

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 22ª sesión celebrada el miércoles 3 de octubre de 2007, de 11:06 horas a 14:16 horas.

SUMARIO:

Se recibió a la ex Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Sonia Tschorne.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Invitar a las siguientes personas a la Comisión:

- a) Andrés Silva, asesor del Ministerio de Transportes;
- b) Gustavo Hasbún, Alcalde de la comuna de Estación Central y Presidente de la Comisión de Transportes de la Asociación Chilena de Municipalidades;
- c) A la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano.

2.- Asimismo, se acordó postergar la decisión respecto a la invitación de ex Intendentes de la citada región.

3.- La propuesta de invitar a representantes de la Empresa TIMM fue rechazada por dos votos a favor y seis en contra.

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

También concurren los Diputados señores Cardemil, Delmastro, Latorre y Tuma y la ex Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Sonia Tschorne.

III. CUENTA:

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

1.- Oficios de las Municipalidades de Melipilla y Conchalí, por los cuales informan de las falencias que aún se pueden detectar en esas comunas respecto al transporte público a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

IV. ORDEN DEL DIA

Se recibió a la ex Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Sonia Tschorne.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:16 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 22ª, celebrada en miércoles 3 de octubre de 2007, de 11.05 a 14.15 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurre como invitada la señora Sonia Tschorne, ex ministra de Vivienda y Urbanismo.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿cuándo vamos a ver lo relativo a los invitados faltantes? Se suponía que lo íbamos a ver ayer.

El señor HALES (Presidente).- Efectivamente, señor diputado. De acuerdo con el compromiso adquirido, corresponde que ahora nos aboquemos a eso.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en cuanto al tema de los alcaldes, se han planteado cuatro nombres en forma tentativa, pero me parece que, a objeto de no generar inconvenientes en cuanto a por qué se invitó a éste y por qué a este otro no, lo mejor sería formalizar una invitación a la Asociación de Municipalidades y que sean ellos quienes nominen a una delegación, de no más de cinco o seis alcaldes, para que concurra a esta Comisión.

Creo que si invitamos a algunos alcaldes, con nombre y apellido, se podría generar, con justa razón, el reclamo de representantes de algunas comunas muy afectadas que preguntarán por qué a ellos no se les invitó.

Por lo tanto, más que el Congreso, es la Asociación de Municipalidades la que debe determinar cuál es la delegación más representativa de los alcaldes.

En consecuencia, que sean ellos quienes decidan cómo quieren hacerse representar para expresar

sus opiniones ante esta Comisión. Obviamente, habría que aclararles que la delegación debe estar conformada por alcaldes de la Región Metropolitana.

Ésa es mi primera propuesta.

En segundo lugar, me parece imprescindible incorporar en el listado de invitados al señor Andrés Silva, dado el rol que le cabe en el aspecto tecnológico.

En cuanto a los intendentes, me parece fundamental que concorra la señora Adriana Del Piano, actual intendenta de la Región Metropolitana, quien participó activamente en el proceso de puesta en marcha o implementación de la segunda etapa, a partir del 10 de febrero, como también la señora Ximena Rincón y el señor Víctor Barrueto.

Ésas son mis propuestas, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Sugiere que los invitemos a los tres a una misma sesión o a sesiones distintas?

El señor MELERO.- Puede ser en una misma sesión.

Aprovecho de señalar que está pendiente el nombre de Blas Tomic. Según entiendo, fue invitado pero no ha respondido. Por lo tanto, pido que insistamos en esa invitación.

Por otra parte, me parece que se deben tomar las precauciones necesarias para el caso de que el ex Presidente Lagos decida concurrir a la Comisión, por lo que habría que reservar un espacio en noviembre para poder recibirlo.

El señor HALES (Presidente).- Me parece que estamos todos de acuerdo en que también debemos invitar a don Andrés Silva, por lo que pido a la Secretaría que curse ya esa invitación.

Siempre en la línea de buscar la mejor manera de cumplir con los mandatos que me da la Comisión, voy a comunicarme con los tres intendentes propuestos a fin de concordar con ellos una fecha adecuada para contar con su presencia.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero saber si usted está de acuerdo con esos tres nombres o si piensa que habría que agregar o sacar a alguien más.

El señor HALES (Presidente).- La verdad es que no habría incluido a la intendenta señora Rincón, porque me parece que no tuvo mayor participación en Transantiago. No sé si será necesario someterlo a votación. Pero invitar a la actual intendenta me parece completamente razonable.

El señor MELERO.- Siempre hemos tenido a alguien del anterior gobierno y otro del actual.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Tal vez podríamos ver si es necesario

contar con el testimonio de Víctor Barrueto y de la intendenta Adriana del Piano.

El señor HALES (Presidente).- Comparto la opinión de la diputada. Lo haremos conforme a la propuesta.

Respecto de Andrés Silva, hay acuerdo en que se curse, lo mismo que los otros dos.

En cuanto a Blas Tomic, hicimos un último esfuerzo en invitarlo y aceptó, de manera que ya está incluido en la lista. Incluso, fijamos fecha.

Sobre los alcaldes, y concerniente a la observación del diputado Melero, lo he hecho exactamente en los términos que indica el honorable diputado, es decir, primero se contactó la Secretaría con la Asociación y después llamé personalmente al presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, alcalde Rabindranath Quinteros, de Puerto Montt. Le dije que en la Comisión han aparecido tres nombres, a raíz de lo cual varios diputados pidieron que se invitara a los alcaldes que habían sido mencionados en las distintas intervenciones. Le pregunté si quería objetarlos, enmendarlos, modificarlos o decidir una delegación de la propia Asociación y me dijo que no tenía ningún inconveniente. Además, le pregunté si quería asistir él y respondió que no era necesario y que le parecía adecuado el nombre de Claudio Arriagada.

Por lo tanto, la Asociación aceptó la idea de que concurren los señores Francisco de la Maza, Roberto Ossandón, Alberto Undurraga y Claudio Arriagada, en representación de la directiva.

El señor MELERO.- Señor Presidente, le agradezco las diligencias. Sólo quiero agregar a esa lista al alcalde de Estación Central, don Gustavo Hasbún, en su calidad de presidente de la Comisión de Transportes.

El señor HALES (Presidente).- Lo que ocurre es que aquí hay representaciones políticas.

El señor MELERO.- Hay uno y uno.

El señor HALES (Presidente).- Estoy de acuerdo en que está bien equilibrado, pero si usted agrega a uno más porque pertenece a una comisión, entonces otro va a decir que pertenece a la comuna más afectada o a la comuna que tiene más problemas, y posteriormente alguien preguntará por qué no se invita a todos los alcaldes de la Región Metropolitana.

Entonces, me parece que va a ser difícil que haya una lista más representativa de los alcaldes que los tres mencionados, más el que designa la Asociación. Suena impecable desde el punto de vista de la representatividad.

Ahora, si los diputados creen que vamos a poder recibir a los usuarios, a los bancos, a los operadores y a varios otros alcaldes, entonces abrimos

la discusión más adelante. Pero no me niego a que concurra don Gustavo Hasbún.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no sé si entendí bien, pero cuando usted habló con el presidente de la Asociación, el alcalde Rabindranath Quinteros,...

El señor HALES (Presidente).- Él confirmó esta lista.

El señor MELERO.- Pero, ¿están todos los alcaldes al tanto o fue una conversación que resolvió sin chequear previamente?

El señor HALES (Presidente).- Le informé por teléfono a través de nuestra secretaria. Después, se le pidió que enviara un correo electrónico o una carta para confirmar. Hubo más o menos diez días para esta conversación. Con posterioridad, para evitar cualquier interpretación equivocada, lo llamé por teléfono y conversé directamente con él para señalarle que necesitábamos una definición formal de la Asociación y me respondió que fuera Arriagada, porque él no iba a venir para acá y que Arriagada era el vicepresidente. Además, es de Metro y los otros nombres me parecen razonables. Él mismo me dijo que podían invitar libremente a todos los alcaldes que están en la Región Metropolitana o a los que están más afectados.

El señor MELERO.- Señor Presidente, la propuesta de los nombres de los alcaldes es iniciativa suya o sugerencia de ellos.

El señor HALES (Presidente).- La propuesta de los alcaldes es iniciativa mía, producto de la iniciativa que ello tuvieron. Digámoslo claramente: transmití el interés de la Comisión, producto de que esos nombres habían sido mencionados en distintas intervenciones por parte de los señores diputados. A raíz de eso, de las menciones que hicieron los diputados y de las proposiciones para invitar a estos tres alcaldes, le dije que los miembros de esta Comisión, no yo en particular, pensaban que deberían asistir estos alcaldes. Tuvo diez días estos nombres en su escritorio para tomar una decisión, y los confirmó. Dijo que no tenía ningún problema, y que estaba bien que de la Asociación asistiera el señor Arriagada. Además, dijo que veía con buenos ojos si queríamos agregar a otros alcaldes. Le mencioné a los de mi distrito, de la zona norte, y dijo que todos le parecían bien. Pero que eso lo debíamos decidir nosotros.

De manera que esta delegación le satisface como representativa.

Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, sobre el mismo punto, quiero decir que

pertenecí a la Asociación y, por lo tanto, conozco cómo funciona.

Por eso, sugiero que lo que está planteando el diputado Melero es atinente, porque la Asociación tiene distintas comisiones y una de éstas es precisamente la de transportes. Se supone que representa a todos los alcaldes. Quizás lo que podríamos hacer, ya que está bendecido por el actual presidente, es sugerir que queremos que venga el presidente de la comisión atinente al tema, porque para eso tiene la Asociación una comisión determinada. Pero que además complementa con el vicepresidente y otros alcaldes, cosa que haya un equilibrio político en el tema.

Es importante que venga el presidente de la comisión, porque de esa manera valida lo que eventualmente se diga respecto del plan Transantiago, porque las otras propuestas son miradas en forma parcial por algunos alcaldes que eventualmente podríamos haber mencionado entre todos. Pero son miradas parciales del alcalde De la Maza, Arriagada, etcétera.

Eso es equilibrio, que concurra el alcalde Hasbún, de la UDI, un representante de RN y uno del PPD.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, lo primero que quiero recordar a la Comisión es que los nombres seleccionados, que se sometieron a opinión del presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, no fueron elegidos al azar, sino que formaron parte del consejo asesor de sistema de información que se desechó. Son los tres alcaldes que desearon el Siat en la primera licitación.

Los elegimos porque los tres asesoraron al Ministerio de Transportes. Incluso, el ex ministro Estévez dijo que por el respeto que les tenía había decidido desearlo, porque a ellos no les gustaba. Entonces, en esa trascendencia e importancia los citamos a los tres, no porque fueran de gusto de cada uno de nosotros.

Ahora, me parece bien que asista el presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades, puede ser él o el encargado de la comisión de transportes, pero recordemos el contexto en el cual ocurrió.

Además, quiero acotar que hay municipios que no están en la Asociación Chilena de Municipalidades.

Por otra parte, creo que debe asistir la ex intendenta Ximena Rincón, pues estuvo durante el primer proceso en donde si bien es cierto se desechó ingresar

la parte tecnológica de Transantiago -entre junio o julio de 2005- sí se comenzó a hacer andar la primera parte de éste. Por lo tanto, es trascendente tenerla presente.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, si la Comisión lo estima conveniente, estoy de acuerdo en agregar a la lista al señor Gustavo Hasbún. No necesitamos consultarlo con la Asociación. Es una decisión que toma la Comisión.

Además, el diputado Ramón Farías fundamentó las razones para agregar al señor Gustavo Hasbún. En total tendríamos a cinco alcaldes en esa sesión.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Por otra parte, los señores Andrés Silva y Blas Tomic ya están sancionados.

En relación con los intendentes se había resuelto, de acuerdo con la observación de la diputada Claudia Nogueira, invitar a Adriana Delpiano y a Víctor Barrueto. Ahora se agrega el nombre de Ximena Rincón.

Personalmente, considero adecuado tener a Adriana Delpiano y a Víctor Barrueto.

El señor BURGOS.- ¿Y por qué están excluyendo a Marcelo Trivelli? Lo quiero proponer. Si se va a invitar a todos los intendentes que tuvieron alguna relación con Transantiago, él también la tuvo en sus inicios. Va a aparecer como un acto de minimizarlo. Me parece injusto. Pido que se lo incluya.

El señor HALES (Presidente).- Teníamos resuelto citar a doña Adriana Delpiano y a don Víctor Barrueto. Ahora se propone agregar más nombres: Ximena Rincón y Macerlo Trivelli.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, me parece importante contar con la mayor cantidad de testimonios, pero, para no alargar tanto la investigación, es mejor concertarnos en intendentes más representativos, como Adriana Delpiano y Marcelo Trivelli, sin perjuicio de la opinión que puedan tener otros diputados al respecto. El diputado Burgos considera fundamental la comparecencia de Trivelli.

El señor BURGOS.- Si me permite, señor Presidente, no he dicho que es fundamental. Pero si se tomó la decisión de invitar a los ex intendentes fue porque tuvieron un rol en el comité. Si se dan razones para invitar a Ximena Rincón, se puede aplicar lo mismo para todos los ex intendentes.

La diputada Nogueira expresó: "es más representativo". Creo que eso es muy subjetivo, tienen que ser todos.

Propongo invitar a todos aquellos que formaron parte, a partir de su cargo en la Región

Metropolitana, del comité interministerial. Eso es más objetivo.

El señor HALES (Presidente).- Entiendo la propuesta de la diputada Nogueira en el sentido de invitar a la intendenta actual y al primer intendente que asumió en el mismo Gobierno, por eso ella plantea a los dos. Es una propuesta que podemos someter a votación, la otra es abrirse a más intendentes.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no tengo inconveniente en que vengan todos, dos o uno, el tema es por qué se quiere invitar a Ximena Rincón, Marcelo Trivelli, Víctor Barrueto, o a la actual intendenta Adriana Delpiano. Si aclaramos el porqué de cada uno de ellos, será muy fácil tomar la decisión; pero si decidimos todos o ninguno, los del principio o los del final, no tiene -al menos para mí- mucho sentido como forma de tomar la decisión.

Ahora bien, si aceptamos que venga sólo el que inició el proceso o al que actualmente está a cargo, sería una definición clara, porque todo el resto quedaría fuera. Por eso, sería bueno que quienes proponen algún nombre lo hagan con fundamentos, así la invitación se valida con argumentación.

El señor MELERO.- Es fundamental que se justifique cada propuesta.

El señor HALES (Presidente).- Cada diputado ya justificó las razones de su propuesta, señor diputado.

El señor FARÍAS.- Como llegué tarde, señor Presidente, no escuché las respectivas fundamentaciones. Por lo tanto, retiro lo dicho, pero reitero que lo importante son las propuestas para así votar.

El señor MELERO.- Señor Presidente, como el tiempo es reducido, quiero plantear que se invite sólo a dos intendentes: uno del actual Gobierno y otro del anterior. Respecto del actual, me parece que la señora Delpiano tuvo un rol relevante, porque le tocó participar en la implementación y ahora en la solución. Por lo tanto, por la vigencia que tiene hoy y por las soluciones involucradas, me parece adecuado invitarla.

Respecto del anterior, creo que Ximena Rincón tiene a favor que fue la intendenta en la implementación de la primera fase de octubre de 2005, que es un tema esencial porque en su implementación comenzaron a correr los plazos. Fue una decisión muy trascendente desde el punto de vista de la herencia que tuvo el Gobierno que sucedió al Presidente Lagos.

El señor MONTES.- Señor Presidente, tengo entendido que la intendenta Adriana Delpiano sólo estuvo un mes en el período previo a esto.

El señor MELERO.- Lo que importa es el ahora.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, al menos, parece haber acuerdo en que venga la autoridad vigente, es decir, Adriana Delpiano.

Parece necesario abrirse a todo tipo de argumentaciones -como dice el diputado Farías- y fundamentos para justificar un nombre u otro.

Le parece a la Comisión intentar fuera de sesión buscar el segundo o el resto de los nombres y dejemos por ahora a la intendenta, o tampoco hay acuerdo en eso.

El señor MELERO.- ¿De Adriana Delpiano?

El señor HALES (Presidente).- Sí.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Les parece no seguir tratando en esta sesión lo de los nombres y que entreguen cada uno de ustedes las proposiciones de sus distintas alternativas, porque esto se está desviando hacia distintos tipos de fundamentos. Hace diez minutos teníamos tres intendentes, después cuatro y, luego, cambiamos a otros dos.

Propongo que cada uno entregue el resto de los nombres que tenga interés y yo buscaré la armonía fuera de sesión que será ratificada después.

¿Habría acuerdo?

No hay acuerdo.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no me parece, tampoco estoy por obstruir el trabajo de la Comisión. ¿Por qué no lo resolvemos ahora? He hecho una propuesta y no sé si hay otra.

El señor HALES (Presidente).- No lo resolvemos, porque no todos aceptan su propuesta. También hay otras.

El señor MELERO.- ¿Cuáles son las propuestas que están en discusión?

El señor HALES (Presidente).- Una es para agregar a Adriana Delpiano con todos los intendentes; otra para que venga Adriana Delpiano y Víctor Barrueto; otra que venga Adriana Delpiano y Ximena Rincón, que es la propuesta suya...

El señor MELERO.- La mía son dos intendentes: Adriana Delpiano y Ximena Rincón. Uno de cada gobierno.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, Adriana Delpiano es la actual intendenta y está acordado por la Comisión cursar la invitación. No me haga retroceder. El debate es para ver quién o quiénes se agregan junto a ella. Usted propuso a Ximena Rincón, otros diputados han propuesto a todos los intendentes del gobierno actual o todos los intendentes actuales y anteriores desde que se inició el Plan Transantiago, desde Galilea para adelante. La última -y estoy de acuerdo con retirarla- es agregar a Víctor Barrueto, porque fue el primer intendente. Ésas son las materias

en discusión. ¿Quieren resolverlo ahora o por el método que he propuesto?

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, votemos las propuestas.

El señor HALES (Presidente).- Hay una propuesta para que venga Adriana Delpiano y otra para agregar a Ximena Rincón.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, a mi juicio, parece poca objetiva esta discusión. Si se rompió un acuerdo legítimo de invitar a algunos, ya está roto. En consecuencia, sugiero invitar a todos los intendentes que tuvieron que ver con el Transantiago.

El señor MELERO.- No había acuerdo. ¿Qué se rompió?

El señor BURGOS.- Sí, había una propuesta.

El señor MELERO.- No, no hay ningún intendente en la propuesta.

El señor BURGOS.- Sí hay.

El señor MELERO.- No hay ninguno.

El señor BURGOS.- Usted habló de invitar a la actual intendenta a esta sesión.

El señor HALES (Presidente).- Eso ya está acordado diputado.

El señor MELERO.- Ése es el acuerdo que hay.

El señor BURGOS.- A ése acuerdo me refiero, pero se han agregado otros nombres: Ximena Rincón, Marcelo Trivelli y otros. Repito, es una discusión que no tiene sentido. Hay que invitar a todos los intendentes, al actual y a quienes tuvieron que ver con el tema. Sin embargo, Galilea es muy poco lo que puede aportar, porque sólo alcanzó a estar unos meses.

El señor HALES (Presidente).- Estoy en desacuerdo, más aún con que se elija arbitrariamente a uno u otro.

Les propongo que mantengamos el acuerdo, en cuanto a invitar a la actual intendenta y dejar pendiente la invitación a los intendentes anteriores.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El tema de los bancos ya está resuelto y oficiado. Respecto de los trabajadores del sector, el diputado Olivares quería hacer una propuesta. Espero que la haga llegar con los nombres a Secretaría, por escrito o en forma verbal.

Por otra parte, entiendo que las diputadas Cristi y Nogueira sugirieron invitar a los representantes de los usuarios. Por favor, hagan llegar sus proposiciones a la Secretaría.

Tiene la palabra el señor Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, quiero proponer a un invitado de la empresa TIMM, que, a mi juicio, es bastante importante.

Todos conocemos la historia. Sonda y Nec estuvieron ligados en la licitación en que TIMM fue

desplazado, una empresa que, de acuerdo con los antecedentes que poseo, tenía la tecnología y los elementos necesarios para poder funcionar, pero que extrañamente fue desplazada y Sonda se hizo cargo. Incluso se dice que ésta habría usado algunos manuales pertenecientes a TIMM. Por ello, pienso que sería importante escucharlos para dilucidar el problema tecnológico. Pienso que esto corresponde a una de las bases del problema que hoy tenemos con Transantiago.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, ¿don Mario Waissbluth está invitado en su condición de presidente de la Fundación Chile?

El señor HALES (Presidente).- En la planilla Excel están indicados los fundamentos de cada diputado.

El señor BURGOS.- No la tengo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Él formó parte de los asesores, no por Fundación Chile. No está invitado por Fundación Chile.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, creo que sería importante invitar a Fundación Chile.

El señor HALES (Presidente).- Fundación Chile está invitada, señor diputado. Esa información está en la carta Gantt que usted tiene en su poder.

El señor BURGOS.- Lo que quiero saber es quién es Fundación Chile y quién representa. Quiero saber el nombre de su representante.

Acá dice Óscar Guillermo Garretón.

El señor HALES (Presidente).- En una línea está Fundación Chile y en otra Mario Waissbluth. Son invitaciones diferentes.

El señor BURGOS.- Simplemente quería preguntar si don Mario Waissbluth era presidente de Fundación Chile.

Respecto de lo que dice el señor Farías es muy complicado comenzar a invitar a personas que quedaron en el camino en las licitaciones, por más que hayan dado, públicamente, buenas fundamentaciones. Si hay personas que tenían todo para ganar la licitación e injustamente quedaron fuera, entonces, ¿quiénes tomaron esa decisión? De hecho, ya ha habido preguntas al propio señor Etcheberry.

El señor HALES (Presidente).- Con respecto a la proposición del diputado y a las observaciones que hiciera el diputado Burgos, quiero agregar que la materia es parte de un conflicto judicial de intereses entre una de las partes y, además, estamos con el rechazo de Sonda entremedio.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no es que TIMM haya quedado en el camino. Personalmente pienso, y de acuerdo con lo que todos hemos escuchado, que uno de los grandes culpables del fracaso del problema que hoy tenemos es Sonda, como proveedor tecnológico. Desgraciadamente, el señor

Navarro no ha querido asistir a esta Comisión, pues se ha escudado en un montón de cosas para no asistir.

Ahora, cuando uno ve el tema de la licitación, Sonda dice que ellos se están apoyando en dos importantes consorcios extranjeros de una amplia y exitosa experiencia en diferentes lugares del mundo, implementando con probada calidad técnica y respuesta a compromisos de plazos y soluciones integrales absolutamente equivalentes a las requeridas por Transantiago. Me refiero a Siemens y TIMM.

En el fondo, Sonda dice que se apoya en TIMM y en Siemens, sin embargo, TIMM es desplazada, por lo que Sonda no cumple con los mismos términos de referencia que hace en la licitación.

En consecuencia, me interesa saber por qué Sonda, creo que es uno de los grandes responsables de este fracaso, es utilizada en una licitación y luego retirada. Además, creo que nos pueden dar muchas luces con respecto a cómo debería haber funcionado el sistema que hoy no funciona. Creo que ahí podemos aclarar gran parte del camino.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, hemos escuchado dos intervenciones y agradezco sus observaciones.

El artículo N° 76 de la Constitución Política dice: "La facultad de conocer de las causas civiles y criminales, de resolverlas y de hacer ejecutar lo juzgado, pertenece exclusivamente a los tribunales establecidos por la ley. Ni el Presidente de la República ni el Congreso pueden, en caso alguno, ejercer funciones judiciales, avocarse causas pendientes, revisar los fundamentos o contenido de sus resoluciones o hacer revivir procesos fenecidos." Ésta es una materia en la que ha habido un conflicto judicial entre las empresas que se han mencionado.

Quería hacerles presente la existencia de este artículo antes de tomar la decisión.

Tiene la palabra el diputado señor Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, también me ha tocado conocer personalmente a la gente de TIMM, sus problemas y conflictos con el Transantiago. No obstante eso, pienso que al existir una causa judicial pendiente, no resuelta, por la lectura del artículo de la Constitución, es prudente que no los invitemos. Si quieren zanjar el tema, que hagan llegar sus descargos por escrito, pero al invitarlos vamos a dar pie para que todos los argumentos que se están discutiendo en los tribunales se revivan acá y nos involucremos en preguntas que evidentemente serán materia de los tribunales, por lo que sería imprudente que las llevemos adelante.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, si en realidad esto está en juicio, comparto lo que dijo el diputado Monckeberg. Es muy buena la fórmula que ellos puedan

mandar sus descargos u opiniones por escrito y discutirlos al interior de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, eso ya lo hice. Pedí los antecedentes, me los entregaron y están a disposición de los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero insistir en que la razón para no invitarlos es la que señalé: que no nos corresponde. No estoy de acuerdo con la argumentación jurídica, porque el hecho de invitar a una persona que tenga un proceso pendiente, no significa avocarse un juicio. Con ese criterio, no debiéramos haber cursado invitación a Sonda, porque también tiene un juicio. La imprudencia o lo inconveniente es que nosotros lo hagamos, a sabiendas de lo litigioso del asunto, desde la perspectiva que señalé, que son personas que hacen consideraciones públicas con todo el derecho y fundamentos. No me metería en eso, sino en saber por qué la autoridad no aceptó aquella propuesta tan maravillosa. Ésa es mi argumentación.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, estoy de acuerdo con el diputado Burgos. Es importante saber por qué la autoridad no autorizó su propuesta. Sería importante contar con esa información.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, recuerdo que el presidente del BancoEstado y anteriormente el señor Signorelli informaron las razones por las cuales ellos no habían hecho consideración de la propuesta. Incluso, hubo opiniones bastante descalificadoras hacia la empresa. Es más, con otro diputado dimos información que nos había llegado por parte de la empresa, pero los técnicos la desecharon y, reitero, los desprestigiaron. Por lo tanto, creo que ese tema deben verlo a nivel interno, de lo contrario, tendría que ser motivo de otra investigación.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, estoy de acuerdo con el diputado Burgos en que ley no tiene nada que ver con lo que estoy solicitando. Ellos tienen un juicio y no estamos pidiendo que vengan a hablar de él. Lo que quiero saber es cuál es el sistema que propuso junto con Sonda. No es que ellos se hayan presentado aparte en la licitación, sino que Sonda dijo: "Tengo un socio que se llama TIMM y que tiene la solución informática integral para solucionar el problema que ustedes tienen". Sonda se adjudicó esta licitación con TIMM y con Siemens - tengo aquí el documento-. Por lo tanto, quiero saber por qué Sonda saca a la empresa con competencia técnica

para dar soluciones, asume sola el problema y "deja la escoba". Ésta es la razón por la cual me interesa que la Comisión escuche a los representantes de TIMM, lo cual nada tiene que ver con el juicio que dicha empresa lleva contra Sonda o contra quien sea. Por lo tanto, no estamos interfiriendo en ese juicio. Lo que queremos es saber cuál era la solución técnica que tenían para contrastarla con la solución de Sonda, por cuanto, a mi juicio, esta empresa le mintió al Estado, al AFT y a todos nosotros, diciendo que tenía una solución, cuando no era verdad, según los antecedentes que tengo. Sonda se propuso desarrollar un sistema que no tenía, falseando información al Estado, lo cual me parece grave.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, concuerdo con los dichos del diputado Farías, por cuanto la información que manejo, aun cuando no es similar, apunta hacia lo mismo.

Supuestamente, había un contrato de confidencialidad firmado entre las empresas Sonda y TIMM. Posteriormente, aquella empresa, según manifiestan sus representantes, habría ocupado lo que ellos habrían ofrecido, pero se lo dieron a otras empresas, entre ellas Siemens y otra empresa brasileña, quienes no pudieron aplicar el sistema.

Por lo tanto, más allá del juicio que tengan, sus razones jurídicas o judiciales, sería bueno escucharlos.

El señor HALES (Presidente).- En votación la idea de invitar a los representantes de la empresa TIMM.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos levantadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 2 votos; por la negativa, 6 votos. Hubo 1 abstención.

Rechazada.

Señor Secretario, por favor, haga ingresar a la señora Sonia Tschorne.

Se suspende la sesión.

)------(

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

En nombre de la Comisión, agradezco la presencia de la señora Sonia Tschorne, quien, aparte de haber ocupado la cartera de Vivienda y Urbanismo durante el gobierno del Presidente Ricardo

Lagos, actualmente es miembro del directorio de la empresa Metro Sociedad Anónima.

Tiene la palabra la señora Sonia Tschorne.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, con mucho gusto he aceptado la invitación a la sesión de hoy para aportar a la investigación que lleva a cabo esta Comisión Investigadora. Espero contribuir con la información y los antecedentes que les permita clarificar un tema que ha sido difícil y estresante para una parte importante de los cinco millones y medio de chilenos que viven en Santiago.

Realizaré una presentación en *power point*, que contiene los elementos que, en mi opinión, se destacan como los más relevantes en materia de infraestructura en relación con el Transantiago, durante los 18 meses que duró mi gestión como ministra de Vivienda y Urbanismo.

Antes de continuar, quiero contextualizar mi exposición, para lo cual es necesario recordar los alcances del instructivo presidencial 001, de 7 de abril de 2003, los que dan un claro y preciso marco a las responsabilidades con que las autoridades llegábamos a cumplir las tareas encomendadas, es decir, la definición de roles y el alcance de nuestras funciones.

Deseo recordar de manera particular lo señalado en el punto número 5 del instructivo que crea el comité de ministros para el Plan de Transporte Urbano de Santiago, en el cual se señala lo siguiente: "El comité de ministros tiene como tarea la articulación, coordinación y seguimiento de las acciones, programas, medidas y demás elementos del PTUS."

A todas luces, y con una clara y calma lectura del instructivo presidencial, es evidente que los esfuerzos no estaban destinados a crear una instancia que reemplazara o eliminara las responsabilidades individuales sectoriales, sino que el gran esfuerzo del comité de ministros se enmarca en una importante coordinación de los aportes que, sectorialmente, cada uno de los ministerios debía hacer desde sus respectivas áreas para el cumplimiento de las tareas asignadas.

En esta tarea, y en mi calidad de ministra de Vivienda y Urbanismo e integrante del comité de ministros para el transporte urbano, asumí el rol que me correspondía, es decir, proveer parte de la infraestructura que demandaba el plan de transporte.

Es importante destacar que la ejecución de dichas obras no sólo debía responder a los plazos requeridos, sino que, además,

debía ser implementado en forma transparente, resguardando que el interés público siempre estuviese presente y que los recursos públicos no fuesen objeto de cuestionamiento en ningún momento, mediante la utilización del método de las licitaciones públicas.

Cabe recordar que, además de la licitación pública, existen otras modalidades para la ejecución de obras de infraestructura, consignadas también como válidas en nuestro ordenamiento administrativo. La decisión de contratar las obras mediante el procedimiento de licitaciones públicas es una modalidad de contratación que comparto y que siempre ha estado presente en mi quehacer profesional y en mis largos años de servicio público.

A continuación, señalaré las tareas que me correspondió implementar durante mi gestión como ministra de Vivienda y Urbanismo para la materialización del programa de infraestructura del Plan de Transporte Urbano de Santiago.

La presentación está organizada en cuatro puntos:

1. Las obras de infraestructura que se encomendaron al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo.
2. Las normativas y condiciones en que éstas se desarrollaron.
3. Los mecanismos de seguimiento establecidos, y
4. Los resultados obtenidos.

Respecto del plan de infraestructura 2004-2005, mi cargo lo ejercí hasta el 11 de marzo de 2006, incluido ese período.

La intervención de responsabilidad del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en el Plan Transantiago apunta fundamentalmente a generar la infraestructura que soportaba la operación del Transantiago. La mayor parte de las obras de infraestructura fueron encomendadas al sector, ya sea en forma directa o a través de convenios mandato. Se le encomendaron también los correspondientes procesos expropiatorios de inmuebles, indispensables para ejecutar determinadas obras.

Así, se asignaron al sector las obras correspondientes en materia de vías o corredores segregados de Pajaritos y Santa Rosa; las conexiones viales Blanco-Arica y Suiza-Las Rejas; la mantención o conservación de vías y radios de giro de Alameda, Santa Rosa Sur, Gran Avenida, San Pablo, Independencia, Recoleta y Grecia, tramo 1. También las estaciones de trasbordo que correspondían al corredor Alameda. Había 35 estaciones más que estaban consideradas en una segunda etapa.

Además, consignaba un alto programa de expropiación.

Hago presente que en este período hubo un nivel de ejecución presupuestaria

sobre el 95 por ciento de los recursos destinados a Transantiago, puestos a disposición del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

El Ministerio de Vivienda, fundamentalmente a través del SERVIU metropolitano, ha tenido un rol gravitante en la ejecución del plan de infraestructura, ejecutando obras con presupuesto propio o mandatado por el Ministerio de Obras Públicas y el gobierno regional metropolitano.

En otros casos, el SERVIU ha intervenido junto al MINVU, a través de un convenio mandato, delegando en el Ministerio de Obras Públicas la entrega en concesión de algunas obras de su competencia. Esto se debe a que en un comienzo había un par de obras -que después explicaré- que se iban a realizar mediante el sistema de concesión del Ministerio de Vivienda, a través del SERVIU. Sin embargo, como no tenía las capacidades para hacerlo, se recurrió al sistema de concesión del Ministerio de Obras Públicas para implementarlo con mayor rapidez.

A su vez, la participación del MINVU en el plan de infraestructura, ha radicado en la consecución de los recursos presupuestarios tendientes a financiar la contratación de las obras que lo conforman y en su ejecución de acuerdo a las modalidades señaladas. En otras palabras, conseguir y ver que los recursos necesarios estén disponibles cuando se requieran.

En la transparencia se aprecia el programa unicuerpo 2005, con todas las intervenciones que estaban consideradas, por ejemplo, el corredor Pajaritos, con una inversión de 12.700 millones de pesos, la conexión Blanco- Arica, que tenía un costo de 15.400 millones de pesos, las ocho estaciones de traspaso Alameda por 2.400 millones de pesos; la mantención vial, con un costo de 21.800 millones de pesos y expropiaciones por 19.600 millones de pesos. Además, hay otros 610 millones de pesos para trámites de impuestos y varios. En total, el financiamiento público comprendido era de 72.510 millones de pesos, de un total de 181.541 millones de pesos, que es todo lo que dice relación con las obras. Esto considerando la inversión privada y la inversión pública.

Respecto del total, de los 181.541 millones de pesos, que es el costo de todas las obras informadas durante mi período, se invirtió el 40 por ciento de los recursos y se intervino más del 80 por ciento de los kilómetros considerados. La intervención total en kilómetros es de 86,1 kilómetros y durante mi período se intervinieron 72,1 kilómetros.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- En el documento no aparece la cifra total que mencionó de 181.541 millones de pesos.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Esa cifra la entregué verbalmente, pero no está en el informe, hay que agregarla. Es la suma de lo privado y lo público.

El señor HALES (Presidente).- Gracias por la observación, diputada Cristi.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, si me permite, daré cuenta del estado de

situación de todas las obras encomendadas en esta etapa.

En materia de corredores segregados, el de Pajaritos se terminó en diciembre de 2005. En el caso del de Santa Rosa, sólo se alcanzaron a hacer las expropiaciones.

En materia de conexiones viales se terminó la conexión Suiza-Las Rejas, que sólo consideraba las expropiaciones y, la conexión Blanco Encalada-Arica, que se entregó en octubre de 2006.

La extensión vial Alameda, que se terminó en octubre de 2005, considero dos intervenciones distintas: primero la del sector norte y luego la del sector sur.

Santa Rosa Sur se terminó en marzo de 2005; las obras de Gran Avenida, en febrero de 2006; San Pablo, en julio de 2005; Independencia y Recoleta, en octubre de 2005, y Grecia Tramo 1, en octubre de 2006.

Respecto de las estaciones de trasbordo, sólo se entregó una durante mi período: Alameda-Las Rejas. Eso ocurrió en diciembre de 2005. El resto se entregó en diciembre de 2006, cuando yo ya no estaba en el Ministerio. No obstante, fueron contratadas durante mi período.

En el documento que estamos exhibiendo pueden apreciar la información pormenorizada acerca de lo que ocurrió con los corredores. Ahí está todo lo relativo al corredor Pajaritos y al corredor Santa Rosa.

Respecto del primero de ellos, como pueden apreciar, las expropiaciones se realizaron entre abril de 2003 y julio de 2004. El inicio de las obras se produjo en diciembre de 2004, se terminaron en diciembre de 2005 y se ejecutaron en cuatro tramos paralelos. En total significaron una inversión de 12.700 millones de pesos.

Hubo un retraso por el desplazamiento de los cables de las líneas de las empresas de telecomunicaciones. Como recordará, señor Presidente, los problemas derivaron por los postes que estaban en medio de la calle. Había un dictamen de la Contraloría que estableció que el Serviu no podía invertir en el desplazamiento de las líneas de tendido. Ello hizo necesario negociar con las empresas de telecomunicaciones, a fin de que trasladaran los postes, lo cual implicó un atraso de aproximadamente tres meses.

Respecto del corredor Santa Rosa, diría que es el que tuvo mayores complicaciones. Primero, porque estaba programado que se ejecutara en un plazo menor. Se suponía que las obras demorarían un año a partir de agosto de 2005.

El corredor Santa Rosa es parte de las obras que tuvimos que traspasar al Ministerio de Obras Públicas a fin de que ellos lo ejecutaran a través la

unidad de Concesiones, y cambió el diseño. Esto implicó que el rediseño se atrasara y el Minvu tuvo que iniciar las expropiaciones para entregárselo a los concesionarios en condiciones.

También le correspondió al Minvu otorgar la garantía de la concesión de los ingresos mínimos garantizados a las concesionarias.

El programa de esta obra se inició en enero de 2006 y tiene fecha de término el primer trimestre de 2008.

En materia de conexiones viales, en la diapositiva vemos a Blanco Encalada-Arica y Suiza-Las Rejas. Esta última también se hizo por sistema de concesión y le correspondió al Serviu realizar las expropiaciones. Surgieron atrasos en las obras por rechazo por parte de los pobladores y comerciantes de las relocalizaciones propuestas. Por lo tanto, la obra se traspasa al Ministerio de Obras Públicas y se ejecuta entre 2005 y 2007. Estará en operación desde abril de 2008.

En materia de mantenciones, podemos ver a siete ejes, Recoleta, Independencia, San Pablo, Alameda, Gran Avenida, Santa Rosa Sur y Avenida Grecia. Todas las obras fueron terminadas. La última en terminarse fue Grecia Tramo 1, que finalizó en octubre de 2006.

Las obras se ejecutaron a través de convenios mandato con el Gore Metropolitano, en los plazos programados. Las obras de mantención de la Alameda requirieron la aplicación de garantías por problemas de calidad de ejecución de la empresa contratista.

Estaciones de trasbordo.

El programa contemplaba la ejecución de ocho estaciones. Al 2005 se ejecutaron recursos por 2.400 millones de pesos. El resto de las estaciones fueron terminadas en el período de 2006.

En materia de expropiaciones, el programa contemplaba aproximadamente la expropiación de 1.050 predios, concretando en mi período cerca del 50 por ciento de ellas.

Al 2005 el gasto por este concepto ascendió a 19.600 millones de pesos.

El programa de expropiaciones contemplaba los siguientes ejes: Santa Rosa, entre Placer y Lo Ovalle; Suiza-Departamental; Avenida Pajaritos, entre Alameda y La Farfana; la conexión Santa Rosa-San Francisco, y la conexión Blanco Encalada-Arica.

Desde el punto de vista de la normativa aplicable en el desarrollo del Plan de Infraestructura, me gustaría informar las normativas que aplicamos.

Respecto de la ejecución de las obras, variaba según la entidad ejecutora.

Cuando el Serviu contrata se aplica la normativa sectorial, fundamentalmente el Reglamento de Contratación de Obras, D.S. N° 236, de 2002, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, además de la normativa de aplicación general para la Administración, como la ley de Compras Públicas, N° 19.886, y el Reglamento de dicha ley, contenido en el D.S. N° 250, de 2004, de Hacienda. Si actúa como mandatario, además de la legislación anteriormente citada, deberá atenerse a las disposiciones del artículo 16 de la Ley N° 18.091.

Cuando actúa como mandante, en los Convenios de Mandato al Ministerio de Obras Públicas para entregar en concesión obras de su competencia, se aplican las disposiciones de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su Reglamento.

En lo relativo a la adquisición de suministros, se contempla la ley de compras públicas, N° 19.886 y el Reglamento de dicha ley contenido en el decreto supremo N° 250, de Hacienda, de 2004.

En cuanto a las responsabilidades del sector vivienda en el plan Transantiago, puedo señalar que hay dos órganos que dependían del ministro de Vivienda y Urbanismo: el Ministerio de la Vivienda y el Serviu Metropolitano.

Para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo las responsabilidades son fundamentalmente financieras. De él emanan los siguientes instrumentos: un instructivo presidencial y el convenio de mandato con el Ministerio de Obras Públicas.

Las principales obligaciones que asisten al Ministerio de Vivienda, en virtud del Convenio de mandato aprobado por resolución exenta N° 3.898, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de 2003, son los contratos de concesión celebrados por el MOP y las sociedades concesionarias que corresponden a:

-Proporcionar el estudio referencial del proyecto;

-Otorgar participación a un representante del Ministerio de la Vivienda y Urbanismo en la evaluación de las ofertas presentadas por las concesionarias, y

-Pagar a las concesionarias el IVA recargado en las facturas de construcción y de conservación, reparación y explotación.

También se elaboraron las bases de licitación de las obras concesionadas: conexión vial Avenida Suiza-Las Rejas; estaciones de trasbordo para el Transantiago; la habilitación del corredor de transporte público Avenida Santa Rosa, sector Alameda-Américo Vespucio.

En lo relativo al plan de infraestructura y a las responsabilidades del sector vivienda en el plan Transantiago, quisiera señalar que la ejecución de las obras son de responsabilidad del

Serviu y asociadas tanto a la ejecución que conforman el plan, ya sea contratando directamente o como mandante o mandatario, siendo el comité de ministros quien decide una u otra calidad.

En materia de expropiaciones, el Serviu era responsable de todo lo que tenía que generar las condiciones para los ensanches de las fajas que requieren expropiaciones que debe ejecutar el Serviu a través de su subdirección jurídica y de la unidad de gestión inmobiliaria de dicho servicio.

En materia de atención e información se efectuó la contratación externa de consultores para la atención e información de los afectados por el proceso de expropiaciones. Se incluyeron trabajos de participación ciudadana y de manejo de conflictos, reuniones informativas en terreno, de coordinación entre los profesionales del Serviu y los afectados, y la habilitación de oficinas para atender las consultas de las personas afectadas por las expropiaciones del PTUS.

Otra responsabilidad del Serviu tiene que ver con los convenios de mandato con el MOP. Las principales obligaciones en esta materia corresponden a proporcionar apoyo al inspector fiscal del MOP, a requerimiento de éste; efectuar el proceso de expropiaciones de terrenos; proceder a la entrega de los terrenos expropiados en los plazos establecidos en las bases o en los estudios referenciales; en el caso del contrato de concesión "estaciones de trasbordo", construir y entregar a la concesionaria las estaciones para su explotación.

En cuanto al plan de infraestructura y los mecanismos de seguimiento, puedo señalar que, por tratarse de un plan tan importante y exacto, tanto financieramente como para la comunidad, y a fin de informar adecuadamente al comité de ministros del Transantiago, se establecieron distintas instancias al interior del Ministerio, lo que hizo posible que pudiésemos avanzar coordinadamente con el comité de ministros y abordar todos los problemas y tomar decisiones.

Se creó una mesa técnica que funcionaba en el Serviu Metropolitano todas las semanas. Estaba encargada del análisis del estado de avance de las distintas obras y del proceso de expropiaciones.

También se realizaba un informe periódico a la Administración -en este caso, a la ministra-, a partir de estas reuniones con el estado de situación y propuestas de medidas a adoptar. A partir de ello, se instruían acciones a realizar.

Se generó, además, una instancia de coordinación con las distintas unidades de

apoyo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Por ejemplo, con la División de Finanzas, para abordar definiciones de carácter legal y administrativo. La División Jurídica hizo su aporte, como también la contraloría y la auditoría.

Por último, se creó una instancia de análisis de gestión con impacto en la ejecución financiera global del Ministerio de Vivienda y en las distintas metas comprometidas.

Señor Presidente, ésa es mi presentación, sin embargo, quisiera pedir me concediera cinco minutos más para dar cuenta de lo que considero son las lecciones aprendidas por el Ministerio de Vivienda.

Voy a reseñar brevemente las principales lecciones de la experiencia del Minvu en la materialización de las obras requeridas para el Transantiago y para proyectos de esta envergadura.

Primero, se requiere considerar la necesidad de holgura entre las distintas fases de un proyecto, contemplando los plazos legales, técnicos y administrativos que el ciclo de una obra exige, pero, además, holgura para abordar las contingencias.

Un factor gravitante para el éxito de un proyecto de esta envergadura es la incorporación de la ciudadanía afectada y de sus organizaciones sociales desde el inicio del diseño del plan de infraestructura, de modo que la fase de ejecución de las obras no se vea afectada. Esto tiene que ver principalmente con la información a la ciudadanía respecto de las expropiaciones.

Nos atrasamos porque antes de haber iniciado el proceso de expropiación. Antes de tener los recursos, debimos haber realizado los trabajos con la comunidad.

Otro elemento importantísimo, como lección aprendida, es la necesidad de evaluar las condiciones de mercado para efectuar una programación óptima y eficiente de las empresas contratistas, necesarias para la ejecución de las obras de infraestructura.

Otra lección aprendida es que para la concreción de proyectos de esta naturaleza se requiere constituir fuerzas de tareas especializadas, con dedicación exclusiva, con sueldos e incentivos apropiados a los desafíos y con mecanismos de seguimiento y control adecuados.

Este tipo de intervenciones urbanas son de tal magnitud y generan tal impacto en la ciudad y a sus habitantes, que deben ser ejecutadas acorde a la capacidad de respuesta de la ciudad para que no colapse.

Estas lecciones aprendidas, no sólo son por no hacer bien las cosas, sino también de las buenas prácticas que pudimos implementar en algunos temas que

nos permitieron adelantar y facilitar todo el proceso de construcción de las vías.

Por último, sólo me cabe señalar que puse a disposición de esta tarea todas mis competencias y capacidades, así como mi mayor interés en la conducción de los equipos técnicos, tanto del Ministerio de Vivienda como del Serviu Metropolitano, que fue a lo que estuve convocada por el Presidente de la República, don Ricardo Lagos. Es por ello que jamás eludiré una responsabilidad política que pueda tener.

Muchas gracias.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, por su intermedio, quisiera agradecer la deferencia de la ex ministra de Vivienda, señora Sonia Tschorne, por estar con nosotros y contarnos en detalle la forma en que se desarrolló todo este proceso. Fue bastante ilustrativo porque unió piezas de este gran rompecabezas llamado Transantiago.

Por otra parte, quisiera saber cuáles fueron, si es que las tuvo, las principales trabas de presupuesto, recursos humanos, coordinación con los demás actores, lentitud del aparato estatal, etcétera, de su cartera para llevar a cabo las labores del Transantiago.

Otra pregunta que deseo hacer es si comparte la opinión de que el cargo de coordinador de Transantiago tiene atribuciones muy limitadas.

¿Usted cree que para el éxito de este plan se necesitaba o se necesita una figura nueva capaz de dirigir el transporte público con propiedad?

La señora Sonia Tschorne planteó que en su cartera dejó pendiente aproximadamente el 60 por ciento de los trabajos. Me imagino que eso fue comunicado a su sucesora, señora Patricia Poblete. ¿De qué manera fueron comunicadas las tareas pendientes?

Por otra parte, en las reuniones de los comités de ministros, usted dijo que se informaba, pero, ¿de qué forma se informa el trabajo de coordinación con los municipios en lo tocante al Transantiago? ¿Por escrito, llamados telefónicos o reuniones con las municipalidades?

¿Cuál es su opinión respecto de diseñar en Santiago un plan de transporte público sin subvención por parte del Estado? Me refiero a su opinión política.

Fui alcalde de San Joaquín desde el año 1992 hasta el 2004. A mi me plantearon que el 5 de marzo de 1996 iba a estar ampliada la avenida Santa Rosa. Estamos a octubre de 2007 y todavía no lo está. Me gustaría saber por qué el corredor Santa Rosa se ha demorado tanto. Ya estaba listo lo que correspondía a La Granja, todo lo que era expropiable ya estaba sujeto a expropiación, no había mayor problema. Quiero saber

si hubo algún problema económico o de mala planificación. Ése es uno de los primeros trayectos que, eventualmente, pudo haber quedado listo en forma completa, por lo menos hasta San Joaquín. Sé que había problemas hacia la comuna de Santiago. Ese eje es uno de los que usted señaló como de los más importantes.

Me gustaría saber sobre las lecciones aprendidas a las que usted hizo referencia. La curva de la implementación, ¿a qué se debe? ¿Por qué cree usted que si no estaba todo listo se lanza el plan el diez de 10 de febrero? ¿Quién era el responsable del tema de Santa Rosa?

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, el diputado Farías ha hecho varias preguntas.

Respecto de las dificultades de gestión que principalmente nos encontramos, diría que son de orden operacional. Eso tiene que ver con que la forma de intervenir una ciudad con proyectos de tal impacto, complejidad y hacer intervenciones simultáneamente, requieren de una planificación muy especial, sobre todo cuando contempla expropiaciones. Cuesta, para ejecutar una obra, llevar adelante treinta o cuarenta expropiaciones. Quiero que ustedes dimensionen lo que significa hacer 150 expropiaciones. Ese fue uno de los principales problemas que tuvimos.

En cuanto a la provisión de recursos, todos sabemos que cuesta disponer de todos los recursos, sin embargo, en este caso, más allá de que tuvimos los recursos necesarios, fueron pocos los recursos que no tuvimos a disposición cuando los necesitamos. Ese es un tema importante y creo que es bueno aclararlo, porque si hubiésemos tenido más recursos, no se si habríamos tenido la capacidad de gestión, ni hubiese existido la disponibilidad de las empresas contratistas para hacer las obras. No olvidemos que este plan fue diseñado en un contexto de escasez económica. Por lo tanto, yo diría que las principales dificultades en la gestión de las obras de infraestructura estuvieron en la parte operacional y de gestión, tanto para realizar expropiaciones como también para establecer las condiciones para que entraran en las dos obras que se iban a desarrollar por concesión, en el sentido de que estuviesen las condiciones físicas disponibles para hacer la licitación. Esto quiere decir que se podía licitar una concesión solamente cuando estuviera el ciento por ciento por ciento de las expropiaciones. Eso, sumado a la capacidad de oferta de empresas con esa magnitud de obras viales, corresponde a las principales dificultades que tuvimos.

Respecto de si se requiere o no una figura especial o si había un problema en relación a que el presidente del comité de ministros no tenía los poderes suficientes, tiendo a coincidir con mi antecesor, el

señor Jaime Ravinet, que para este tipo de sistemas de gran envergadura, en que hay que coordinar tantos agentes, sectores y distintos ministerios, se requiere crear y tener una figura especial.

En casi todos los países del mundo, la experiencia indica que casi todos recaen en el gobernador, en el alcalde mayor o en el alcalde de la localidad donde se implementa este tipo de intervenciones.

Cuando mi sucesora, Patricia Poblete, asumió el cargo, le entregué una carpeta con estas materias. En este sentido debo agradecer a la ministra el ayudarme a recopilar los diversos antecedentes para entregarles a ustedes la información más exacta respecto de todo lo que había pasado en nuestro período. En esa carpeta entregada, yo consigné los principales atrasos que teníamos.

En relación a las reuniones con el municipio, entiendo que en esta materia se generaron las condiciones para trabajar, aunque dentro de las lecciones aprendidas falló el tema de la ejecución, que después subsanamos cuando contratamos a esta empresa que nos ayudó en el trabajo en terreno, establecido como un trabajo previo.

Por eso decía que era importante, desde que se inicia la idea de un plan, que se tomara una resolución respecto de cuáles van a ser los corredores y así, inmediatamente, trabajar con las organizaciones territoriales y los municipios involucrados.

Respecto del tema de los subsidios a los sistemas de transporte, la experiencia nos indica que siempre existen subsidios, ya sean directos o indirectos. Cuando digo directos es porque el operador del sistema de transporte es el sector público, en caso contrario, explícitamente hay subsidios distintos cuando el sector es privado.

No podemos dejar de reconocer que hoy, este nuevo sistema de transporte, permite a una persona trasladarse haciendo uno, dos o varios trasbordos, durante un lapso de tiempo determinado y por un valor de 380 pesos promedio.

Sin embargo, antes de iniciar el Transantiago, el costo del Metro era de 420 pesos, por lo tanto, es factible concluir que el valor que se está cobrando por boleto no da cuenta de las necesidades de lo significa el costo de realizar el transporte.

Respecto del corredor Santa Rosa, tuvimos una experiencia bastante complicada. En primer lugar, el Serviu había realizado el diseño del proyecto corredor Santa Rosa, pero, luego, se traspasó a Concesiones del MOP, como pre-proyecto y, por lo tanto, la concesionaria era la que ofertaba la obra y realizó un rediseño. En ese sentido, hubo un problema de atraso, producto de una indecisión del Ministerio de Hacienda

respecto del cobro de un peaje. Se había identificado por su magnitud de 11,6 kilómetros. Eso se resolvió en mi período y logramos licitar el 1 de enero de 2006. Y ello fue en uno de los momentos de las expropiaciones, sumado a los desacuerdos institucionales con Hacienda, lo que generó un atraso sustancial.

En relación con dicha materia, hay que tener a la luz todos los antecedentes para tomar decisiones en el momento de actuar; sin embargo, a mí no me correspondió ni tenía la flexibilización de cómo eran las condiciones. Por lo tanto, prefiero no pronunciarme respecto de la conveniencia u oportunidad de implementar las obras, es decir, la puesta en marcha.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, la participación de la señora Sonia Tschorne es muy importante, como ex ministra de Vivienda y parte del Comité de ministros del Transantiago, y responsable de la infraestructura. Tenía muchas dudas y ahora tengo más respecto de lo que significó la infraestructura para el Plan del Transantiago. Muchos de los técnicos han sostenido en la Comisión que uno de los problemas de la puesta en marcha del Transantiago fue que no estaban terminadas las vías segregadas, las estaciones intermodales, los paraderos, etcétera. O sea, no estaba lista la ciudad para recibir al gran conglomerado que significaban los recorridos de buses del Transantiago.

En el informe que usted nos ha dado pareciera que estaba mucho más preparado de lo que se nos ha informado, especialmente en cuanto al corredor Santa Rosa.

Me merecen dudas, por ejemplo, sectores como Grecia. Hace más de dos años que en la comuna de Peñalolén se están preparando para el Transantiago y todavía el tema está listo pendiente.

¿Qué porcentaje de Santiago -ustedes dicen que efectuaron el 40 por ciento de las obras que debían efectuar, imagino que sin incluir a Santa Rosa- estaba preparado para recibir el Transantiago?

Usted dijo que se había destinado un total de 181 mil millones de pesos para la construcción de todas estas obras. Quiero saber cuánto de esa cifra se invirtió y qué pasó con el resto de las platas. El señor Marcelo Farah nos planteó en esta comisión que las platas estaban, pero no se ejecutaron.

¿Qué pasó? ¿Usted sabe qué seguimiento hubo de esos dineros respecto de esas platas y dónde quedaron? Esas platas, además, eran de Hacienda, no eran platas que vendrían del Transantiago.

Me interesa que quede claro que éstos eran recursos del Estado y no del Transantiago. ¿Por qué ustedes dejaron que se iniciara el plan

Transantiago, que partió en octubre de 2005, cuando usted era ministra, en circunstancias de que la ciudad no estaba preparada para recibir el Transantiago y, obviamente, iban a convertirse en un drama los paraderos, los traslados, los intercambios, las conexiones con el Metro, etcétera?

O sea, como parte del comité de ministros, como ministro de Vivienda, como responsable de la infraestructura, ¿por qué no avisó o se declaró un estado de alerta pública para que esto se detuviera?

¿Cuánta de esta información ustedes daban al Presidente Lagos para haber buscado una fórmula distinta?

La capacidad del Estado, del Ministerio de Obras Públicas, del Ministerio de Vivienda, para ejecutar toda esta infraestructura, formó parte de lo que nos dijo el ministro Etcheberry, lo cual no justifica que se haya lanzado.

Finalmente, ¿que pasó con la estación intermodal de Quinta Normal? Siempre nos ha quedado la duda. Fuimos a la inauguración, a la tremenda excavación que se hizo y después quedó todo esto en nada. ¿Cuánto se gastó en esa estación? ¿Qué pasó con esas platas? ¿Por qué se canceló?

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, la diputada Cristi me preguntó qué porcentaje de Santiago estaba preparado para asumir el Transantiago.

Informé lo que estaba en condiciones en el momento en que era ministra. Por lo tanto, es importante consignar que esto fue hasta marzo de 2006. Sin embargo, casi todas las obras se encontraban contratadas y, algunas de ellas, ya terminadas.

Respecto de cuántos eran los recursos, éstos eran los que informé a la comisión y a ello hizo mención ayer el ministro Ravinet, al entregar la cifra de los 260 millones de dólares.

El plan de infraestructura del Transantiago para mi período contemplaba una inversión de 260 millones de dólares, de los cuales un porcentaje importante iba a ser invertido a través del sistema de concesión. Estamos hablando de un total de 260 millones de dólares, donde 193 millones de dólares iban a ser aporte de los privados y el sector público iba a invertir, con recursos fiscales, 66,6 millones de dólares. Esto estaba programado y se ha ido cumpliendo. El plan inicial, desde que asumí y como estaba diseñado, no ha tenido variación de ningún tipo.

¿Por qué se inició el plan si no estaba preparada la infraestructura? Sólo puedo responder que no fue durante mi período y no tengo los antecedentes como para opinar respecto de ello. En pocas palabras,

no sé cuán avanzada estaba la infraestructura al momento de la puesta en marcha del plan Transantiago, porque estoy en otra actividad y no hay seguimiento de ello. Sólo me limité a analizar todos los antecedentes durante el período en que estuve.

Con relación a la estación intermodal Quinta Normal, siempre se pensó que iba a ser desarrollada por privados a través de concesiones del Ministerio de Obras Públicas, por lo que no podría informar, pues no estaba dentro de los ámbitos de mi cartera.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, en primer lugar, me imagino que el SERVIU tenía el plan completo de la infraestructura que se necesitaba para que funcionara el Transantiago y, de hecho, como prueba partió en octubre de 2005. En esa fecha, cuando lo inauguró el Presidente Lagos, ya había problemas con los paraderos y con la infraestructura, porque no estaba lista. Me imagino que ustedes debieron tener una estimación de cuánto se necesitaba para que partiera el 2006, lo que no sucedió -creo que ésta sería una de las razones-, pero sí partió el 2007.

En segundo lugar, usted nos dijo que la ministra Poblete previamente les dio y les ayudó con la información. Me imagino que ella, en algún minuto de su período, el 2007, tiene que haberles dicho si estaba o no lista la infraestructura. A pesar de que todas las personas que intervinieron en el comité de ministros tenían conocimiento de que algo no estaba preparado para que partiera el plan Transantiago, igual partió. ¡No me cabe en la cabeza cómo pudo pasar semejante situación!

Por otro lado, entiendo de los recursos que disponía el SERVIU en su período; sin embargo, aparentemente, en algún momento, se paralizaron las obras de infraestructura. ¿Esos recursos se siguieron ocupando? ¿Volvieron al Estado? Porque no calza la cifra que usted nos dio de lo que había destinado para infraestructura con lo que se invirtió, por lo menos, en su período, y de lo que se invirtió después.

Insisto, me llamó mucho la atención cuando el señor Farah dijo que las platas estaban y que no sabía lo que sucedió con ellas. ¿Quedaron platas sin ocuparse? ¿Quedaron inversiones sin efectuarse, a pesar de que había plata? Entiendo que aquí hubo más bien un problema de capacidades o de logros más que de platas, que es lo que siempre atrasa los proyectos.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, para aclarar el tema de la información,

quiero señalar que sólo solicité a la ministra Poblete que me pusiera a disposición los antecedentes de mi período. Por lo tanto, no fui informada respecto de las inversiones, las gestiones y las resoluciones que ella debió tomar durante su período.

Aquí estamos frente a un problema, pues no tengo antecedentes de que hayan habido recursos que quedaron disponibles. Me preocupé de averiguar el nivel de ejecución del gasto que tuvimos durante el tiempo que fui ministra. Algo que está dentro de mis conocimientos es la gestión de los recursos fiscales, pues es parte importante y es a lo que me he dedicado en los últimos 20 años. En verdad, durante mi período, tuvimos una inversión de un 95 por ciento de los recursos disponibles para las obras solicitadas. Por lo tanto, habitualmente siempre...

El señor HALES (Presidente).- Señora Tschorne, permítame una interrupción.

La sesión estaba citada de 11.00 a 13.00 horas y queda un minuto. Parte de la sesión era para discutir los invitados, de manera que dedicamos una hora a ese tema.

¿Habría acuerdo para prorrogar por una hora?

Acordado.

Por otra parte, el diputado Farías acortó su tiempo de intervención a la mitad y la diputada Cristi, en un 25 por ciento. Los diputados que restan podrían acortar el tiempo de sus intervenciones a 3 minutos.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Recupera la palabra la señora Tschorne.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, para redondear, lo importante en esta materia es destacar que, no habiendo recursos sobrantes, sólo en algunos casos, en donde los procesos de expropiación son tan extensos, sobran recursos, pero inmediatamente se gastan al inicio del año siguiente - esos son los que corresponden a ese 5 por ciento que se quedó sin invertir- o se utilizan en gastos que son devengados, pero que no han sido pagados

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, primero, aparece contradictorio que uno de los elementos que se ha dicho que ha contribuido a la ineficacia del plan Transantiago sea el fallo de la infraestructura. Si uno observa que había dos corredores, Pajaritos y Santa Rosa, de los cuales sólo funcionó Pajaritos, llama la atención porque no estuvo listo el 50 por ciento, lo que no es menor. Un plan de esas características requería -lo han dicho diversos técnicos- una infraestructura adecuada, la que, entre

otras cosas, contempla corredores exclusivos, además de algunas vías segregadas.

Segundo, llama la atención, hay una cifra, una descripción que hizo la ministra sobre mantención vial, pero, en verdad, creo que se ha mencionado poco -es un tema bien central en el Transantiago- que la mantención vial de la Región Metropolitana es un desastre. Eso también ha afectado. Incluso, en una oportunidad estuve conversando con una persona de Brasil, que no tenía ninguna relación directa con el plan, sino a un amigo que es dueño de una de las empresas que licitó y que estaba bastante angustiado, porque no tenía contemplado que sus buses operaran en una situación vial calificada como tan desastrosa, a parte de los hoyos y de los lomos de toro, situación para la cual no fueron fabricados. El mejor ejemplo de esto es la Alameda.

Considero el tema de la mayor importancia, pero ha sido mencionado de pasada. Si me quedo con esta descripción, pareciera que funcionó bien, pero hasta el día de hoy hemos tenido tremendos problemas. La mantención vial es sólo uno de ellos, que están haciendo difícil el funcionamiento de un plan de las características del Transantiago. Por eso mencioné el tema de la Alameda. Si recordamos, ¿cuanto duró su supuesta mantención? Afortunadamente, hoy ha dado un gran desahogo al flujo vial.

Finalmente, un tema que no es menor. Como se dijo, Santa Rosa no funcionó, pero se dieron las explicaciones. Me sumo a lo que se ha dicho, en el sentido de que no sólo no estuvo listo ese 50 por ciento.

Además, aun cuando el problema del Acceso Sur no está ligado al problema, forma parte de las lecciones.

Quiero dejar constancia de que llevamos ocho años y el problema del Acceso Sur todavía no tiene solución. Para los pobladores de La Pintana, comuna que represento, esta situación ha sido realmente una pesadilla. En consecuencia, si esto ocurre con una obra menor, cómo no iba a ocurrir con una como el Transantiago.

Por otra parte, visto ahora con la perspectiva del tiempo y las dificultades reales, quiero saber si usted, como ministra, igual fue partidaria de echar a andar el Transantiago. Aquí ha habido opiniones, yo diría mayoritarias, si no unánimes, de que era necesario hacerlo. Por el contrario, y aquí se da una contradicción, otros nos han dicho que la única manera de hacerlo era a la manera de un *big-bang*, por cuanto no era posible realizarlo gradualmente, dado que era un sistema integrado.

Sin embargo, ayer el ex ministro Jaime Ravinet manifestó que había estado presente la intencionalidad de la gradualidad. Entonces, ¿cuál es su opinión al respecto?

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, no sólo como ministra, sino como urbanista, me pareció imprescindible hacer el Transantiago.

La ciudad de Santiago se había extendido desde 65 mil a 87 mil kilómetros cuadrados en los últimos veinte años, en tanto que, en el mismo período, el incremento poblacional fue de 1 millón 300 mil personas, aproximadamente.

La extensión de ciudades como ésta hacen compleja la movilidad para los habitantes, y si no se trabaja adecuadamente y no se aborda el tema de la conectividad, la ciudad será menos competitiva frente a las condiciones que tiene que generar para entrar a competir en este mundo globalizado.

Por lo tanto, no redundaré al respecto, pues todo el mundo conoce las condiciones en que vivíamos, con problemas medioambientales, con el problema de los microbuses amarillos y su toma de posesión sobre las vías, que son un bien escaso, en fin, que generaban las condiciones necesarias para hacer un proyecto Transantiago.

Ahora bien, la idea siempre fue hacerlo con un sentido de gradualidad. Durante el tiempo que desempeñé el cargo, entendí que ésta se concebía en tanto cuanto la operación o entrada en operación de las nuevas micros era parte de este nuevo sistema que debía dar una señal de cambio respecto de costumbres y recorridos, es decir, de que estábamos avanzando hacia un sistema de transporte moderno, integrado, integral y con un bajo costo. Mientras estuve en el cargo de ministra, la gradualidad se fue dando en plenitud. Pero hubo un atraso de un año, considerando que al principio la entrada en operación estaba programada para el 21 de octubre de 2005.

El señor HALES (Presidente).- Señora Tschorne, la primera fecha que establecía la carta Gantt de Germán Correa era junio de 2005. Sin embargo, aquí él dijo que la propuesta era agosto de 2006.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Respecto de la mantención vial, tuvimos un serio problema con Avenida Santa Rosa. Los corredores no eran solo las avenidas Santa Rosa y Pajaritos, que en su integralidad se abordaron como obras nuevas. Sin embargo, en los otros corredores se consideró la conservación y el mejoramiento de los radios de giro de los nuevos buses.

Ahora bien, en materia de financiamiento actuamos por mandato del gobierno regional para la conservación de las obras viales.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, agradezco la presencia de la señora Sonia Tschorne en esta Comisión.

En primer lugar, me parece bien que usted reconozca que las cosas no se hicieron bien. Pero, me duele -creo interpretar a la gente- que las lecciones aprendidas hayan tenido que pasar por el diseño tan desastroso del Plan Transantiago. Qué lástima que en estas condiciones se hayan aprendido lecciones.

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

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

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

Retoma la palabra la diputada señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, por su intermedio, quiero manifestar a la señora Tschorne que lamento que las lecciones aprendidas hayan sido a costa del enorme sufrimiento de miles de chilenos.

En cuanto al paradero de Avenida Santa Rosa, tengo en mi poder copia del decreto de adjudicación de ese corredor, que fue firmado por el Presidente Lagos el 17 de enero de 2006. En dicho decreto se establece un plazo máximo de diecisiete meses para la puesta en marcha provisoria y seis meses para la puesta en servicio definitiva, que constituye el plazo máximo. De manera que la adjudicación fue el 17 de enero de 2006, la puesta en servicio provisoria se estableció para el 17 de agosto de 2007 y la puesta en servicio definitiva el 17 de febrero de 2008. Por lo tanto, el corredor de Santa Rosa jamás iba a estar listo el 22 de octubre de 2006, de acuerdo con los plazos establecidos en el decreto de adjudicación, ni menos aún el 10 de febrero de 2007, por la misma razón. Entonces, si aún no está listo ese corredor y esa obra fue priorizada -recordemos que, de acuerdo con el diseño original, estaban contemplados 280 kilómetros de vías segregadas-, por qué el Gobierno sólo priorizó en un 10 por ciento. Sin embargo, ni siquiera se cumplió ni se priorizó dicho porcentaje.

¿Usted participó en esta decisión? ¿Alertó o dijo algo en el comité de ministros? ¿Qué tan importante era para usted la infraestructura para echar a andar un plan de esta envergadura? ¿Consideraba necesario el mínimo cumplimiento de ciertas obras?

A mi juicio, es incomprensible que en el mismo decreto no advirtieran la importancia de la

infraestructura para el gobierno. El señor Ravinet afirmó que las obras, no obstante estar pendientes, iban a estar terminadas antes de la puesta en marcha definitiva. ¿Qué rol jugó como ministra respecto del aplazamiento de estos hitos fundamentales? Hubo varios atrasos y en la Comisión hemos llegado a la conclusión de que la infraestructura fue una de las grandes patas de este plan que no se respetó y sus consecuencias las sufren los santiaguinos día a día. Las obras de infraestructura comprometidas no están terminadas.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, debo aclarar a la diputada Nogueira que en ningún momento he reconocido que no se hicieron las cosas. Jamás he dicho algo así. Es una afirmación que no he hecho. Lo que dije es que hubo atrasos en algunas obras producto de la implementación para la puesta en condiciones de la licitación de un par de corredores en que había que hacer expropiaciones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En todo caso, a contrario sensu, quiere decir que, a su juicio, se hicieron bien las cosas.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, siempre se pueden hacer mejor las cosas, sobre todo, en el ámbito de gestión urbana y de infraestructura, donde se producen imponderables que siempre tienen que ser considerados. Lo digo con la certeza de manejar presupuestos anuales por 500 mil millones de pesos -el Ministerio de Vivienda es el segundo ministerio que ejecuta más obras- y de haber estado en la administración pública durante diez años en el Ministerio de Obras Públicas como directora y como subdirectora nacional de arquitectura, con inversiones por 100 mil millones de pesos anuales. Reitero: siempre existen imponderables y tenemos que estar sujetos a asumir los problemas que se presentan. Para eso hay que generar las condiciones, como nosotros las generamos, para evaluar y tomar medidas a fin de corregir los desplazamientos de los plazos que se pueden haber producido.

Estoy convencida de que dentro de las condiciones que teníamos para trabajar lo hicimos lo mejor posible y ese fue el espíritu tanto del Ministerio de Obras Públicas como del Serviu metropolitano.

Por otra parte, se priorizaron todas y cada una de las inversiones. El cuadro que mostré en mi exposición da cuenta de la priorización de las inversiones consideradas a ejecutar entre 2004 y 2006.

En cuanto a la consulta de si alerté en su oportunidad sobre la situación, si han tenido acceso a las actas del comité de ministros del Transantiago se habrán dado cuenta de que informaba periódicamente de manera personal o a través del director de Serviu acerca de las inversiones que se estaban haciendo, de

los atrasos, de los problemas que teníamos y de las necesidades de mayores recursos para subsanar y avanzar en el desarrollo de las obras. Por lo tanto, todas las alertas, el pulso diario de todas las obras de infraestructura que estuvieron a cargo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo fueron presentadas periódicamente en el comité de ministros.

Me hicieron una pregunta sobre la concesión entregada del corredor Santa Rosa, y tal como dije, el corredor Santa Rosa presentó un atraso sustantivo que se debió, principalmente, a problemas derivados de las expropiaciones y de la falta de acuerdo respecto del cobro de peaje, de tarifa para quienes usarían el corredor.

Esto no tenía sólo que ver con la resolución del comité de ministros, sino también con el acuerdo con un municipio en particular.

Un vez que se dieron las condiciones, en enero de 2006 se firmaron los contratos de ejecución que consideraban un plazo de 17 meses para la entrega de las obras. Mi desempeño como ministra de Vivienda y Urbanismo duró hasta el 22 de marzo, por lo que no podría responder respecto de lo que pasó después de esa fecha.

Es cuanto puedo contestar.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Lo que queremos determinar es cómo se tomaron las decisiones. En ese sentido, usted habla de imponderables que no se manejaron y dijo que las cosas se podían haber hecho mejor. Sin embargo, pese a esos inconvenientes, igual se tomó la decisión de iniciar el Transantiago, aunque las obras de infraestructura estaban incompletas. Quiero que nos diga derechamente si usted tuvo algún grado de participación en la adopción de esa decisión y qué tanta importancia le atribuyó, como ministra de Vivienda, al hecho de que al iniciarse el plan de transporte no estuvieran completas las obras de infraestructura.

Quiero que se explaye en esas materias, especialmente respecto de si le parece que, de acuerdo con esos imponderables, uno podía haber tomado legítimamente la decisión de no iniciar el Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra al señora Sonia Tschorne.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, yo no dije que había imponderables que no se manejaban; mis palabras textuales fueron que había imponderables que se presentaron. Son cosas distintas.

Respecto de la segunda parte de la pregunta, la verdad es que no me corresponde opinar sobre una decisión que se adoptó en un período en el que ya no

era ministra, porque no tengo antecedentes como para formarme una opinión. En eso soy extremadamente seria; no me gusta jugar a la ciencia ficción.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quiere agregar algo, señora diputada?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sólo quiero decir que no había imponderables; que había ponderables, porque, de acuerdo con el decreto de adjudicación, se sabía que las obras no estarían terminadas en la fecha comprometida, en octubre, sino en 2007 y 2008.

Entonces, no había imponderables, sino ponderables.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, por su intermedio quiero preguntarle a nuestra invitada sobre una operación que surge a raíz de un problema financiero del Transantiago, pero termina afectando el patrimonio de una empresa de la que nuestra invitada era, en esa época, directora: Metro S.A.

Quiero que nos diga qué nos puede decir de esa operación, en qué momento se le informó, a ella y al resto del directorio del Metro, sobre dicha operación; por medio de quiénes se enteraron de los detalles de la operación; si alguna vez se contactó con el ministro de Hacienda o con el de Transportes para obtener algún tipo de antecedente sobre el particular.

Fíjese que luego de que se hizo esa operación se sometió a trámite legislativo una iniciativa por la cual, finalmente, se aprobó la operación, y en virtud de ella los fondos fueron reintegrados, de manera que la empresa quedó indemne. Sin embargo, la Contraloría General de la República determinó que la operación de traspaso de fondos del Metro fue irregular y que el directorio del Metro se equivocó al declarar que ese préstamo correspondía al objeto social, cuando en realidad excedía absolutamente del giro y del objeto del Metro.

Por lo tanto, quiero preguntar a nuestra invitada qué opinión tiene de ese dictamen de la Contraloría General de la República, si sigue creyendo que la operación era legítima y que iba en el interés de la empresa Metro S.A. Quiero saber si al tomar esa decisión se adoptó alguna postura especial a favor del Metro o se puso la camiseta de Transantiago, como ex ministra.

Además, quiero saber qué rol jugaron los ministros de Hacienda y de Transportes.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, quiero señalar que la representación y la

vocería del Metro S.A. está radicada en su presidente, don Clemente Pérez.

También quiero recordar que todos los acuerdos adoptados en el directorio y la postura personal de cada director están insertas en ese marco. Todas ellas se encuentran en las actas del directorio del Metro, al igual que la opinión de cada uno de los miembros del directorio. Sólo basta ingresar a la página web del Metro y se puede acceder a todas las actas que dicen relación con la operación. Están disponibles, con acceso a todos los interesados, y ahí se puede tomar conocimiento de cada una de las opiniones y de los acuerdos adoptados.

El señor URIARTE.- Todos conocemos esas actas y efectivamente están en Internet, pero acá no hemos venido a saber si están o no están. Me interesa saber cuál es su opinión sobre el dictamen de la Contraloría General de la República y si usted recibió alguna tipo de presión, insinuación, propuesta, petición en forma expresa o tácita de algún ministro de Estado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede usted contestar esa consulta?

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Puedo contestarla, señor Presidente.

En primer lugar, quiero dejar en claro que mi función como directora de una sociedad anónima la debo ejercer dentro de una sala y colectivamente.

Respecto de si me contacté, en mi carácter de directora de Metro, con el ministro de Hacienda o con el ministro de Transportes, en ningún momento. No he tomado contacto personal con el ministro de Hacienda ni con el ministro de Transportes respecto de la operación de los 80 millones de dólares ni con nada que tenga que ver con el Transantiago o su accionar.

En cuanto al informe de la Contraloría, primero que nada hay que distinguir. El informe de la Contraloría sólo señala que ese órgano contralor no identificó irregularidad alguna.

Sobre el concepto de irregularidad que maneja el diputado Uriarte, por su intermedio señor Presidente, tengo que responderle que en ningún momento en el dictamen de la Contraloría se habla de irregularidad.

En todo caso, ese informe sólo señala que ante cualquier duda que pudiera existir, el tema quedó resuelto por la ley N° 20.206.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, no sé si tenga sentido hacer algún comentario. Sólo aclarar que ni el informe de la Contraloría ni mis dichos han dado cuenta de alguna irregularidad. Sólo he dado cuenta de lo ilegítimo que declaró el contralor esta operación, especialmente en uno de esos puntos.

Sobre el particular, me interesa conocer la opinión de nuestra invitada. No hay forma de saber su opinión. Me encantaría que se explayara.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, sólo quisiera acotar que el Metro es una sociedad anónima regulada por la Superintendencia de Valores y Seguros. Por otra parte, existe un informe respecto de la operación de esta Superintendencia que avala toda y cada una de sus partes. En tal sentido, estoy haciendo un esfuerzo por dar a conocer todos los antecedentes.

El señor HALES (Presidente).- Se ha pedido su opinión.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Diría que ésa es mi opinión. Existen antecedentes; todas las informaciones. Cabe puntualizar que ese tema tiene que ver con la empresa Metro, de la cual no soy vocera.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me gustaría saber si Blas Tomic les comunicó la decisión que adoptó, y si lo hizo en forma personal, impersonal, por escrito, verbalmente. Me gustaría que se explayara en eso.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, es algo que no tiene que ver con mis materias. No sé si aporta algo a esta investigación mi respuesta.

El señor HALES (Presidente).- El diputado señor Gonzalo Uriarte considera pertinente su opinión.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, su opción de renunciar a la presidencia del directorio del Metro S.A. fue comunicada verbalmente a todos los directores.

El señor HALES (Presidente).- Preguntaba por su opinión respecto de lo que describe. ¿Quiere dar su opinión?

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- No, señor Presidente.

Si la pregunta es si el señor Blas Tomic renunció y eso afectó al Metro, puedo decir que sí. Era un muy buen presidente de directorio. Sin embargo, están las opciones personales. Así entiendo el hecho de permanecer o aceptar un cargo que demande determinados compromisos y acciones.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero saber si Blas Tomic comunicó que había recibido

algún tipo de presión, de advertencia o de notificación de parte de algún ministro o nada, porque esto está en las actas.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra señor Tschorne.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, preferiría que nos remitiéramos a las actas.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, en primer lugar, hay un informe de la Comisión de Vivienda del Senado respecto de lo difícil que es llevar adelante las intervenciones. Incluso da cuenta de que hay 31 instituciones, organismos o personas que deben involucrarse en este proceso.

Como ministra, ¿conocía ese informe? ¿Llegaron a la conclusión de que ese informe era una advertencia de lo que se le venía encima respecto de preparar la ciudad para el Transantiago?

En su presentación da cuenta de que la infraestructura es clave y lo es también para Transantiago. Incluso, en el informe que hicieron Guillermo Díaz y Andrés Velasco, cuando aún no era ministro, hablan de tres pilares o ideas fundamentales. Una de ellas dice relación con infraestructura. Es decir, lo buses debían ser más rápidos y para que eso ocurriera tenía que haber más infraestructura.

Le preguntamos a Guillermo Díaz y dijo, en esta misma Sala, que no era sólo infraestructura sino que también hubiera mejor frecuencia. Lo clave era que la ciudad se preparara.

En su presentación dice que la intervención de responsabilidad del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en el plan Transantiago apuntaba fundamentalmente a la infraestructura y da cuenta de que se cumplió con ella.

Entonces, mi pregunta es la misma que le hicimos al ministro Bitrán.

Hay responsabilidades por acción y por omisión. Una cosa es decir que se cumplió con todo lo que le dijeron y otra es que se sabía, producto de todo lo que se trabajó en el tema, que la ciudad no iba a soportar un plan de transporte público con dos corredores, vías segregadas, Pajaritos y Santa Rosa, en el nivel en que estaban entregados.

¿Había una conclusión en ese escenario? ¿Advirtió ese punto en el comité de ministros?

Busqué su intervención en las actas, un resumen que nos hizo la biblioteca, y no aparece intervención suya en las sesiones durante los dos años que estuvo como ministra. Estuvo presente en los comités de ministros, pero no aparecen sus intervenciones.

Por lo tanto, me cuesta saber si advirtió este problema o si no lo hizo.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, siempre se ha sabido que en este país existe multiplicidad de organismos e instituciones que tienen que ver con la ciudad, que actúan en ella, que la gestionan.

Tenemos ese problema, sobre todo en Santiago, por su naturaleza y porque tiene a los ministerios y a los ministros en ella. Por lo tanto, es más natural la intervención directa de las autoridades respecto de la toma de decisiones.

Hace tiempo que nos estamos preparando para la descentralización real y la desconcentración, pero no avanzamos lo suficiente.

Respecto de si preparamos a la ciudad para acoger el nuevo sistema de transportes, doy cuenta en mi exposición de que sí lo hicimos.

Tal como dije en un comienzo, la intervención en la ciudad, y lo mencionó el diputado Cristián Monckeberg, el accionar en un territorio siempre involucra afectación a la vida, tanto a los ciudadanos como a las economías.

Tratamos de desarrollar el plan de infraestructura con la mejor programación, la mejor disposición, y con los mejores equipos técnicos para hacer las cosas lo mejor posible.

Creo que las obras avanzaron en la medida de los tiempos técnicos y administrativos. Tuvimos problemas con un par de obras, lo dije en esta Comisión, que se tradujeron en atraso.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, volvemos a lo mismo. ¿Se preparó la ciudad? Sí. ¿Hizo todo lo que le dijeron? Sí. Pero el problema es más allá, y a eso se refiere mi pregunta.

El nivel de conocimiento que nosotros tenemos ahora ustedes lo tenían en esa época. Por lo tanto, si ahora somos capaces de darnos cuenta de que no era posible de que funcionara con lo que estaban haciendo, ¿fueron capaces, en esa época, de darse cuenta de esa misma situación? Porque si se dieron cuenta, le echaron para adelante.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, tal como dije, el pulso de las obras lo seguíamos semana a semana, mes a mes y en las reuniones de Transantiago se informaba. Seguramente, en las actas de las comisiones en que participé no aparezco con comentarios, pero sí, aparezco dando cuenta de toda la

infraestructura, de sus avances, las inversiones y problemas. Los informes de gestión e infraestructura estaban consignados en todas las sesiones en las que participé. En aquellas en las que no participé lo hizo el director del Serviu o el representante del ministerio de la Vivienda ante el equipo técnico del comité de ministros. Si bien, se consignó el atraso de Santa Rosa, el más importante, sólo significó que había que generar condiciones distintas en el momento que se tomara la decisión de la puesta en marcha.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, agradezco la presencia a nuestra invitada.

El 6 de enero de 2005 usted declara: "Transantiago es equidad. Con este sistema las personas tendrán seguridad, dignidad y un servicio de calidad a una tarifa similar o inferior a la actual". Respecto a eso tengo algunas preguntas.

¿Qué opina hoy de la seguridad, dignidad y servicio de calidad del transporte público actual?

¿Qué opina de la tarifa similar o inferior a la actual? Usted se refirió en alguna parte de su intervención a que el Metro valía 420 pesos y hoy 380 pesos. Que incluso, podíamos sacar nuestras conclusiones al respecto, que había un déficit de financiamiento importante. ¿Aquello fue un tema dentro del comité de ministros?

Otra cosa que tiene que ver con la tarifa son las discrepancias institucionales con Hacienda a que usted se refiere y que también lo hizo el ex ministro Estévez. Él señaló que exigió a Hacienda que fuera financiado por la tarifa y el peaje, no a través del presupuesto, de manera que no lo podía hacer Vivienda. Por eso tuvo que pasar a concesiones. Esa fue la explicación que nos dio. ¿Qué opina usted al respecto? Esa fue una gran discrepancia que tuvieron en el comité de ministros. Tanto, que pudo llegar a ser resuelta por el ex Presidente Lagos.

Usted también se refirió en algún momento a que no tenía el conocimiento del grado de avance de infraestructura en el momento en se echó a andar el plan Transantiago porque no era ministra.

Un estudio de la Universidad de Chile del departamento de políticas públicas del 2005, año de transición, califica como una pésima experiencia que generó varios problemas que, entre otros efectos, terminaron por desvalorizar la marca Transantiago. Por ejemplo, los nuevos buses se estropearon rápidamente. Para octubre de 2006, donde estaba originalmente la etapa de régimen, un parte importante de la flota ya estaba deteriorada. Eso tiene que ver con haber echado a andar un proyecto con buses nuevos en una ciudad que no estaba preparada para ellos. ¿Qué opinión tiene al

respecto? Se lo pregunto en la calidad de ex titular de su cartera. Echar a andar esas máquinas en calles que no estaban adecuadas, con pavimentos que no estaban en condiciones, calles más pequeñas, etcétera.

En la revista Shalom de abril de 2005 a usted le preguntan qué obras se inaugurarán antes del fin del período. A lo que responde que como obra importante, vamos a tener terminado el plan Transantiago. Que la gente no alcanza a dimensionar cuanto hemos avanzado en materia e conectividad y mejoramiento de vías. Claramente, no alcanzaron a terminar ex ministra. ¿Qué nos puede decir al respecto.

Gracias Presidente.

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

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Se me pregunta mi opinión respecto de "Transantiago es Dignidad". Se debe reconocer que la experiencia de la implementación del Transantiago ha sido tremendamente estresante para todos los santiaguinos; sin embargo, creo en la necesidad de llegar a un modelo como el Transantiago, para que Santiago, como ciudad, sea más competitiva, más amable y de mejor calidad para sus habitantes. Por lo tanto, considero posible -y estoy convencida de ello- que el proyecto Transantiago será en definitiva, una vez que se corrijan los problemas, una real alternativa de transporte; pero esta tarea requiere períodos de evaluación y mejoramiento para poder mejorar el sistema y dejarlo a punto.

Hace muy poco tiempo, en Singapur se implementó un sistema de transporte de similares características; esto implicó sufrir estrés, cambios culturales, cambios de sistema de movilidad, y cambios en la forma de conocer y reconocer la ciudad por parte de sus habitantes. En este sentido, creo que el Transantiago traerá dignidad a su gente.

Respecto de la tarifa, existen dos opciones para abordar este tipo de proyectos: entregar subsidios ocultos, no explícitos, o entregar subsidios explícitos de parte del Estado. En el caso del Transantiago, se fue rectificando y corrigiendo la tarifa en función de los gastos que generaba el sistema. Personalmente hablando, considero que la opción tomada es tremendamente válida.

Respecto de que el Presidente Ricardo Lagos había tomado la decisión, esa situación no me consta. No tengo conocimiento que él haya tenido que dirimir el tema de Santa Rosa, porque durante los meses que me tocó ser Ministra de Vivienda no tuve reunión alguna con él respecto del Transantiago.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Mi pregunta era respecto de las discrepancias de cómo se financiaba. Si finalmente el tema pasaba porque el Ministerio de Hacienda quería cargar a la tarifa todo

lo que era infraestructura, en vez de cargarlo al presupuesto, lo cual, a fin de cuentas, fue lo que evitó que el Ministerio de Vivienda pudiera seguir a cargo y así no traspasarlo al sistema de concesiones.

¿Fue esa una discrepancia dentro del Comité de Ministros? ¿Conversaron ustedes que esa tarifa - políticamente decidida- iba a generar déficit en el sistema?

La señora TSCHORNE (Doña Sonia).- No tengo antecedentes al respecto. Según la información que dispongo, el problema principal del Corredor Santa Rosa se produce porque habría un cobro de peaje en el área de Santiago, pero el alcalde de la Municipalidad de Santiago se opuso a que en el uso de su corredor se cobrara una tarifa.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Rubilar pregunta si ustedes debatieron sobre esa propuesta.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Hubo debate sobre la propuesta y se adoptó la decisión que luego se materializó en la modalidad de licitación que se hizo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría referirse al tema de los pavimentos?

La señora RUBILAR (doña Karla).- Nos referimos a cuando se implementó en 2005 el estudio de la Universidad de Chile que hablaba de que las máquinas se habían deteriorado mucho por una ciudad no preparada, sin pavimento y que, al final, terminaron estropeadas a octubre de 2006.

La señora TSCHORNE (doña Sonia).- Señor Presidente, como podemos ver casi todas las obras y los corredores estaban en función durante el año 2006, excepto Santa Rosa y Las Rejas, pero, tal como consta en la información que entregué, todo lo demás habría estado en buenas condiciones.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias por comparecer ante esta Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 14.15 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones