en el debate de la Comisión, que a pesar de lo expresado por alguna diputada, ha sido muy útil.

Ha habido un debate colaborativo. Hay una incongruencia entre la actitud respetuosa permanente y la expresión de esa carta.

Invito a los diputados miembros de la Alianza por Chile a que traten de evitar ese tipo de expresiones, porque no le hacen bien a nuestro trabajo,

no le hacen bien al futuro, ni siquiera a los que estamos representando a uno u otro sector.

Estoy dispuesto a que trabajemos con toda la colaboración y firmeza que sea necesaria para lo que se nos ha convocado, que es liberar a la gente que está en los paraderos, liberar a la gente que tiene el drama, que es lo que nos ha llevado a todos a participar con el entusiasmo con que lo hemos hecho en esta Comisión.

La pasión que cada uno tiene es un entusiasmo valioso, y lo aprecio. Sólo pido que exista congruencia con la actitud de respeto que he visto de los diputados de la Alianza por Chile en esta mesa, cuando se expresan en el debate, cuando se tratan con respeto unos a otros, cuando tratan con respeto a las autoridades, a los invitados, discrepen o no con ellos. Ese aprecio a esa conducta ha permitido que este Presidente pueda realizar el trabajo de buena manera y con seriedad. No es fruto de mi mérito. Si he hecho el trabajo bien, ha sido gracias al clima que han creado los diputados de los distintos sectores políticos. A eso los invito y, además, a no utilizar esas expresiones y este tipo de estilo inadecuados.

Si me permiten, después del debate que hemos tenido sobre el tema, me gustaría hacer ingresar a nuestro invitado y solicitarle si podemos prorrogar la sesión hasta, al menos, las 14.00 horas, para disponer de tiempo suficiente.

Se suspende la sesión para recibir al ex ministro Jaime Ravinet.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Doy la bienvenida al señor Jaime Ravinet, ex ministro de Vivienda y Urbanismo. En el nombre de todos los miembros de la Comisión, agradezco su comparecencia.

Constitucionalmente y de acuerdo a la ley, no tiene ninguna obligación de asistir, por lo que valoramos su disposición de venir en el día y a la hora que propuso la Comisión, sin poner la más mínima dificultad. Además, ha tenido la paciencia de esperar durante mucho tiempo.

Tiene la palabra el señor Jaime Ravinet.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, señores y señoras integrantes de la Comisión, quiero partir agradeciendo esta invitación y, como muy bien lo ha dicho el Presidente, no obstante no estar desde hace un año y medio en el servicio público, me pareció extraordinariamente importante aceptar la invitación a comparecer a esta Comisión y poner mis mejores esfuerzos en ayudarlos en la tarea a que están abocados.

Todos sabemos lo que es la política y, por tanto, con mucha paciencia los he seguido en el debate

que han tenido recientemente en el seno de la Comisión y con mucho gusto accederé a responder las consultas que ustedes me formulen.

Quisiera hacer algunas reflexiones iniciales, porque les confieso que cuando uno ocupa un cargo público y lo deja -en mi caso, hace ya tres años-, no es fácil recordar cada uno de los principales puntos de los temas a discutir, por importantes que sean.

En segundo lugar, porque en mi caso -y creo que en la gran mayoría- existe la buena práctica de no llevarse papeles; por tanto, hay muchos temas que no manejo ni tengo los documentos correspondientes. Así y todo, he querido sumarme a esta tarea.

Con mucha altura de miras, quiero plantearles algo que a lo mejor sirva a esta Comisión o a otras comisiones a futuro. Para personas en mi situación, creo que no es mala idea que la Comisión fije con anticipación los temas sobre los cuales quiere preguntar e interrogar, porque me habría permitido, por ejemplo, ir al Ministerio de Vivienda o al de Transportes a buscar las actas o algunos documentos, porque les confieso que ni siquiera guardé las actas del Transantiago.

Para prepararme para esta reunión, he tenido acceso a los documentos que esta Comisión ha tenido a la vista y, muy particularmente, las exposiciones de los ministros o ex ministros y de las personas que ustedes han invitado. Pero me habría ayudado mucho el saber cuáles habrían sido los temas que ustedes quisieran que yo tocara, como integrante del comité ministerial que definió y aprobó el diseño inicial del Transantiago y, a su vez, como ministro de un sector que tenía la responsabilidad de diseñar e iniciar obras de infraestructura en la ciudad de Santiago que eran esenciales para el éxito y el funcionamiento del Transantiago.

Creo que no es posible analizar el Transantiago si no hacemos un poco de historia y no recordamos cómo era el transporte público en Santiago en 1990, fecha en que asumí como alcalde de Santiago y en que, desde entonces, me involucré en gran medida -sin saber que terminaría en el Ministerio de Vivienda y Urbanismo- en el tema del transporte público, por su importancia para la ciudad y sus habitantes.

¿Cuál era la realidad que observábamos en 1990? El transporte público era la sublimación del ideologismo en materia de dejar hacer y dejar pasar. En ninguna parte del mundo -y me he dedicado a conocer las ciudades, sus legislaciones y sus políticas-, existía tal libertad de recorrido, en que quien quisiera podía tener una máquina, incluso del año que fuera, circular por donde quisiera y parar donde quisiera. Lo único que no estaba libre, porque estaban muy organizados como un cartel, era la tarifa, porque quien salía con prácticas

mafiosas, muchas veces era excluido, apedreado y terminaba sin poder hacer circular sus máquinas.

Recordemos que durante los años 80 este poderoso gremio puso en jaque y significó la salida, incluso, de generales de Ejército que se desempeñaban como intendentes.

En Santiago existían más de 14 mil buses - perdonen que eufemísticamente los llame buses, porque la verdad es que la mayoría de ellos eran chimeneas con ruedas-. El nivel de empresarización hacía que el promedio fuera de 1,3 buses por propietario. No existía control de calidad ni inspección técnica vigente para ello; el modelo no importaba.

Como alcalde de Santiago, me tocó conocer dos actividades que no he encontrado ni en Bangladesh. En primer lugar, se usaban motores Mercedes Benz usados, que conformaban gran parte de la flota, reacondicionados en Turquía y, cuando terminaban de utilizarse en Turquía, eran importados a Santiago.

También Conocí importadores de neumáticos recauchados para el transporte público y de embragues reembalados.

Ése era el nivel que teníamos en ese momento. Y lo peor era que todo el sistema o gran parte del sistema de remuneraciones de los chóferes era por boleto cortado; esto significaba que quien no subía pasajeros no ganaba, lo que convertía a los chóferes de buses en verdaderos caza-pasajeros. Con ello, se producían carreras en los tramos más expeditos, tacos para buscar hasta el último pasajero, especialmente en la zona céntrica. Se paraban donde querían para tomar y dejar pasajeros, según las necesidades.

Así era el transporte público de Santiago; salvajemente contaminante y muy peligroso. Lamentablemente, no tengo las cifras, pero las pueden pedir a los organismos pertinentes. Si analizan las cifras de accidentabilidad y de atropellos de los buses en Santiago durante los años 80 y 90, verán que son partícipes de gran parte de los accidentes de tránsito de ese entonces. Además, era lento e inseguro.

A quienes nos tocaba atender a visitantes extranjeros, ya sean del sector privado o público, cuando circulaban por nuestra principal vía, la Alameda, había dos cosas que les llamaban la atención: primero, la doble fila de micros entre Estación Central y Plaza Italia, especialmente en las horas de punta, y, segundo, los carritos del comercio ambulante sobre la Alameda, que marcaban el perfil de una ciudad casi del Tercer Mundo.

A partir de los años 90, hicimos un gran esfuerzo por empezar a reordenar el transporte público. Quiero destacar lo que hizo el entonces ministro Germán Correa, con todo mi apoyo, como alcalde de Santiago, con quien tuve más de alguna disputa por

los diarios, porque le pedía ser más drástico y mayor velocidad.

Entonces vino un proceso de ordenamiento que también tuvo detractores en el Congreso Nacional, porque no se concebía que el Estado fijara recorridos y frecuencias.

Se hizo el esfuerzo de licitación de recorridos, de modernizar de la flota, de intentar regular el nivel de emisión de los buses, para cumplir con el plan de descontaminación, e hicimos algo en el centro de Santiago, que fue muy pionero -no recuerdo si en 1991 ó 1992-, con el entonces ministro de Transportes Germán Correa: establecer paraderos diferidos y doble bandejón para generar una mayor expedición, que hoy existen hasta esta fecha. En ese entonces, esa medida significó disminuir el tiempo de cruce del centro de Santiago casi en un 30 por ciento. Creo que todas esas medidas adoptadas fueron en la dirección correcta.

Pero durante la década del 90 Chile siguió progresando y mejorando. Se produjeron aportes y cambios importantes en nuestra ciudad. Se introdujo el concepto de concesión por carretera urbana y se hicieron autopistas que facilitaron la circulación de automóviles, estableciendo el concepto de que el que circula paga. Por tanto, eso representaba un alivio fiscal significativo e introducía el concepto de pago.

Se hizo necesario hacer una ampliación del Metro y, especialmente, en los últimos años, el Metro duplicó su cobertura y, como lo veremos más adelante, no aumentó su participación modal en el transporte de pasajeros.

No obstante la modernización del transporte público en materia de máquinas, de vehículos, sus recorridos seguían siendo salvajemente inefectivos. Las vueltas de recorrido eran del orden de 40 o de 80 kilómetros y sus únicos momentos en que completaba su número de pasajeros era en la pasada por el centro y existían recorridos que iban desde Renca a Peñalolén o desde San Bernardo a La Dehesa, cruzando todo Santiago, con inefectividad y con una contribución muy fuerte a la contaminación, con recorridos extraordinariamente largos, sin reducir las condiciones de inseguridad o de insatisfacción de los pasajeros.

De las pocas cosas que rescaté de Internet, una es una comparación entre la participación modal de 1991, en un día de trabajo, con el 2001, cuando iniciamos el estudio del plan Transantiago.

No quiero repetir lo que ya han dicho otros ministros y por eso quiero aportar esta cifra, que no vi en los informes anteriores. Los buses bajaron su participación modal de un 59,7 por ciento, en 1991, al 38,4 por ciento; esto es más de 20 puntos. En diez años, bajó la participación modal de los buses, y los

autos, no obstante toda la política implementada para controlar su uso -me refiero al período anterior a la entrada en vigencia o al pleno uso de las carreteras urbanas, es decir desde 1991 a 2001-, aumentaron su participación modal de 18,5 al 42 por ciento. Es una cifra impresionante. Y el Metro bajó del 8,5 al 7,1 por ciento, sin que entraran a operar todavía las nuevas líneas.

Todo lo anterior se unía a un transporte inseguro, lento y contaminante en que, no obstante la licitación, había del orden de los 8 mil buses en circulación, muchos de ellos compitiendo sobre los corredores del Metro y con el Metro, no obstante ser más lento y más inseguro. Lo largo de su recorrido era una solución importante para la gente más modesta.

Quiero recordarles, porque tengo la duda de si fueron citada en la Comisión, las encuestas Adimark de los años 2000, 2001, 2002, que, en la evaluación del servicio público mostraron consistentemente a la locomoción colectiva, a los buses amarillos, como el peor servicio.

Si se observa todo dentro del contexto de la construcción y duplicación de la red de Metro y de la construcción de vías urbanas y carreteras, se planteaba la urgente necesidad de rediseñar el transporte público de Santiago, básicamente, para mantener o defender, y ojalá aumentar, el uso del transporte público, mejorar la calidad y seguridad del servicio a ofrecer, poner en marcha algo que es propio de toda ciudad del primer mundo, que es la integración tarifaria y la integración modal de los distintos actores del transporte público, y, por último -un tema no menor-, era extraordinariamente importante que el transporte público fuera ambientalmente sustentable.

Al margen de sus resultados hasta ahora, el objetivo del Transantiago era, precisamente, incentivar el transporte público, dar un mejor servicio a los sectores más pobres que, de alguna manera, compensara el esfuerzo que se hacía en materia de carreteras y, por último, dar un uso más intensivo al Metro de Santiago.

Por eso, en la etapa en que me correspondió ser ministro de Vivienda y Urbanismo, entre fines de 2000 hasta fines de septiembre de 2004, básicamente fui parte de un equipo en que diseñamos, estudiamos y dimos los primeros pasos, lo que me hace absolutamente responsable de los errores que hayamos cometido y de los defectos que pudimos haber tenido, porque fui parte de ese equipo, al que admiro por su honestidad y por su trabajo.

Podemos discrepar de sus implementaciones, de sus ritmos y de sus defectos, pero, conceptualmente, quiero ser lo más honesto posible. Encuentro que el Transantiago es un gran proyecto, que es posible

corregirlo, que requiere de voluntad y de acción política, porque es un sistema integral, es sistémico; esto es, si falla una pieza, el efecto provoca daño y dolor a la población, tal como lo que hemos vivido durante este año.

El concepto de integración tarifaria, de integración modal, implicaba una verdadera revolución en el sistema de transportes y, por lo mismo, muy tempranamente decidimos que no podía implementarse en forma drástica, de una sola vez, que debía tener gradualidad y por lo mismo, formalmente, en el Comité de Ministros del cual formaba parte rechazamos el concepto de *big bang* que en algún minuto se pensó.

Le dimos mucha importancia a la gradualidad, pero entendiendo que éste era un sistema que requería de una plena integración y coordinación. Por lo mismo, la idea era instalarlo por fases, en forma gradual. Sin embargo, suponía un concepto de integralidad, propio de cualquier aproximación sistémica.

Quiero enfatizar que es normal que la aplicación de una política pública tenga ajustes de diseños y que el camino de la teoría a la práctica presente hechos nuevos y que sea necesario realizar correcciones. Allí radica la importancia de los equipos: en rectificar y en entender los momentos adecuados para su implementación.

No estamos hablando de una ciencia exacta, ni de física ni de química, ni está en juego la ley de Newton. Estamos hablando de conductas humanas y, como tales, deben ser monitoreadas, pues son perfectibles y ajustables. En tal concepto, me siento plenamente responsable de haber participado en un plan de esta naturaleza en que, si bien hay defectos de diseño, que hoy se pueden apreciar con mayor exactitud, también hay problemas de timing y de implementación, que han sido asumidos en esta Comisión por las autoridades que han sido invitadas, los cuales no quiero repetir.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe que lo interrumpa, señor Ravinet.

Como la sesión termina en cuatro minutos más, y dado que los señores diputados han manifestado un especial interés en escucharlo y en poder hacerle preguntas, me interesa saber cuáles es su disposición de tiempo.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, termino en un par de minutos y quedo plenamente disponible para responder las consultas que estimen convenientes los señores diputados.

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

**Acordado.**

Puede continuar, señor Ravinet.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, en la parte propia de la ejecución, lo que correspondía al Ministerio de Vivienda y Urbanismo era, en gran parte, la infraestructura.

Reitero que durante mi período nos ocupamos más bien del diseño y de los proyectos de ingeniería que de la etapa de ejecución. Después hubo licitaciones e inconvenientes que otros ministros han explicado en el seno de esta Comisión.

Básicamente, en la etapa 1 -la puesta en marcha-, se suponía que debíamos hacer una inversión en materia de infraestructura del orden de los 260 millones de dólares, que se descomponían en dos corredores segregados para la primera etapa, Pajaritos y Santa Rosa, por más o menos 30 millones de dólares, a los cuales había que sumar 31 millones de dólares por expropiaciones.

Tal como lo explicó aquí el ministro Estévez, Pajaritos fue entregado con retraso y Santa Rosa tuvo problemas posteriores respecto de quién lo ejecutaba y la manera en que se hacía y, según entiendo, todavía está en proceso de construcción.

Las conexiones viales eran muy claras, porque eran verdaderos cuellos de botella para el transporte público: Blanco Encalada-Arica y Suiza-Las Rejas, por 33 millones de dólares, obras que también fueron ejecutadas.

Además, había un tema extraordinariamente importante, cual era poder instalar las pistas exclusivas; no un corredor segregado, sino el concepto de tacha, como el que tenemos en la Alameda, que ha cumplido un rol dentro de la precariedad económica del sistema. Se trata de paraderos en doble andén, con un sistema de tachas, que ha funcionado durante los últimos 15 ó 17 años en Santiago Centro. La idea era, con los fondos disponibles, poder hacer mejoras de pavimentos, de giros en las esquinas y, básicamente, hacer pistas segregadas, por un valor de 25 millones, en donde estaban incluidas la Alameda, Santa Rosa Sur, Gran Avenida, San Pablo, Recoleta, Independencia, Grecia y un conjunto de intersecciones -más o menos, 83 esquinas de distintos lugares- que facilitaban la circulación de estos buses.

A lo anterior debíamos agregar estaciones de trasbordo, donde estaba considerada la estación Alameda-Las Rejas y 28 troncales en distintos lugares de Santiago, con una inversión de 94 millones de dólares.

Por último, estaban dos estaciones de intercambio modal, esto es de ferrocarril o metro a bus: Quinta Normal y La Cisterna, por 36 millones de dólares.

Esto debía ejecutarse e iniciamos algunas expropiaciones y obras el 2004, pero el grueso de ello

se suponía que se haría el 2005 y 2006 -otros ministros también se han referido a ello-, lo que significaba una inversión total de, más o menos, 267 millones de dólares.

Esto era financiado mediante el sistema de concesiones y, en parte, con platas públicas, pero que, a la larga, entraban a la tarifa y, por lo tanto, se recuperaba ese dinero como un anticipo. Ésa fue la concepción inicial.

Quedo a disposición de los señores diputados para que me formulen las preguntas que correspondan. Procuraré responder lo más directamente posible. Sin embargo, pido excusas porque ya han pasado tres años desde que dejé el cargo de ministro de Vivienda y Urbanismo.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la visita, en forma voluntaria, de don Jaime Ravinet a esta Comisión.

Creo que el señor Ravinet tuvo un rol relevante, como ya lo adelantó, en la génesis del Transantiago, en los proyectos alternativos que se vieron en su momento, como el proyecto Sacyr, y en el diseño mismo y la generación de la infraestructura necesaria.

De las intervenciones de expertos y de empresas asesoras en materia de transportes, incluso de asesorías nacionales e internacionales, quiero leerle brevemente dos afirmaciones, para saber si fueron tomados en cuenta esos elementos.

La primera dice que el sistema troncal-alimentador no es consistente con la ciudad de Santiago, porque la superficie vial de la capital es muy escasa, pues tiene alrededor de 7 por ciento dedicada a vialidad, y se compara la situación con la ciudad de Buenos Aires, que tiene 12 por ciento, y con Los Ángeles, en Estados Unidos, que tiene alrededor de 22 por ciento.

En consecuencia, cuando tomaron la decisión de aplicar un sistema troncal-alimentador, ¿tuvieron en cuenta la restricción de superficie vial?

Por otra parte, para que funcione el esquema troncal-alimentador por el cual se optó, que por su naturaleza implica trasbordos -lo cual ha sido uno de los problemas centrales para el cumplimiento de los tiempos de espera de las personas y en el tema de las tarifas-, se necesita generar una ganancia de tiempo significativa en los recorridos troncales, que sólo se puede hacer con inversiones en infraestructura dedicada a dichos recorridos.

Aclaro que estas afirmaciones fueron realizadas por la señora Gloria Hutt, ingeniera civil, gerente para América Latina de Steer Davies Gleave.

Estos dos elementos expresados por la señora Hutt son, a mi juicio, indiscutibles a considerar al momento de tomar las resoluciones. ¿Ustedes los tuvieron presentes al momento del diseño?

Desgraciadamente, a la luz de los hechos, ha quedado en evidencia que una de las fallas importantes se ha dado, justamente, en la carencia de infraestructura, en las vías segregadas y en las demoras del sistema troncal.

Respecto del proyecto Sacyr, usted tuvo una importante participación. Cuando conoció el proyecto, lo calificó como "bastante innovativo, audaz e integral, y que cambiaría la cara a Santiago". ¿Qué pasó con el proyecto Sacyr? ¿Qué ventajas veía en ese proyecto que no vio en los otros proyectos u orientaciones respecto de la reforma al plan de transporte de Santiago?

He dicho.

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, el diseño del Transantiago suponía sistémicamente la ocurrencia de distintas obras y hechos, todos concurrentes.

Evidentemente, la persona que se sube en San Bernardo y que va hasta La Dehesa en la mismo micro -y que son una o dos, según las encuestas de Origen y Destino, pero que justifica todo el recorrido de 80 kilómetros, ida y vuelta-, va a sentirse más molesta si tiene que hacer trasbordo. La única posibilidad, como sucede en otras ciudades, como Roma, París, Londres, etcétera, es que el trasbordo signifique ahorro de tiempo, y todo el sistema del Transantiago, en torno a los 4.800, 5.000 ó 5.600 buses -se podría discutir la cifra, pero esos eran los rangos en su momento-, suponía una circulación a una velocidad mayor a la que hoy día se está circulando. Sin ser experto en aritmética, es fácil concluir que se requieren más buses, los tiempos son más largos y el trasbordo se convierte en una pesadilla, que es lo que ha sufrido la población de Santiago. Y, en mi opinión, ahí está la equivocación de poner en marcha un plan cuando no todos los elementos están disponibles.

No es posible comparar lo que dijo aquí la señora Gloria Hutt, por cuanto la participación modal del transporte público en Los Ángeles -me imagino que estamos hablando de California, Estados Unidos, y no de nuestra ciudad de Los Ángeles-, es despreciable, pues todos se movilizan en automóvil; es una ciudad hecha para trasladarse en automóvil. Y en el caso de Buenos Aires, la participación modal de los buses -no estoy hablando de los trenes de acercamiento ni del Metro- es menor a 15 ó 20 por ciento, porque el uso del automóvil

es mucho más intenso que en Chile. Por lo tanto, estamos hablando de otro concepto.

Es verdad que cuando se mide el porte de las calles más bien deberíamos pensar en el tamaño de las vías en que circulan los buses, para hacerlo comparable. Por ejemplo, en Los Ángeles, Estados Unidos, existe un sistema muy completo de carreteras y también muy congestionado. Pero esa ciudad está repleta de carreteras con mayor superficie que Santiago.

El sistema de troncal y alimentador puede tener defectos teóricos en la aplicación que hicimos. Pero diría que los principales cuellos de botella han sido dos: primero, que los buses troncales no circulan a la velocidad estimada, y segundo, que siempre entendí que los alimentadores, en el concepto original, eran fijados por sus concesionarios. No puedo responder por lo que pasó después, porque algo que he tratado de no hacer cuando he dejado un cargo es ser una especie de viudo del mismo y seguir preocupado de lo que pasa y de si mi sucesor o sucesora lo hizo bien o mal. En general, he tratado de no intervenir y de no participar en ello. Entonces, no puedo decir lo que pasó después. Pero, hasta cuando participé en el directorio de Transantiago siempre entendí que los alimentadores los fijaba el concesionario de los mismos, en términos de su malla de recorridos, porque iba en su beneficio dar la mayor cobertura posible y que ésta no fuera fijada desde el nivel central. Eso era clave para una mejor cobertura.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Cristián Monckeberg solicita una interrupción.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, como es muy importante lo que dice el señor RAVINET, para efectos de las conclusiones a que llegue esta Comisión, ¿la idea que plantea nuestro invitado es que los concesionarios habían tenido la posibilidad de definir su propio trazado en los alimentadores?

El señor RAVINET.- De acuerdo con lo que he leído después y de las intervenciones de otras autoridades que han sido invitadas a esta Comisión, si bien eso fue fijado por la autoridad, había treinta días en que ellos incluso podían contraponer nuevas mallas.

El señor HALES (Presidente).- Debo aclarar que eso está vigente actualmente.

Efectivamente, eso se pudo hacer en caso de que un operador de una zona alimentadora quiera hacer modificaciones de su recorrido. Si no lo ha hecho, es porque no lo ha estimado necesario o porque no tiene los suficientes buses. Es una medida que calza con lo que está señalando.

El señor RAVINET.- Es lo que recuerdo.

Sin embargo, quedé en la etapa en que el alimentador fijaba su propia malla de recorrido.

En cuanto al proyecto Sacyr, éste me entusiasmó mucho, pues resolvía un tema que siempre fue un cuello de botella para el Transantiago: la falta de dinero para tener una adecuada infraestructura.

Han de saber que en la etapa inicial, con mucho esfuerzo y tironeos con Hacienda para ver cómo hacerlo, sólo conseguimos dos recorridos verdaderamente segregados, similar al de Avenida Grecia: las avenidas Los Pajaritos y Santa Rosa. En verdad, para que los buses anduvieran a 30 ó 40 kilómetros por hora lo lógico era tener corredores absolutamente exclusivos.

¿Qué proponía Sacyr? Que a costo de ellos, mediante un sistema de concesión, se invirtiera alrededor de mil millones de dólares en un cambio revolucionario en materia de vialidad, donde operarían especialmente los buses troncales. Eso significaba, por ejemplo, pasar por debajo de la Alameda, en el sector de Plaza Italia, lo que generaría una enorme fluidez. O sea, era un proyecto extraordinariamente atrayente.

El señor HALES (Presidente).- Además de un puente en Avenida General Velásquez.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, fui uno de los más entusiastas en apoyarlo. Sin embargo, siempre les dijimos a los personeros de Sacyr que esa inversión era sin garantía estatal y sin pago por parte del Estado. Nos pidieron tres o cuatro meses. La verdad es que eso paralizó el avance del Transantiago, porque veíamos que era una solución bastante a la mano, en el concepto de financiamiento privado, lo cual liberaba las arcas fiscales. Sin embargo, nuestra gran sorpresa fue que en marzo o abril de 2003 -puedo estar equivocado en las fechas- vino la presentación, pero pedían un subsidio estatal bastante importante y una serie de garantías inaceptables. Algunos advertimos que si esto requería garantía estatal, entonces no pierdan el tiempo, porque no iba a funcionar. Sin embargo, nos prometieron eso y ofrecieron otra cosa, por lo cual fue absolutamente descartado.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el señor Ravinet se ha referido en dos oportunidades a la importancia de las restricciones presupuestarias en la ejecución de la infraestructura, lo que es un tema determinante.

Él formó parte del consejo de ministros y por eso quiero sacarlo de la exclusividad del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y situarlo en el contexto de las decisiones que se adoptaban en el consejo de ministros. Muchos tenemos la convicción de que se priorizó el Metro en desmedro de la infraestructura de superficie

y, por eso, la explicación de muchos de los cuellos de botella que hoy tiene el Transantiago se encuentran en el atraso de la infraestructura, en la falta de vías segregadas, entre otros problemas.

¿Qué tan considerables fueron esas restricciones presupuestarias? Al revisar algunas actas, podemos leer que el señor Ravinet señaló que por razones presupuestarias y de tiempo las inversiones corresponderían sólo al 20 por ciento de las necesarias en 2005 y, más adelante, propone al consejo de ministros priorizar el 25 por ciento de los corredores más trascendentales, confeccionarlos e implementar los buses que el plan exige.

Aquí hubo decisiones políticas y financieras de restricciones que afectaron la infraestructura y que, a nuestro juicio, constituyen parte importante del fracaso del Transantiago actualmente. Le pido que se explique sobre esas restricciones presupuestarias a las que se refirió y a las decisiones políticas que se adoptaron en esa materia.

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, no es fácil recordar con precisión los hechos aludidos por el diputado Melero, porque no tengo las actas que él tiene y, por lo tanto, debería poder tener acceso a ellas para dar una respuesta más exacta.

Sin embargo, en forma general, puedo decir que el tema financiero fue una restricción permanente en la implementación del Transantiago. De hecho, muchas veces tuvimos que aceptar el concepto de concesión o de cargar las tarifas, esto es, que las obras fueran financiadas con platas públicas, pero que fueran a impactar las tarifas, lo cual tenía una incidencia relevante. De hecho, en la etapa de puesta en marcha -esto es, para los primeros tres años-, se contemplaron obras por 260 millones de dólares. No obstante, si tuviera que valorizar una aplicación más integral del Transantiago, probablemente debían ser 600 millones de dólares más para expandir la red de vías segregadas y contar con más estaciones de trasbordo en las etapas siguientes. Sin embargo, lo que se estimó como más crucial para ponerlo en marcha y cumplir los objetivos, significaba una cifra del orden de los 260 millones de dólares, parte de los cuales comenzamos a ejecutar durante 2004. No estoy en condiciones de responder lo que pasó en 2005 y 2006, salvo por las referencias que han hecho otros ex ministros, pero no era parte de mi responsabilidad.

El señor MELERO.- Debido a que el señor Ravinet ha señalado que no tiene copia de las actas, leeré una de ellas, para tratar de lograr una respuesta más precisa.

En la segunda sesión del comité, celebrada el 14 de mayo de 2003, el señor Ravinet señaló: "En atención a la premura del tiempo, más otros factores colaterales para abordar todo el plan en su conjunto, se debe seleccionar el 25 por ciento de los corredores más trascendentales, confeccionarlos e implementar los buses que el plan exige". Posteriormente agrega que "lo anterior constituye una decisión política y económica". Eso fue lo que señaló en ese momento.

¿Podría señalar cuáles fueron los factores que lo obligaron a priorizar y pedir un pronunciamiento del comité de ministros sobre esta decisión política? Obviamente, cuando el señor Ravinet, en el comité de ministros, dice que no se puede hacer el ciento por ciento, sino que sólo el 25 por ciento, y después se implementa el Transantiago, con las carencias que tenemos, eso pasa a ser una decisión trascendental, por lo que pido a nuestro invitado que intente recordar cuáles fueron esos factores.

El señor RAVINET.- Con mucho gusto, pero hay que tener presente que estamos hablando de una reunión celebrada en 2003, y el Transantiago empezó a implementarse en 2005, continuó el 2006 y sigue en el transcurso del presente año.

Probablemente, haber contado con el 25 por ciento de presupuesto correspondía al inicio de la construcción de los dos pasos a nivel y de las obras en Avenida Pajaritos, que fue lo que primero empezó a realizarse, para luego continuar, en 2004 o 2005, con la construcción de las obras en Santa Rosa.

Creo que hay cierta consecuencia. Obviamente, los 240 millones de dólares no estaban disponibles de inmediato y tenían una expresión presupuestaria gradual. No tengo las cifras presupuestarias reales, pero las pueden conseguir oficiando a la Dirección de Presupuestos. Pero, en todo caso, por lo que recuerdo, el 2004 contábamos con montos del orden de los 50 millones de dólares para iniciar esas obras, que equivalen, aproximadamente, al 20 por ciento, no al 25 por ciento.

Recordemos que si se cumplía el calendario, si existían los recursos y la institucionalidad para hacerlo, perfectamente todas estas obras pudieron haberse terminado en 2006. Hubo problemas bastante serios, como explicó el ministro Estévez, con el corredor de Pajaritos y con las obras en Santa Rosa. Sin embargo, salvo la de Santa Rosa, las otras tres obras, aunque con atraso, se terminaron, fueron inauguradas y están funcionando, casi desde la misma fecha en que partió el Transantiago.

Menos seguimiento tengo respecto de las otras obras de pavimentación, que se debían hacer

fundamentalmente el año 2005. No tengo información al respecto.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, don Jaime Ravinet nos ha recordado, diría que literariamente, lo cual es muy interesante, el tipo de transporte que la ciudad tenía en 1990, con detalles bien precisos respecto de cómo se concretaba ese mal transporte, ese mal servicio. Creo que son elementos importantes para tener una visión general de los orígenes del Transantiago, más allá de los resultados del mismo.

En parte de su intervención, nuestro invitado dijo que se interesó por el tema del transporte de la ciudad, primero por su condición de alcalde de Santiago, que si bien no es un alcalde mayor, obviamente, tiene una opinión importante sobre el tema.

El señor RAVINET.- Porque por la comuna pasaban el 90 por ciento de las micros.

El señor BURGOS.- También dijo que había conocido experiencias de otros países. Entiendo que eso debe haber sido producto de su participación en la Asociación Internacional de Alcaldes.

Mi primera pregunta tiene que ver con eso y puede que, en parte, se deba a mi ignorancia, porque no soy muy conocedor del tema. Según la información que hemos recogido en esta Comisión y por algunos documentos que he tenido a la vista, me parece que no hay ciudad importante en el mundo que no tenga un sistema de transporte público urbano subsidiado. Desde luego, según entiendo, como amigo de un ex alcalde de Madrid, le consta que tanto esa ciudad como todas las de los países europeos tienen sistemas de transporte público con subsidio.

En consecuencia, me parece que ahí hay un tema central respecto del cual me gustaría escuchar su opinión.

Después de lo que ha pasado, es claro que el Transantiago ha debido ser subsidiado para poder cubrir sus falencias -digamos las cosas como son- y es probable que el plan termine siendo permanentemente subsidiado. Así por lo menos opinan algunos, aunque el editorial de hoy de un matutino señala que sería gravísimo que se estableciera un subsidio definitivo.

El señor HALES (Presidente).- El diario El Mercurio de hoy.

El señor BURGOS.- Por el momento, las cosas parecen ir en esa dirección.

Mi pregunta es si a estas alturas sigue creyendo que era posible establecer un sistema de transporte urbano sin subsidio.

Creo que es importante conocer opiniones al respecto, porque me parece que a estas alturas ya nadie desconoce la necesidad de una revolución estructural

del transporte urbano de Santiago. Los temas que están en liza son otros: cómo se implementó, cómo se diseñó y, particularmente, si algunas cuestiones centrales, matrices fueron erróneas. Una de ellas, que a mi juicio es esencial y que se ha discutido en esta Comisión, es la afirmación de que se puede implementar sin subsidio. Los hechos nos demuestran que eso no resultó. Y los hechos presupuestarios nos indican que estamos subsidiando. Por tanto, me gustaría conocer su opinión al respecto.

Como usted no ha tenido acceso a las actas, pero nosotros sí, le quiero recordar que los ministros Etcheberry y Estévez señalaron que a esta altura era difícil pensar en un transporte no subsidiado.

En segundo lugar, voy a apelar a una cosa a que también apeló el diputado Melero: una mezcla como miembro del Transantiago y también como ciudadano.

Esta dicotomía obvia y natural entre diseño e implementación, que retóricamente es bastante clara, pero, al hacer los cortes, resulta difícil. He leído algunas entrevistas en que, de manera bastante categórica, ha señalado que a su juicio los errores principales estuvieron en la implementación. Lo leí en El Mercurio, si no me equivoco. Le pido que entregue más detalles sobre los errores de implementación.

En tercer término, en la misma lógica, ¿qué opina respecto del funcionamiento del AFT y de su funcionamiento?

Respecto de la discusión -aquí hay constancia- entre el Metro y el ministro Etcheberry, que a usted le tocó vivir, le solicito que nos señale cómo la vivió desde adentro y qué consecuencias pudo tener esa diferencia en las etapas de diseño.

Por último, a la hora de buscar responsabilidades, el ministro Etcheberry -a diferencia del ministro Estévez, cuya exposición fue más parecida a la usted, porque asumió lo que le correspondía- dijo que la gran responsabilidad era la ausencia de un aparato del Estado con espaldas suficientes para implementar este plan. Claro que lo descubrió después de echarlo a andar.

¿Qué opina respecto de que lo central del problema está en que se tenía a un Estado cojo, incapaz de hacer las cosas que se planifican?

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, voy a partir por la última pregunta.

Creo que la experiencia del Transantiago ha sido dolorosa para la gente que lo ha sufrido, para todos los que estamos en la cosa pública y, particularmente, para quienes están en el Gobierno, por el costo político que eso ha significado.

En mi opinión, además de sacar las conclusiones políticas que esta Comisión estime pertinentes, se debe reconocer y abordar el tema en forma positiva. Quizás una reflexión de fondo debería ser la necesidad de ponerse serios y analizar el tema de la institucionalidad, porque los chilenos tendemos a ser hipócritas, a tener funcionarios públicos, pero a honorarios o a contrata para no decir que se requieren cambios. Las cosas las hacemos de a poquitito, como que sí, como que no, y no las abordamos.

Creo que el tema institucional, para un Chile del siglo XXI -estoy hablando de una mirada mucho más general-, hace crisis en lo que es la administración pública. Y uno de los temas más importantes es que aquí no hay responsable de ciudad, y parece paradójico que algunos asuman que es el Presidente de la República, otros que son los ministros, y que los ex ministros tengamos que estar aquí dando respuestas al tema de una ciudad que, aunque es importante, es una ciudad de entre las múltiples que tenemos.

Creo que el tema más esencial, a la luz de esta discusión, es que debería dotarse a las grandes ciudades de una institucionalidad que le permita tener sus propios responsables, y el que responda del Transantiago, de Concepción o de Valparaíso sea el alcalde de esa ciudad y su concejo municipal, gente electa que responde al ciudadano y éste lo juzga, y no ministros de Estado que siempre, por la sobreposición de poderes, van a quedar en la nebulosa. ¡Santiago no tiene responsables! Si hay problemas de aguas lluvia, responden cuatro o cinco ministerios y 32 alcaldes.

Realmente, tenemos la tendencia a no abordar los temas. En más de una oportunidad, en el seno de esta Corporación, he planteado la necesidad de dotar a las ciudades de un gobierno para la ciudad, que no es el intendente, que no son los ministerios.

Ustedes pueden crear o no el Administrador Provisional del Transantiago. Pero, ¿por qué no crean la figura del responsable político, del alcalde mayor, del gobernador, electo popularmente, con un concejo, que pueda funcionar con los 32 alcaldes y en el que delegue el Ministerio de Obras Públicas, el de Vivienda, en Seguridad Ciudadana y en una serie de otros temas, y que responda como corresponde? Ahí está el tema central.

Es verdad que el Transantiago tiene un pecado de voluntarismo, cuyas consecuencias están pagando las personas más modestas, porque no tiene institucionalidad.

Hay distintos organismos e instituciones que tienen que entrar a compartir responsabilidades, pero nadie corta el "queque". Éste es un problema fundamental, no sólo del Transantiago, sino también de

seguridad ciudadana. Hay, además, un tema de hoyos en las calles, de aguas lluvia, etcétera. Todos estos problemas deberían tener una expresión de ciudad.

Naturalmente, como hay necesidades, el Estado asume, con precariedad, a través de consejos coordinadores y comités interministeriales, en que cada uno cede parte de sus funciones legales para tratar de buscar soluciones de la mejor forma posible. Pero creo que este sistema no está funcionando y aquí tenemos una prueba patente de ello.

El ideal sería abordar el tema de ciudad con autoridades electas que respondan a esa ciudad. De ser así, seguramente no estaríamos viviendo lo que hoy ocurre.

Continúo con la primera pregunta. Tuve el privilegio de ser alcalde durante casi once años y ministro de Vivienda y Urbanismo por cuatro, lo que me significó una exposición urbana muy grande.

He conocido muchas ciudades, no sólo desde el punto de vista turístico, sino también en cuanto a su funcionamiento y sus institucionalidades, y estoy en condiciones de decir, primero, que si uno quiere transporte público, éste debe ser un sistema integrado. O sea, el sistema antiguo de micros amarillas, en el cual cada uno se bajaba y subía donde quería, era precario. Simplemente, veamos las estadísticas sobre cómo bajaba la participación modal del transporte público: 20 puntos en diez años.

Si queremos transporte público, éste debe ser de calidad, eficiente, seguro y -perdonen que agregue la palabra- barato. Si es caro, la gente prefiere el auto. Hoy gran parte de quienes usan el transporte público no lo hacen porque no tengan auto, sino porque ir al centro o al lugar de trabajo y pagar estacionamiento les sale más caro. Si no hay ese equilibrio, vamos a generar una presión increíble en función del automóvil.

Confieso que no conozco un sistema de transporte de ciudad del Primer Mundo que no tenga un subsidio directo o indirecto estatal. Indirecto, porque muchas veces son empresas del Estado o empresas municipales, cuyas contabilidades no son tan claras y, en el fondo, pierden plata. O simplemente tiene subsidios directos. Y así operan no sólo los países de Europa de la sociedad del bienestar, tipo socialistas, que uno podría cuestionarlas, sino también ciudades como Nueva York, Los Ángeles, New Orleans. Pongan el ejemplo de cualquier ciudad del mundo que tenga este sistema de transporte y verán que tiene algún sistema de subsidio.

Confieso al señor diputado que me formuló la pregunta que siempre creí que tendríamos que subsidiar, y que sólo razones prácticas hicieron que no

lo planteara formalmente, porque habría tenido el veto de Hacienda y la reacción de toda la oposición al plan.

Pero operar el Transantiago requiere un subsidio estatal. Y si queremos que Merval funcione en Valparaíso, también debe tener también un subsidio estatal. Y si queremos que Biovías, al margen de la polémica del tren, que también es una idea extraordinariamente importante, porque significa acercar y usar la línea férrea en forma eficiente, se debe invertir en Biovías. Pero se pone a los buses a competir con el tren de Biovías por el mismo corredor - avenida O'Higgins- que se hizo entre Concepción y Chiguayante, de manera que, obviamente, como no hay integración tarifaria en Concepción, la gente prefiere el bus al tren. Y después nos quejamos porque la gente no utiliza el tren.

Lo mismo ocurre con Merval. Si tuviera integración tarifaria, es muy probable que tendríamos otro uso.

El problema central es el que se ha planteado. Creo que el transporte público, si lo queremos competitivo, con una tarifa razonable, no una de mercado, porque, en mi opinión, eso va a generar la tendencia a usar el automóvil, tiene que tener un subsidio público, no sólo en Santiago, también en las principales ciudades. Soy muy honrado en decir que ésa es mi opinión.

Por último, hay un conjunto de preguntas que me hacen sobre el AFT y temas de implementación, en las que tengo opinión pero, siendo muy franco, no se si es procedente que en mi calidad de ex ministro, en un período acotado -y, por lo tanto, me toca responder por los actos que realicé en ese entonces-, pueda emitir opiniones que van a ser sólo referenciales.

Verdaderamente, no sé si el sentido de la Comisión al investigar y determinar responsabilidades políticas, administrativas o civiles de los actos cometidos, sea compatible con dar opiniones de un modesto ciudadano, que tiene alguna idea, pero que, para responder en forma genérica, son opiniones personales y no se refieren a lo que hice o deba asumir por el ejercicio de mi cargo.

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

El señor BURGOS.- El señor Ravinet tiene derecho a contestar o a no hacerlo. Por lo menos para mí, su opinión es más que ciudadana sobre estos temas y son atingentes.

Esta Comisión no sólo investiga responsabilidades sino también, de acuerdo al mandato que tiene, elementos que permitan resolver lo que hemos vivido y hacer algunas propuestas para mejorar la situación. En esa línea estaban formuladas mis

preguntas. Pero, en fin, como ya señalé, el señor Ravinet tiene todo el derecho a no contestarlas.

A propósito de una de sus respuestas, me quiero referir al período de las "vacas flacas", desde el punto de vista de la Hacienda pública, al inicio de Transantiago, 2000 ó 2003, en que la situación no tenía nada que ver con la holgura actual.

Además, falta una autoridad responsable en materia de transportes en Santiago y se carece de institucionalidad.

También existe una situación de subsidio implícito no reconocido, por las razones que sean. Justamente, tal vez, por la falta de dinero.

Quiero saber si comparte mi juicio, en que esa trilogía anteriormente descrita choca con un elemento central: la voluntad política de cambiar un mal sistema de transportes.

Con todos esos elementos, mirado hacia atrás, ¿no cree que no era el momento de lanzar una reforma de esa naturaleza y, quizás, habría sido mejor avanzar en otras cosas primero?

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, no cabe la menor duda de que tratándose de un conjunto de medidas sistémicas, el atraso mayor de alguna de ellas afecta la eficiencia y operatividad del sistema.

Por lo mismo, reitero que si bien pudo haber problemas de diseño -y los hubo-, corregibles a mi juicio, como por ejemplo, el tema de los alimentadores, el exceso de trasbordos y suponer, sin las mediciones adecuadas, velocidades de circulación mucho más altas que las probables, son todos errores que asumo y que pudimos haber corregido en el diseño.

Sin embargo, creo que el problema mayor está en la implementación, porque toda política pública, por fantásticamente diseñada que esté, va a chocar con realidades que significan rectificar, apretar el acelerador, frenar, conducir las, darles gradualidad.

Quiero dejar en claro es que si yo hubiese sido miembro del Comité de Ministros al momento de entrar en la etapa decisiva, habría dicho no, porque creo que se debían cumplir determinadas condiciones que no estaban. No es posible poner en funcionamiento un sistema de transportes integrado si no están funcionando sus principales elementos. En eso quiero ser claro, porque creo que allí radica el problema central. No me cabe duda de que este plan significaba un cambio cultural, que implicaba que íbamos a tener rechazos y problemas. Eso es parte de cualquier reforma que uno desarrolle. Hubo una falla muy importante en la evaluación, para así haber dado la gradualidad necesaria.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto a las últimas declaraciones de don Jaime, como aquellas en las que se refiere al subsidio del sistema de transportes y a las razones tácticas de no haberlo adoptado, solicito que quede consignado en el cuaderno aparte, porque me parecen relevantes para las conclusiones.

El señor HALES (Presidente).- Pido que el señor Secretario registre lo señalado por el diputado Melero.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, agradezco la asistencia de don Jaime Ravinet a la Comisión.

En primer lugar, le solicito que se explaye respecto a las diferencias que sostuvo, como alcalde de Santiago, con don Germán Correa, porque creo que son trascendentes. Siempre se ha hablado que usted, como alcalde de Santiago, fue un gran opositor, y después, como ministro, un gran impulsor. ¿Qué cambió en su percepción? ¿Cuáles fueron las diferencias con el señor Correa con respecto a ese tema?

Usted ha dicho que un sistema alimentador-troncal necesitaba inversiones en infraestructura; así estaba concebido. Pero algunos invitados que han concurrido antes a la Comisión han señalado que no se le dio importancia a la infraestructura y que posteriormente se dieron cuenta de la trascendencia de ese tema, por las velocidades, por el trasbordo, etcétera.

Durante su período, ¿usted o el Gobierno dieron la importancia debida a la infraestructura que el diseño alimentador-troncal necesitaba?

En las actas del comité de ministros, usted afirmó -debo confesar que, en general, me parecen muy atingentes sus expresiones- que si la ejecución de la infraestructura se desarrolla hacia el segundo trimestre de 2004 "puede verse afectado Transantiago". ¿Usted percibió que se estaba atrasando la infraestructura y que se iba a demorar el inicio del Transantiago? ¿Ya en ese tiempo esperaba una complicación, que hoy es una realidad, porque realmente se afectó el inicio? ¿Usted ya lo había pesquisado en su momento? ¿Lo hizo saber a las autoridades correspondientes?

También le solicito que se refiera a las deficiencias de paraderos y zonas pagas, que hoy son dependientes del Serviu, y por ende del Ministerio de Vivienda, porque la realidad observada es que hubo gente en paraderos de cholguán y de plástico, algo indigno para las personas, por el frío y esperas de cuarenta minutos, y con zonas pagas que no estaban

concebidas dentro del concepto del Transantiago y hubo que implementarlas rápidamente para tratar de salvar la contingencia. Entonces, dentro de su periodo, ¿qué paso con ese tema? ¿Se discutió o no? ¿Nunca se planteó o no estaba en el diseño?

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

El señor RAVINET.- Gracias Presidente, lo primero que quiero aclarar, para no dejar espacio a ninguna equivocación, es que, en política, es bastante frecuente, incluso en las alianzas y en la vida real, que uno tenga discrepancias con personas muy cercanas. De hecho, sucede hasta en los matrimonios; es normal.

Con el ex ministro Correa tuvimos fuertes desencuentros. Sin embargo, creo que ha sido el mejor ministro de Transportes que tuvimos en la década de los 90. Se la jugó con valentía para enfrentar a los micreros y yo lo secundé, nos arriesgamos, tuvimos problemas y hasta querellas de dirigentes micreros por expresiones que emití.

Lo apoyé absolutamente en la licitación de recorridos y luego trabajamos juntos en el tema de los paraderos diferidos. Pero tuvimos -a eso aludía- diferencias importantes en el tratamiento de los taxis colectivos. Él se negaba a licitar y a sacar de la Alameda los paraderos de taxis colectivos.

Y como no tenía armas como alcalde en esta área, porque el ministro de Transporte manda más que el alcalde en la ciudad de Santiago, prohibí los virajes de los taxis colectivos, que era mi facultad legal. Puse inspectores municipales y conseguí carabineros para que, cada vez que un taxi colectivo girara, le pasáramos un parte, con lo cual la indignación de los colectiveros era salvaje. En ese sentido, el ministro Correa podía fijar el recorrido, pero yo los virajes.

El señor MMONCKEBERG (don Cristián).- Salvo que vinieran con gente.

El señor RAVINET.- Eso fue después. Estamos hablando de los colectivos, conflicto que se desarrolló en 1991. Verdaderamente fue muy polémico. En ese momento yo no era alcalde electo, sino designado por el Presidente de la República, porque así asumían los alcaldes de Santiago hasta esa fecha. Entonces, se vivió una situación muy tensa, pero finalmente nos sentamos, resolvimos el tema y sacamos los colectivos de la Alameda. Esto no fue una pugna personal, sino que nos tocó iniciar este proceso con algunas diferencias. No creo que exista nada personal. Por el contrario, creo que su aporte como ministro de Transportes fue muy bueno.

En segundo lugar, creo que la misma acta que se ha citado confirma la importancia que le daba a la infraestructura. La misma cita leída muestra que el

tema de infraestructura para el Transantiago era clave y que era vital acelerar su ejecución.

Tengo la sensación de que habiendo sido diseñada esta inversión de 260 millones, el 2004 no lo tuvimos todo. En eso sí que respondo: lo hubiésemos querido para iniciarlo. No estoy en condiciones de dar la información de cuál fue el ritmo de ejecución. Esa inversión suponía la construcción de estaciones de trasbordo, pero no estaba definido, porque la construcción de paraderos era una etapa bastante posterior. Aquí hubo atrasos evidentes, pero recordemos que mi gestión llega hasta septiembre de 2004 y, en ese momento, el tema de instalar paraderos no era prioritario y, por lo tanto, los 260 millones no incluyen el tema de los paraderos, pero sí las estaciones de trasbordo y de intercambio modal.

Recuerdo haber licitado Pajaritos y las expropiaciones de Santa Rosa y haber partido con el eje Blanco Encalada-Arica.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Lo entiendo perfectamente.

En una intervención posterior usted le indica al representante del ministro de Hacienda que no ha autorizado los 3,2 mil millones para los trabajos del eje Alameda, y que esto debería partir el primero de enero próximo, hecho que retrasaba la licitación del trabajo. Usted fue muy proactivo en sus actas respecto de que se estaban atrasando.

El señor RAVINET.- Creo que es efectivo. No recordaba esa cita, pero es verdad.

Mi preocupación, además de ser miembro del directorio, era precisamente velar por los temas que me correspondían, básicamente de infraestructura. En eso hubo atraso y no teníamos -como bien lo dijo el diputado Burgos- la caja que tenemos hoy. En general, ustedes podrían analizar lo que pasaba no solamente con el presupuesto de obras urbanas, sino la entrega de subsidios y las reparaciones de vivienda. Hacienda aprobaba la plata y después se iba demorando, manejando el tema, y uno tenía que alegar, conversar con parlamentarios o ir ante las otras autoridades a buscar apoyo al respecto.

Es verdad que siempre mi ejecución presupuestaria, marcada por los años de menor crecimiento y de mayor restricción fiscal, fue siempre una lucha permanente con Hacienda para que entregara los dineros comprometidos. No puedo hablar de lo que pasó el después, porque no he hecho un seguimiento del tema.

Respecto de las zonas pagas y de los paraderos, la verdad es que eran como la última parte de la infraestructura y, por lo tanto, no me correspondió entrar en ese tema.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, con todo el respeto del mundo -y ojalá que no se malinterprete- quiero que el ex ministro Ravinet se refiera al grado de involucramiento que percibió del ex Presidente Lagos respecto de todas las tomas de decisiones.

En reiteradas oportunidades he preguntado a diferentes ex ministros -no sólo a usted- en relación con este tema. El ex ministro Etcheberry manifestó que tenía una interacción muy clara con el ex Presidente Lagos. Lo planteo porque en un acta dice: "El ministro Etcheberry reafirma su interés en que el ministro de Hacienda apoye la resolución de estas materias para poder cumplir con los plazos globales del proyecto". Esto tiene que ver con la misma pugna a la que usted se refiere. Y usted dice que "percibe que se requiere una decisión presidencial para alcanzar los acuerdos". Entonces, pido que se pronuncie del grado de involucramiento que percibió, durante todo su período, del ex Presidente Lagos en los temas del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, la consulta que usted haciendo no constituye ninguna falta de respeto.

Tiene la palabra el señor Ravinet.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, durante toda mi gestión encontré siempre en el Presidente no sólo un jefe, sino un interlocutor, una persona preocupada de los temas urbanos, desde el punto de vista de la infraestructura, del transporte y de la calidad de vida urbana. Recordemos que uno de los cuatro o cinco elementos que anuncia el Presidente Lagos el 2000, en términos de su gestión de Gobierno, es mejorar la calidad de los ciudadanos. Sin duda, esto es una parte extraordinariamente importante para una ciudad en que vive el 40 por ciento de los chilenos. Asimismo, me he referido ya a las acciones urbanas en materia de transporte en Valparaíso y en Concepción.

Puedo equivocarme, pero, cuando fui ministro, lo normal es que el Comité de Ministros se reuniera, más o menos, cada tres semanas, con una periodicidad bastante grande. Tengo la impresión que siguió con el mismo ritmo con el ministro Etcheberry, pero no estoy seguro después.

Segundo, con el Presidente, periódicamente -no me atrevo a determinar la cantidad de veces, pero al menos unas tres veces al año-, teníamos reunión para darle cuenta, especialmente en vísperas de la construcción del presupuesto de la nación. Ése era el momento en que podíamos estar con el director de Presupuestos y el ministro de Hacienda y buscar paliativos al financiamiento de lo que se necesitara. Sin embargo -quiero ser lo más abierto y honrado-, cuando había conflicto, llegábamos donde el Presidente, y lo hicimos cuando se produjo el

desencuentro con el primer coordinador de este Plan y, finalmente, fue él quien lo cortó.

El señor HALES (Presidente).- Se refiere a Germán Correa.

El señor RAVINET.- Exactamente.

Llegamos cuando hubo diferencias respecto de si el pago de los troncales era por kilómetro recorrido, como lo sugerían los técnicos o por pasajero, con las restricciones que posteriormente salieron en la licitación. También lo hubo -quizás, fue de los más duros- respecto del rol del Metro, que era parte de nuestro sistema y en algún minuto empezó a bajarse, porque veía que iba a venir una gran utilización, de lo cual me alegro, con las restricciones de seguridad, porque creo que el Metro de Santiago no cumplía su rol social de transportar masivamente, como ocurre en Francia, Japón, Inglaterra o Nueva York. Entonces, para mí el tema era central.

Un sistema integral, sin que el Metro funcionara y fuera articulador, era absurdo. Entonces, ahí tuvimos una diferencia que más que conceptual era sobre cómo se reembolsaba al Metro. Curiosamente, mientras estábamos obligando a los troncales -ya estábamos en la política de pagar por pasajero-, el Metro quería ingresos garantizados.

También hubo una pugna bastante grande con una persona a la que le tengo cariño y que es amigo en la vida personal. Pero en la vida no siempre los puntos de vista son coincidentes y, por ello, el Presidente tuvo que zanjar estas diferencias.

Me atrevería a decir que lo usual era que, cuando cada cierto tiempo dábamos cuenta al Presidente -que tenía un alto nivel de involucramiento en lo macro y en lo esencial- y cuando había conflictos entre ministros, él entraba a cortar el tema.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Entonces, para que quede muy claro, respecto de contingencias, como el cobro por kilómetro recorrido o por pasajero transportado, o si entraba tempranamente el Metro a la integración o no, ¿eran temas que zanjaba el Presidente?

El señor RAVINET.- Así es.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, que quede registrado en el cuaderno separado.

Fueron motivo de discusión y, como no llegábamos a acuerdo entre pares, íbamos donde el Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero agradecer la asistencia de don

Jaime Ravinet, que además de ministro fue alcalde de Santiago, con quien fuimos colegas durante un tiempo y trabajamos juntos.

Creo que lo que ha planteado hasta el momento, en general, respecto de su conocimiento de las ciudades, nos ilustra más claramente del porqué era tan necesario, urgente e importante cambiar el sistema de transportes de Santiago.

Estamos contentos con algunas afirmaciones que se han hecho, sobre todo respecto de esta especie de zar del transporte o de alcalde mayor, figura que se hace necesaria para ciudades como Santiago u otras ciudades grandes del país.

Cuando dejó su cargo, don Germán Correa, coordinador general del Transantiago, todos sabíamos que aquello obedecía a sus discrepancias con el ex ministro Etcheberry. ¿Usted piensa que fue un error sacar a quien fue el ideólogo del Transantiago y que éste dejase su cargo? En relación con esa misma pregunta, ¿usted cree que fue un error que un plan de esta envergadura haya tenido tan reiterados cambios en el equipo técnico encargado? Hemos constatado que hubo una alta rotación de funcionarios.

Cuando usted dejó el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, ¿qué tareas del Transantiago quedaron pendientes?

¿Usted cree que la ciudad de Santiago estaba preparada, en materia de infraestructura, para dar inicio al plan Transantiago el 10 de febrero?

Usted también afirmó que, al principio, ustedes no querían el *big bang*. Sin embargo, ayer asistió a la Comisión el señor Marcelo Farah y planteó que, por el contrario, tenía que hacerse la implementación por *big bang* porque si no el sistema no iba a resultar. Él hizo una analogía. Dijo que el sistema de recorrido era como un plato de tallarines, en que "el tallarín" empezaba en Pudahuel, por ejemplo, y terminaba en Lo Barnechea y que, si uno lo hacía por partes, iba a ir cortando este "tallarín", o cual era imposible. Por lo tanto, se requería hacerlo por *big bang*.

No sé si el señor Farah participó en el plan cuando usted era ministro, por lo que me gustaría que lo aclarara, para saber si hay incongruencia en los planteamientos. Usted planteó no hacerlo por *big bang*. Entonces, ¿qué opina de esto? En segundo lugar, ¿usted tuvo conocimiento durante su gestión como ministro, o después, respecto de quién finalmente tomó la determinación de hacerlo por *big bang*?

Finalmente, recuerdo al Presidente de la Comisión que en esta sesión también íbamos a tratar el tema de los invitados, lo que no hicimos por la discusión que tuvimos al principio de la sesión. Espero que retomemos este tema, porque me interesa que se

incluya en la lista de invitados a representantes de TIMM.

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, en primer lugar, no me atrevo a calificar a don Germán Correa como el ideólogo del Transantiago. Aquí hubo un trabajo de grupo, de muchos profesionales, de consultoras, etcétera. Creo que jugó un rol significativo y siempre fue un aporte. Sin embargo, les confieso que fui parte de la decisión de pedir su renuncia, a través del Presidente de la República, básicamente por un atraso, porque el nivel de implementación -no de diagnóstico ni de análisis- lo veíamos muy lento y creíamos que si no partíamos proponiendo soluciones el 2002, mal podría partir en un período cercano. No obstante, pese a las diferencias funcionarias que podríamos haber tenido con el señor Correa, aprecio su amistad, su reconocimiento y valoro mucho lo que él ha aportado en esta discusión. Pero repito que la razón de su renuncia fue básicamente de tipo administrativo y, en alguna medida, por el temperamento de quienes mandaban en ese sector.

Me atrevería a señalar que cuando finalizó mi período como ministro, en septiembre de 2004, estaban todas las tareas pendientes: etapa de diseño, elaboración de bases, etcétera. Era como preparar la pintura de un cuadro, pero otra cosa era ponerse a dibujar y a darle contenido. En verdad, todos sabíamos lo que había que hacer, cuál era la infraestructura necesaria y los pasos que había que dar, lo que era muy importante.

Una de las diferencias que tuvimos con Germán Correa en su oportunidad fue el tema del *big bang*. Es verdad que, tal como dice el señor Farah, esto puede ser un plato de tallarines, pero uno puede partir por cualquier punta del tallarín para ir agregándole otras. La sensación que tengo es que este proyecto partió, en alguna medida, a fines del 2005, al menos con la circulación de algunos buses nuevos, y se fue implementando. No tengo el detalle de lo que se hizo el 2006 hasta febrero de 2007. Sin embargo, creo que hubo etapas, quizás no todas las necesarias, o la evaluación de las mismas no se hizo en forma exhaustiva.

Ahora, para no eludir la pregunta final que se me formula sobre si la infraestructura necesaria estaba lista para partir en febrero de este año, mi respuesta es categórica: ¡no! No estaban listos el manejo de flota, el clearing y otros elementos.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, nosotros solicitamos las actas de los Comités de Infraestructura al Ministerio de Transportes

y éste nos contestó que no dependía de ellos, sino del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Por lo tanto, quiero solicitar el acuerdo para que se oficie a dicho ministerio las actas de los Comités de Infraestructura.

El señor RAVINET.- Señor Presidente, el comité al cual probablemente se refiere la diputada se llama Ciudad y Territorio y lo preside el ministro de Vivienda y Urbanismo.

El señor HALES (Presidente).- Permítanme una corrección: se llama Infraestructura Ciudad y Territorio.

En todo caso, me parece pertinente recabar el acuerdo ahora, por si nos quedamos sin quórum, ya que llevamos casi cuatro horas de sesión y los diputados deben ir a otras comisiones.

¿Habría acuerdo para solicitar el oficio señalado?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero hacer dos preguntas al señor Ravinet.

La primera se refiere al proyecto Sacyr, que fue nombrado. Me interesa saber muy bien las ventajas que el señor Ravinet veía en Sacyr que no veía en otros proyectos. Ya se ha dicho que usted lo valoraba altamente en virtud de la gran inversión que significaba para Santiago -de alrededor de 900 millones de dólares- y, además, señalaba que, con las restricciones fiscales de esa época, no sería fácil tener corredores exclusivos en toda la ciudad, como los que se tienen en la Avenida Grecia.

Está claro que el tema de la infraestructura era muy importante a la hora de tener una buena opinión del proyecto Sacyr. Sin embargo, cuando se optó por un proyecto distinto, lo abrazó inmediatamente y cambió de opinión. Entonces, ¿por qué se produjo ese cambio de opinión, pues aparece apoyando un proyecto distinto, luego de haber argumentado en contra del mismo?

La segunda pregunta también está vinculada al tema de la infraestructura. En 2003, el señor Ravinet afirmó que, por razones presupuestarias y de tiempo, las inversiones corresponderían sólo al 20 por ciento de las necesarias hacia el 2005.

La sesión N° 2 del Comité de Ministros del Transantiago, celebrada el 14 de mayo de 2003, da cuenta de una declaración del señor Ravinet, que dice lo siguiente: "En atención a la premura del tiempo, más otros factores colaterales para abordar todo el plan en su conjunto, se debe seleccionar el 25 por ciento de los corredores más trascendentales, confeccionarlos e implementar los buses que el plan exige".

Posteriormente agregó que "lo anterior constituye una decisión política y económica".

¿Quién apuró la decisión? ¿Qué decisión política había detrás de esta discusión, sabiendo que la infraestructura no estaba lista y que usted ya había dado una opinión sobre el particular? Había dicho que prefería un proyecto como Sacyr, porque les ahorra una inversión pública y resolvía el gran déficit de infraestructura que tenía la ciudad. ¿Quién tomó esa decisión? ¿Usted, otros ministros o el Presidente de la República?

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, quiero hacer una corrección de tipo histórico.

El proyecto Sacyr se sobrepone al proyecto Transantiago. Durante parte del 2001 y fundamentalmente durante el 2002 se empezó a estructurar el tema de la integralidad del sistema, sistema con alimentadores y troncales, etcétera, y lo que ya en ese entonces aparecía como una enorme restricción era el monto de la inversión en infraestructura. El proyecto Sacyr -puedo equivocarme por algunos meses-, por lo que recuerdo, aparece formalizándose el último trimestre del 2002. Esto, de alguna manera, nos paralizó, porque era una oferta que consideraba extraordinariamente tentadora y atrayente, en términos de inversión pública, en la medida en que fuera a riesgo del concesionario, y le dimos un plazo para que formalizara la propuesta. Si mal no recuerdo, esa propuesta llegó en febrero o marzo de 2003, con un aporte o garantía estatal que lo dejaba fuera de toda posibilidad. Fue en dicho momento que lo descartamos y tuvimos que acelerar y abocarnos con toda fuerza al diseño del plan Transantiago en su etapa inicial.

En consecuencia, no hay una contradicción entre que haya abrazado un plan y luego me haya cambiado a otro. Lo que pasa es que encontré muy atractivo que hubiera una empresa que asumiera los corredores troncales con una inversión, además, de 900 millones de dólares, mediante la modalidad de concesión, siempre y cuando eso no significara una garantía estatal que sabíamos que no era posible entregar.

En segundo lugar, como dije anteriormente, no veo contradicción en las restricciones que hubo el año en cuestión, en el sentido de decir que para dicho año teníamos un 25 por ciento de lo necesario para infraestructura, en la medida en que teníamos la garantía de los 264 millones de dólares que completaba el plan de la primera etapa. No tengo el detalle de cuánto gastamos efectivamente el 2004, porque el acta que usted cita es de 2003, pero

tengo la impresión de que es del orden del 25 por ciento.

En consecuencia, no me parece del todo desmedido haber avanzado en ello, más aun cuando el plan no partiría sino hasta el 2005. O sea, lo veía como perfectamente posible. Después hubo atrasos en la recepción de Pajaritos, atrasos y complicaciones en Santa Rosa, y entiendo que eso demoró e incidió en que se partiera de forma más gradual y en fechas más tardías de las que habíamos pensado inicialmente.

Reitero que no veo como contradictorio tener pugnas con el Ministerio de Hacienda en materia de presupuestos. Es parte de cualquier ministerio sectorial; es el pan de todos los días, más aun si hay restricciones financieras. Normalmente, los acuerdos los tomábamos por unanimidad en el seno del Comité de Ministros. Tal como dije, en el caso de discrepancias, llegábamos al Presidente. En esta materia, no las hubo, por cuanto en ese momento consideré que ejecutar un 25 por ciento, aunque uno deseara más, el 2004 no era tan malo en relación con un plan que recién iba a iniciarse a finales de 2005.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero que el señor Ravinet se pronuncie sobre la segunda pregunta, relacionada con el apuro, la premura, la decisión política y económica, pero fundamentalmente la política. ¿Quién tomó la decisión de apurar esto? ¿Fue usted, fue otro ministro, fue un grupo de ministros o fue el Presidente de la República?

El señor RAVINET.- Señor Presidente, pido que el diputado Uriarte aclare más el sentido de su pregunta.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el 2003, el señor Ravinet declara que por razones presupuestarias y de tiempo, las inversiones corresponderían sólo al 20 por ciento de las necesarias hacia el 2005.

Conforme con ello, después, en la sesión N° 2 del Comité de Ministros del Transantiago, celebrada el 14 de mayo de 2003, el señor ministro declara lo siguiente: "En atención a la premura de tiempo," -es lo que me interesa que aclare- "más otros factores colaterales" -tampoco sabemos cuáles son, por lo que también le pido que lo aclare- "para abordar todo el plan en su conjunto, se debió seleccionar el 25 por ciento de los corredores más trascendentales, comprometiéndose a implementar los buses que el plan necesita". Pero, ¿por qué el 25 y no el 27, el 28, el 30 o el ciento por ciento de ellos?

Posteriormente, agrega que "lo anterior constituye una decisión política y económica".

Entonces, ¿qué había que apurar? ¿Por qué había tanto apuro? ¿Quién quiso que ello debiera ser aplicado con tanto apuro? ¿Quién tomó la decisión? ¿Fue una decisión colectiva? ¿Usted participó en esa decisión de la que está dando cuenta? ¿Fue una decisión de un tercero? En caso de que haya sido de un tercero, ¿de quién se trató? ¿Fue del Presidente de la República o de un asesor?

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

El señor RAVINET.- Señor Presidente, la primera era la decisión del gobierno de implementar el plan, en lo posible, durante su período. Nos interesaba ponerlo en marcha el 2005 o a principios de 2006, como parte del gobierno del Presidente Lagos y de nuestra propia gestión.

Asimismo, habíamos llegado a un convenio marco -por así decirlo- con el Ministerio de Hacienda en cuanto a disponer de 260 millones de dólares para infraestructura, lo que equivalía, más o menos, al 25 por ciento de lo que requiere el plan en su plena ejecución, suponiendo que todas las calles quedaban no con vías segregadas, sino con corredores exclusivos destinados a tal fin. Por lo tanto, se suponía una gradualidad.

He señalado que con esos 260 millones de dólares, que se gastarían entre el 2004 y el 2006, se cubrían básicamente los corredores segregados, esto es un diseño especial, las conexiones viales, las mantenciones y cambios geométricos de las principales calles y corredores. Podría leerlos, pero creo haberme referido con anterioridad a ellos. De manera que ahí está la decisión política, por cuanto la adoptamos todos los ministros en conjunto. En verdad, como en esta materia no hubo discrepancia, no llegamos hasta el Presidente Lagos.

El señor URIARTE.- O sea, ¿no hubo apuro?

El señor RAVINET.- ¿A qué se refiere con "el apuro"? No quiero evitar ninguna pregunta, pero sí entenderla bien. ¿Apuro de qué?

El señor URIARTE.- En el acta de la sesión N° 2 se habla de premura de tiempo.

El señor RAVINET.- Por una razón obvia, señor diputado. Porque en la Administración Pública pasa un año o un año y medio para empezar a echar el cemento en las obras para después entregarlas. O sea, durante ese tiempo se hace la ingeniería de diseño, preparan las bases de licitación, se pide la identificación presupuestaria, se obtiene el RS en Mideplan, se acude a la Dirección de Presupuestos, la cual revisa nuevamente toda la parte presupuestaria; después se envían las bases de licitación van a la Contraloría, se licita, el contrato vuelve a dicha

institución y recién ahí se adjudica. Por lo tanto, lo que no se aprueba en 2003 no parte en 2005, y es lo que ha ocurrido.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, algo que me sorprendió de la exposición del señor Ravinet fueron los recorridos de los alimentadores. Se ha hablado mucho sobre los buses y la infraestructura, pero no de los recorridos. Hoy, gran parte del drama que vive la gente es que en grandes sectores -represento a las comunas de Recoleta e Independencia- prácticamente se les retiró el recorrido de buses alimentadores.

En ese sentido, el señor Ravinet indicó que, en principio, los recorridos de los alimentadores eran fijados libremente por los concesionarios; pero hoy no es así. Actualmente, dichos recorridos son fijados por el Estado, los ministerios, el Comité de Ministros. Es muy importante precisar este punto, porque el no tener recorridos es lo que sufren diariamente los santiaguinos.

No me explico cómo después de su salida cambió tan radicalmente el sistema, al quedar fijos los recorridos de los alimentadores. Tal vez, habría sido mejor fijar un sistema rígido para los troncales y con libertad para los alimentadores. Sorprende un cambio tan drástico y radical. Si los alimentadores hubiesen tenido algún grado de movilidad, los recorridos habrían sido más accesibles para la gente.

También, quiero pedir su opinión personal sobre un tema. Cuando se dice que uno de los errores del Transantiago fue el voluntarismo -el diputado Uriarte le preguntó por la premura del tiempo-, se entiende que legítimamente el Presidente Lagos quería inaugurar su plan estrella bajo su gobierno. Sin embargo, a la luz de los acontecimientos, en su calidad de ex ministro de Vivienda y como ciudadano habrá visto que prácticamente no existe infraestructura para llevar a cabo una transformación tan grande. ¿El voluntarismo no habrá sido del entonces Presidente Lagos y no del Transantiago? ¿Se pudo haber esperado que estuviesen todas las condiciones dadas y no haberse empeinado en lanzar este plan en su gobierno? Pido su opinión personal al respecto.

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

El señor RAVINET.- No tengo antecedentes de en qué momento se produjo el cambio. Conceptualmente, a mi juicio, los alimentadores eran libres, lo cual tenía la ventaja de ser zonas muy acotadas y por tanto permitir ajustes. Incluso para los más teóricos del plan, los partidarios del pago por kilómetro recorrido, que eran gran parte de los

ingenieros de transportes o de los técnicos internacionales y reputados especialistas en la materia, siempre el alimentador era por pasajero, precisamente para dar el juego necesario.

Más aun, desde el punto de vista estrictamente político, buscamos que los alimentadores tuvieran menores exigencias técnicas para buscarle una salida a los buses amarillos hasta que terminaran su período de vida útil, de acuerdo a las pautas de descontaminación. Era una forma de hacer más suave el aterrizaje. Así fue concebido. Reitero: no sé en que momento se produjo el cambio.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿No se discutió en el Comité de Ministros este cambio tan radical de pasar de alimentadores de recorrido libre a recorrido fijo? Comparto con el señor Ravinet que esta mayor libertad producía mayor movilidad.

El señor RAVINET.- No lo recuerdo. La impresión con la que me quedé fue ésa. Ahora, al leer las actas de esta Comisión Investigadora, pude apreciar que la modalidad vigente permite al alimentador reclamar de su red y, por tanto, llegar más o menos a lo que era la idea original de cierta mayor libertad o acomodo en la red solicitada. Creo que era un tema muy importante, como también lo era el apoyo y la licitación y el ordenamiento de los taxis colectivos que, de alguna manera, complementaban esa capilaridad de la zona de alimentación y que, a mi juicio, no jugaron un rol importante, al menos en el inicio.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Si no lo recuerda, reconociendo que es muy importante este cambio, quiere decir que lo más probable es que no se trató en el Comité de Ministros durante su período. Me sorprende que siendo un tema tan importante, y compartiendo el criterio de que esa mayor libertad habría sido bastante más beneficiosa para el plan, no lo recuerde. ¿Cuándo pudo haberse dado esa discusión, si es que se dio en algún momento?

El señor RAVINET.- Yo me preciaba de tener muy buena memoria. De hecho, recuerdo momentos de discusiones y de otras situaciones que se han citado de las actas, pero no recuerdo haber tenido esa discusión en el Comité de Ministros mientras yo fui ministro.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Pero usted considera importante ese cambio?

El señor RAVINET.- Creo que permite una enorme flexibilidad para entregar servicio con la capilaridad o la capacidad de extensión que se requería en toda el área a servir.

No recuerdo que se haya reglamentado de otra manera, pero puedo estar equivocado, porque han pasado tres, cuatro o cinco años desde que se realizaron las sesiones en que discutimos esos temas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Usted era partidario de que se pagara por kilómetro recorrido o por pasajero transportado?

El señor RAVINET.- Siempre fui partidario de que se pagara por pasajero, porque considero que, al menos en la teoría, el otro sistema generaba posibilidades muy grandes de no pago, lo cual lo hace más precario. Además, es mucho más difícil realizar el control de zona.

En todo caso, se debe tener presente que estoy hablando del pago por pasajero al prestatario del servicio, porque, a la vez, era absolutamente contrario de los "caza pasajeros", esto es, de los chóferes que ganaban en función de los boletos cortados, porque eso traía inseguridad, conflictos, carreras, lentitud, etcétera. Es decir, la esencia del sistema era ése.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Esa opinión era compartida por otros miembros del Comité de Ministros?

El señor RAVINET.- Creo que estábamos bastante divididos en esa materia. Diría que, más bien, los ingenieros en transportes estaban todos al frente. Se trataba más bien de un problema técnico.

Quiero ser muy categórico en señalar que era natural que el Presidente Lagos y quienes fuimos sus ministros quisiéramos inaugurar todas las obras y proyectos que habíamos impulsado durante nuestro período. Sin embargo, el Presidente fue extraordinariamente cauteloso para dar gradualidad al inicio del Transantiago en el debido momento, de manera que primero empezáramos con el cambio de los buses, pero sin establecer todavía el sistema de tarifa integrada ni los sistemas electrónicos, etcétera, porque no estaban listos.

Así es que -insisto- quiero ser extraordinariamente preciso para decir que el Presidente Lagos y sus ministros, durante su Gobierno, dimos la necesaria gradualidad al plan, para no lanzarlo en términos que podían provocar un resultado desastroso.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me sorprende que diga que hubo previsión en el Gobierno del Presidente Lagos, porque una de las razones que ha esgrimido el Gobierno de la Presidenta Bachelet para implementar el plan en las condiciones en que se hizo fue evitar las altas indemnizaciones que deberían haberse pagado en caso de no hacerlo. Y fue durante el gobierno del Presidente Lagos que se estableció el *timing*, la cronología de cómo se desarrollarían las etapas.

Entonces, a la luz de los antecedentes que hoy tenemos: falta de infraestructura, falta de buses, mala tecnología, etcétera, sorprende que diga que hubo previsión durante el gobierno del Presidente Lagos,

porque quien finalmente ha tenido que soportar la implementación del plan ha sido el gobierno de la Presidenta Bachelet.

El ex Presidente Lagos dijo que una cosa era el diseño y otra la implementación, pero lo que ha implementado el gobierno de la Presidenta Bachelet es el diseño que se hizo en el gobierno anterior, el cual, según hemos podido consensuar en la Comisión, tiene bastantes fallas.

Las etapas estaban determinadas y debían implementarse en ciertas fechas. Entonces, ¿cómo podemos hablar de previsión si, en definitiva, fue el gobierno de la Presidenta Bachelet el que tuvo que implementar el proyecto?

El señor RAVINET.- Confieso que voy a entrar al terreno de la "opinología", porque voy a dar mi opinión personal, y no la de un ex funcionario público que ejerció en un determinado período.

El señor HALES (Presidente).- Señor Ravinet, me parece necesario entregarle un antecedente previo y objetivo en esta materia.

La cronología fijada por Germán Correa el 2003 fueron las siguientes: junio de 2005, la fecha para que el proyecto se pusiera en práctica, pero el Gobierno del Presidente Lagos decidió no ponerlo en práctica en esa fecha y postergarlo para octubre de 2006. Por su parte, el Gobierno de la Presidenta Bachelet decidió no ponerlo en práctica en esta última fecha y aplazarlo para febrero de 2007, que fue cuando en definitiva se dio inicio al Transantiago.

Ésos son los datos cronológicos que quería recordarle.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, falta octubre de 2005, que fue es cuando el ex Presidente Lagos echó a andar la primera etapa, que corresponde a los buses nuevos con recorridos antiguos.

El señor HALES (Presidente).- No hay duda de que podemos entrar en los detalles, pero lo que quiero decir es que en ese momento no funcionaba la tarifa integrada, no se combinaba con el Metro, no funcionaban los troncales ni lo alimentadores. O sea, Transantiago no entró en vigencia hasta febrero de 2007. Ésa es la realidad. Lo que se hace en octubre es sólo cambiar buses para los mismos recorridos. Es solamente una cuestión de máquinas. Pero no hay tarjeta inteligente, no hay funcionamiento. Estoy entregando el dato objetivo de la información que ha llegado a la Comisión.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, no me cabe la menor duda, pero es importante en el contexto de lo que señala la diputada Nogueira.

El señor HALES (Presidente).- No discuto la importancia de la pregunta. Eso no está en discusión.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero usted nos tiene que conceder que si se refiere a eso, entonces habría habido *big bang*, y lo que más se ha defendido en esta Comisión, por parte de todas las personas, es que no fue *big bang* gracias a octubre de 2005.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en mi pregunta me estoy refiriendo a la previsión, porque cuando se echa a andar el cambio con los buses nuevos en recorridos antiguos, desde ahí empiezan a correr los plazos para efectos de las indemnizaciones a que me he referido. Por eso es tan importante la precisión de la diputada Rubilar, porque con el cambio a buses nuevos con los recorridos antiguos empiezan a correr los plazos.

Entonces, ¿cuál es la previsión que hubo?

El señor RAVINET.- Les agradezco las precisiones y las comparto plenamente.

Es verdad que lo que ha dicho el Presidente de la Comisión se complementa con la partida de algunos buses nuevos en octubre de 2005. Sin embargo, ése fue un proceso gradual.

Quiero destacar la prudencia del entonces Presidente Lagos de haber aceptado no el *big bang*, sino una puesta en marcha paulatina, que no se dio, lamentablemente, como él probablemente hubiese querido bajo su gobierno, porque no estaban los elementos necesarios para que partiera en forma correcta.

En segundo lugar, es verdad lo que señala la señora diputada respecto de que había amarres contractuales que podían costar dinero al Estado de Chile al no llevarse a cabo en los períodos convenidos. Pero uno ve que algunos ministros, como los de Transportes o de Hacienda, tienen tal capacidad negociadora que estoy seguro de que era posible emprender negociaciones como las que se han desarrollado hoy, en que se han renegociado los contratos y se han cambiado cláusulas de común acuerdo, por la presión del Estado. Por lo tanto, me imagino que era perfectamente posible.

Ya que me llevó al terreno de la opinología, le digo que mil veces prefiero pagar la multa que partir con un mal proyecto y causar daño a los ciudadanos.

El señor MELERO.- Y era más barato.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Entonces quiere decir que el Presidente Lagos tenía como objetivo partir gradualmente con el Plan Transantiago? Porque resulta curioso que esta gran transformación y plan estrella se reduzca en su

gobierno sólo al cambio de buses viejos por nuevos y nada más.

Entonces, ¿él era partidario de implementar gradualmente este gran plan de transformación del transporte público?

El señor RAVINET.- Un estadista puede distinguir entre lo que quiere y pretende con lo que es posible. Eso diferencia a un estadista de un político regular.

El señor HALES (Presidente).- Señor Ravinet, en nombre de los diputados de la Comisión, agradezco su presencia.

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

-Se levantó la sesión a las 15.02 horas.

**CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,**  
**Redactor,**  
**Jefe de Taquígrafos de Comisiones.**