

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 25ª sesión celebrada el martes 9 de octubre de 2007, de 11:35 a 13:42 horas.

SUMARIO:

Se recibió al Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Juárez.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Solicitar a la Secretaría que elabore una minuta referida al carácter confidencial que el Presidente del Banco del Estado atribuyó a la auditoría al Administrador Financiero Transantiago efectuada por los auditores de los cuatro bancos accionistas de éste.

2.- Enviar un oficio a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, solicitando se remita a esta Comisión la Auditoría antes mencionada.

3.- **Citar (y no invitar)** al ex Ministro de Hacienda, señor Nicolás Eyzaguirre, en atención a que actualmente se desempeña como Director del Banco del Estado, en una fecha a determinar. Este acuerdo fue adoptado por mayoría de votos.

4.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes a fin de consultarle si conocía la auditoría mencionada en el punto N°1.

5.- Encomendar a la Secretaría que elabore una síntesis con las respuestas enviadas por las Municipalidades a los oficios enviados por esta Comisión.

6.- Oficiar al Ministro de Hacienda a fin de solicitarle se sirva informar en qué momento se acordó diseñar e implementar el Plan Transantiago sin subsidio público; qué estudios se elaboraron sobre este particular, y las simulaciones y estimaciones que se realizaron para concluir que este sistema podía operar sin subsidio, tanto a la tarifa como a la infraestructura.

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;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurre el Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Juárez.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación del Presidente del Banco Estado por la cual da respuesta al oficio enviado por esta Comisión en el que se solicitaba copia de los documentos emanados de la Contraloría Interna del Banco en los meses de enero del presente año.

Al respecto hace presente que entiende que dicho documento se refiere a la auditoría a la AFT efectuada por los auditores de los cuatro bancos accionistas, la que tenía por objeto evaluar los principales riesgos operacionales y tecnológicos del proyecto.

La auditoría se realizó fundamentalmente en el segundo semestre de 2006 y los resultados se entregaron inicialmente a la administración de la AFT, que asumió compromisos de acción respecto de las observaciones formuladas. Con fecha 31 de enero de 2007 el informe del trabajo realizado por las cuatro auditorías de los bancos socios se entregó al directorio de la AFT y con fecha 4 de febrero del presente año se remitió a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.

Por último, luego de recabado el acuerdo de los restantes bancos socios que participaron en el equipo de auditores y del Directorio de la AFT adjunta copia del informe de fecha 31 de enero **en carácter confidencial**.

2.- Comunicación del Gerente General del AFT por la cual remite antecedentes atinentes a las intervenciones de los Diputados señores Olivares y Montes en relación al equipamiento proporcionado por el AFT de los validadores para la flota de buses del Transantiago.

3.- Oficios de las Municipalidades de Renca, San Miguel, Peñalolén y Vitacura, 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.

4.- Comunicación de don Julio Cordero, por la cual remite su opinión negativa respecto del Plan Transantiago. Asimismo, hace presente que la solución al problema actual es la estatización del transporte público.

IV. ACTAS:

El acta de la sesión 20ª se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al Jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos, señor Claudio Juárez.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:42 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 25ª, celebrada en martes 9 de octubre de 2007,
de 11.39 a 13.44 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, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Claudio Juárez Muñoz, jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos.

TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 20ª se da por aprobada.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Respecto de la Cuenta y en relación con la nota del señor Blas Tomic, vamos a acusar recibo, agradecerle su buena disposición y a confirmarle la fecha.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, el oficio al que se refiere el punto 1 de la Cuenta fue solicitado por quien habla.

El BancoEstado ha dado respuesta con una introducción, que me imagino que el señor Secretario podrá explicar. Viene con un oficio o carta conductora y supongo que lo que se ha planteado es un resumen de lo expresado en ella. Se refiere a la auditoría al AFT, efectuada por los auditores de los cuatro bancos accionistas, la que tenía por objeto evaluar los principales riesgos operacionales y tecnológicos del proyecto.

Es lógico entender que se trata de una materia muy importante para el trabajo de la Comisión, y por eso fue solicitado. Justamente, advierte sobre los riesgos operacionales y tecnológicos del proyecto.

Después señala que la auditoría se realizó fundamentalmente en el segundo semestre de 2006 y que los resultados se entregaron inicialmente al administrador del AFT, quien asumió compromisos de acción respecto de las observaciones formuladas. Es decir, hay una segunda acción muy interesante para el trabajo de la Comisión.

Finalmente, manifiesta que, con fecha 31 de enero de 2007, el informe del trabajo realizado por las cuatro auditorías de los bancos socios se entregó al directorio del AFT y que con fecha 4 de febrero del presente año se remitió a la superintendencia. No conozco el resultado de esa auditoría.

El carácter confidencial que el BancoEstado le da a esos documentos es un tema de nuestra preocupación, y en esto creo interpretar a varios diputados. Por lo tanto, me gustaría que la Secretaría pudiese señalarnos, hoy o mañana, qué tipo de obligación genera esa cláusula de confidencialidad y si es del caso que el BancoEstado la exija o no, porque tengo la duda de si, al haber involucrados otros bancos privados que no son o no tienen el carácter público del BancoEstado, podríamos tener una situación -sobre la cual no quiero emitir, todavía, una opinión en derecho-discutible acerca del nivel de obligación que la cláusula genera.

Respecto de la inasistencia del ex ministro Nicolás Eyzaguirre a la presente sesión, que el señor Presidente había concordado personalmente, quiero pedir que nos muestre el correo electrónico en que el ex ministro le comunicó su inconveniente. Quiero despejar cualquier duda de que, tras esta decisión, se intente eludir su comparecencia a la Comisión. Quiero entender que tenía motivos de agenda para ello. Usted, señor Presidente, es quien mejor puede explicarlo, ya que concordó con él la fecha de hoy y recibió el correo electrónico.

Además, quiero solicitarle, como se aprobó ayer, que se le cite para una fecha específica a la brevedad.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, voy a despejar el primer punto, acerca de la confidencialidad, e inmediatamente después voy a dar la palabra al señor Secretario para conocer su opinión.

Respecto a la invitación al ex ministro Eyzaguirre, él me manifestó que, efectivamente, tiene una agenda muy nutrida de viajes y compromisos, por lo que no está en condiciones de comprometer su presencia. Su comparecencia estaba fijada originalmente para hoy, a las 11:30 horas. Sin embargo, partía en viaje -creo que hoy mismo- a Washington, a las 08:00 horas. Por lo tanto, era imposible que concurriera. A su regreso de Washington, voy a conversar con él para insistir en fijar una nueva fecha.

Respecto al tema del BancoEstado y a la confidencialidad, tiene la palabra el señor Secretario.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, la auditoría que remite el BancoEstado la realizan los cuatro bancos que forman parte del AFT.

En el caso del BancoEstado, específicamente, tenemos dudas de que pueda calificar de confidencial dicho documento, sobre todo de acuerdo con lo que dispone el artículo 8° de la Constitución Política, que en su inciso segundo señala: "Son públicos los actos y resoluciones de los órganos del Estado, así como sus fundamentos y los procedimientos que utilicen. Sin embargo, sólo una ley de quórum calificado podrá establecer la reserva o secreto de aquéllos o de éstos, cuando la publicidad afectare el debido cumplimiento de las funciones de dichos órganos, los derechos de las personas, la seguridad de la Nación o el interés nacional.". En este caso, no existiría una norma de quórum calificado que permita al BancoEstado calificar dicho informe de confidencial.

Además, quiero destacar lo señalado por el artículo 13 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado, que reza: "Son públicos los actos administrativos de los órganos de la Administración del Estado y los documentos que le sirvan de sustento o complemento directo y esencial.

"La publicidad a que se refiere el inciso anterior, se extiende a los informes y antecedentes que las empresas privadas que presten servicio de utilidad pública y las empresas a que se refieren los incisos tercero y quinto del Artículo 37 de la ley N 18.046, sobre Sociedades Anónimas...".

Ésa es la opinión de la Secretaría.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, aunque entiendo que no pretende resolver el punto ahora, como se abrió un pequeño debate sobre el punto 1 de la Cuenta, concluyo que son los bancos privados lo que también han pedido al BancoEstado remitirlo a la Comisión en la condición de confidencial.

Aquello es comprensible, porque se entiende que la publicidad de una auditoría puede incluir más de algún juicio de reproche que finalmente afecte al negocio. Eso parece lógico en el tema bancario.

Es cierto que hoy no se podría argüir que hay una ley de quórum calificado, pero está a punto de ser ley el acceso a la información en temas donde justamente se van a establecer este tipo de cuestiones.

Mi opinión, en principio, es que una auditoría que implique solamente al BancoEstado sería un tema menos discutible, pero puede ser bastante complejo hacer públicos hechos del negocio de privados y distribuirlo sin el carácter de confidencial, porque definitivamente afecta el derecho de esas personas.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Sobre este tema de la Cuenta, tiene la palabra el diputado señor Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero referirme a dos temas.

El señor HALES (Presidente).- Supongo que los señores diputados quieren conversar, entre otros temas, sobre los invitados, la Cuenta, la confidencialidad y el informe enviado por el AFT. La idea es hablar todo lo que se estime conveniente sobre el tema del AFT, y no sólo de la confidencialidad, para poder cerrarlo.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sobre la confidencialidad, el artículo 13 de la Ley de Bases Generales de la Administración del Estado, en su inciso tercero, señala: "Son públicos los actos administrativos de los órganos de la Administración del Estado y los documentos que le sirvan de sustento o complemento directo y esencial."

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, debo interrumpirlo porque los señores diputados siguen faltado al orden en relación con el uso de sus celulares, con los cuales seguramente se vinculan a las diversas tareas que tienen, ya sean del distrito, de los órganos de gobierno, de la Sala y de sus propias oficinas.

Tengo la mayor comprensión al respecto porque, en general, a nadie se le ha llamado la atención por ese motivo, pero reglamentariamente está prohibido el uso del celular en la Sala y en las Comisiones.

En consecuencia, les pido que busquen algún tipo de solución, porque en la última sesión grabada, hay partes de la exposición del señor Ravinet que son interrumpidas permanentemente por el zumbido que producen los celulares y que interfieren en la grabación.

No quiero hacer de esto una tormenta, pero les pido su colaboración y así, cuando se active el celular, lo corten inmediatamente o busquen otra solución, porque el ruido interfiere en la grabación de la sesión.

Continúa con el uso de la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el artículo citado de la ley de Bases se refiere a los actos públicos.

¿Qué se entiende por ello y hasta dónde se extiende esto? El inciso cuarto del mismo artículo expresa: "La publicidad a que se refiere el inciso anterior se extiende a los informes y antecedentes que las empresas **privadas**" -AFT, bancos, etcétera- "que presten servicios de utilidad pública" -el transporte público es un servicio de utilidad pública- "y las empresas a que se refieren los incisos tercero y quinto...".

Por lo tanto, no cabe la confidencialidad, sino que todos los actos deben ser públicos. No debemos tener miedo a la publicidad.

Propongo que la Comisión acuerde declarar público no sólo éste sino que cualquier otro tipo de documento. Así lo hemos hecho con todas las consultorías y los informes de los especialistas que han venido. Aquí no se ha ocultado nada a nadie, la prensa ha tenido acceso a todo y ésta no debe ser la excepción.

Respecto del segundo punto,...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor diputado.

Primero, despejemos este punto y, luego, le ofrezco la palabra respecto del segundo punto.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en principio, estoy de acuerdo con lo señalado. Es difícil aceptar el carácter de confidencial de una información que, si bien tiene que ver con bancos privados, con empresas privadas, se relaciona con una licitación que esas empresas ganaron. Ellos han sido claves en el servicio -bastante deficiente, por lo demás, tal como lo hemos visto con toda propiedad y claridad ayer-. Independientemente de su deficiencia, se trata de un servicio básico para el transporte público: el Transantiago.

Por lo tanto, resulta muy difícil que tengamos que restringirnos. Supongo que dispondremos de una copia de esa acta a la que tendremos acceso y, en principio, estoy de acuerdo con que sea absolutamente posible acceder a esas actas y que haya transparencia de esta información. Ojalá, sea conocida, de manera de tener mejores antecedentes de lo que hemos estado viendo.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, tengo serias críticas con el AFT, porque son parte muy importante y preponderante en este problema del Transantiago.

Sin embargo, me inclino por lo que planteó el diputado Burgos. No nos confundamos ni lo hagamos con la opinión pública. Creo que aquí hay temas que dicen relación, no con ocultar información a la opinión pública, sino más bien con lo que señala el diputado Burgos, que suscribo: hay bancos que requieren confidencialidad por el tema de los negocios que puedan estar implementando como tales. Por lo tanto, eventualmente, puede haber algunos datos perjudiciales para los negocios de aquellos bancos y nosotros debemos estar lejos de interferir en cualquier negocio que los bancos quieran desarrollar.

No veo cuál es el problema que aceptemos el carácter confidencial de esos documentos. Esto sólo significa que no podemos darlos a conocer a la opinión pública, ni entregarlos a la prensa. Los podemos leer nosotros, pero no discutirlos frente a la prensa. Eso no le va a quitar transparencia a esta Comisión, que ha llevado todo un trabajo en forma transparente, sino que más bien va a proteger a los privados que requieren protección en algunas cosas. Eso no significa impunidad ni mucho menos. Mi crítica hacia el AFT es absoluta.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- A continuación, el señor Secretario va a complementar la información.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, ante la respuesta recibida del BancoEstado, tomamos contacto con el fiscal del banco y le hicimos la observación de la norma constitucional, a fin de que nos indicara la norma de quórum calificado en virtud de la cual se amparaba para darle el carácter de confidencial. El señor fiscal nos señaló que esa norma no existe y que la disposición que utilizan es la que siempre ha argumentado el BancoEstado y otras empresas autónomas.

En el caso específico del BancoEstado, es el artículo 2º de la ley orgánica del BancoEstado, que dice: "El Banco se regirá preferentemente por las normas de esta Ley Orgánica y, en lo no previsto en ella, por la legislación aplicable a las empresas bancarias y demás disposiciones que rijan para el sector privado. No le serán aplicables, por tanto, las normas generales o especiales relativas al sector público, salvo que ellas dispongan de modo expreso que han de afectar al Banco del Estado de Chile.". Ése es el único fundamento legal que utilizan.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, leyendo la carta reservada, número 02, que le fue enviada a usted con fecha 14 de septiembre, me llama profundamente la atención que esté fechada el 14 de septiembre, en circunstancias de que hoy estamos a 9 de octubre. Me refiero a la carta en que remite este antecedente.

En segundo lugar, en la lectura, el señor presidente del BancoEstado, don José Luis Mardones, señaló que la auditoría al AFT, efectuada por los auditores de los cuatro bancos accionistas, fue realizada en cumplimiento a lo solicitado por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, en carta de 1 de julio de 2006, y tenía por objeto evaluar los principales riesgos, operaciones y tecnologías del proyecto. Obviamente, este documento fue entregado a la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras de Chile, con copia.

De manera tal que el otro camino es que esta Comisión solicite este informe a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, que fue la que solicitó a estos bancos e instituciones financieras realizar esta auditoría.

En tercer término, el señor Mardones, presidente del BancoEstado, dijo que atendiendo a lo solicitado por el oficio despachado por esta comisión, a solicitud mía, ha obtenido "la anuencia de los restantes bancos socios que participaron en el equipo de auditores del directorio de AFT y me es grato adjuntarle copia del informe del 31 de enero, antes referido, en carácter confidencial."

No se puede desprender de los dichos del señor presidente del BancoEstado que los demás bancos le solicitaron la confidencialidad. Dice que tiene la anuencia para entregarlo. La confidencialidad la establece el señor Mardones, a nombre de BancoEstado.

Entonces, con estos antecedentes, no sé realmente de dónde emana la solicitud de confidencialidad. ¿Es un acto exclusivo y excluyente del BancoEstado o es una solicitud también requerida por los demás bancos?

En esto quiero ser lo más preciso posible y por ello quiero sugerir que, si queremos sortear este tema, solicitemos esos documentos, con carácter de urgente, a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, y, si ellos los remiten a esta Comisión sin ninguna cláusula, quedamos liberados de todo problema.

Gracias, señor Presidente.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, sólo quiero saber si la Secretaría nos puede orientar específicamente en cuanto a qué significa confidencialidad en estricto rigor, porque pareciera que se oponen dos concepciones. Entonces, dejemos claro qué es lo que se está pidiendo efectivamente en el escrito. ¿Significa no pasárselo a la prensa o que lo puede conocer sólo el Presidente de la Comisión? Pido que se me aclare el concepto.

También quiero consultar si esta auditoría que realizó el AFT, que fue recibida por la Superintendencia, fue conocida por el Ministerio de Transportes. Es importante saber si existió esta auditoría y si el Ministerio de Transportes supo que se iba a hacer o si tuvo conocimiento de su resultado.

El señor HALES (Presidente).- Vamos a dejar pendiente la consulta de la señora diputada porque implica enviar un oficio para consultar al Ministerio de Transportes.

Tiene la palabra el señor Alejandro Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, lo que está en juego, y lo que queremos averiguar, son las causas y las responsabilidades políticas de este gran problema que ha significado el Transantiago.

En ese sentido, dudo mucho que en este momento se esté arriesgando o se pueda arriesgar algún tipo de transacción comercial que esté realizando el BancoEstado o el AFT.

De hecho, lo que más interesa hoy no es saber si el negocio va a andar o no, sino si el problema se va a solucionar. Entonces, después de escuchar las palabras del señor Secretario, no cabe confidencialidad. Por lo cual, pido que se nos entregue toda la información. A lo mejor, podríamos discutir si esto puede ir más allá de ser entregado a los periodistas o no, pero no soy partidario de guardar algún tipo de confidencialidad con relación a estos documentos.

He dicho.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, soy partidario de mantener la confidencialidad y apoyo lo señalado por el diputado Melero en cuanto a solicitar a la Superintendencia estos informes, dado que ellos lo plantearon a los auditores internos de los distintos bancos.

Sin embargo, es importante que les hagamos ver, tanto a la Superintendencia como a los distintos bancos, que somos contrarios a la confidencialidad, porque es lo que nos plantearon. Debemos pedir el informe a la Superintendencia, pero argumentando que legalmente no nos parece que haya fundamento para declararlo confidencial.

Además, nos interesa conocer, en particular en los bancos privados, todo el análisis que se ha hecho y sus criterios para entrar en este negocio, no sólo respecto de los riesgos operacionales y tecnológicos del proyecto, sino todo el fundamento económico de la decisión de entrar al negocio y hasta qué punto han dedicado el tiempo y la capacidad necesaria para mantenerse en él.

Creo que es importante que hagamos ver que esto debe ser transparente, porque cualquier accionista de estos bancos privados tiene derecho a solicitar esta información públicamente.

Por lo tanto, no hay ninguna razón para que sea confidencial para quienes tienen sus recursos puestos en las acciones de los respectivos bancos.

Finalmente, insisto en que, por ahora, siga teniendo el carácter de confidencial, porque así se pidió, pero que se aclare el concepto. Además, debemos solicitar la información a la Superintendencia y argumentar en favor de la no confidencialidad, tanto en

el aspecto jurídico como por la necesidad de tener mayor transparencia.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en primer lugar, quiero hacer presente a todos los miembros de esta Comisión que el informe respecto del cual se ha solicitado confidencialidad se encuentra a disposición de cada uno de los miembros de esta Comisión, en carácter de confidencial.

Con respecto a la confidencialidad y a la materia en discusión, habiéndose entregado distintos puntos de vista y con distintas argumentaciones, les propongo que la Secretaría se dé el plazo de todo el día de hoy para estudiar los antecedentes y las opiniones vertidas por los señores diputados, de manera que al inicio de la sesión de mañana tengamos una decisión al respecto en cuanto a mantener o rechazar esta confidencialidad, y nos demos sólo el día de hoy para decidir la mantención o no de esa confidencialidad, ya que ésta implicaría, entre otras cosas, que el material que se encuentra en ese documento, si es confidencial, no podríamos utilizarlo ni siquiera como argumento para nuestras conclusiones.

En consecuencia, me permito proponerles, dada todas las opiniones de los señores diputados, que consideremos postergar 24 horas la decisión y durante ese tiempo, por lo menos, que el informe esté disponible para todos los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, tengo algunas dudas jurídicas.

Puedo estar de acuerdo con lo que decida la Secretaría con respecto al uso del documento, y creo que el camino coetáneo de pedir a la institución del Estado fiscalizadora de esto me parece el adecuado, pues, a lo mejor, nos evita entrar en una larga discusión.

El argumento que entrega el diputado Gonzalo Uriarte es un buen argumento. Lo desconocía y comparto que le da fundamento a la posición de que no sea confidencial, de acuerdo con la calificación que hace el propio remitente.

Sin embargo, creo que su argumentación está equivocada cuando afirma que todo lo que llegue a esta Comisión debiera ser público. En eso no estoy de acuerdo, porque podría llegar un documento amparado por el secreto, en virtud de una ley que lo establezca. En consecuencia, hay que tener cuidado con esas afirmaciones.

Respecto del resto, me allano a lo que acuerde la Comisión.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto de su última intervención, quiero proponer que el

tiempo de espera hasta mañana no impida que hoy se despache un oficio a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras para requerir el documento.

Se puede explicar lo que ha ocurrido -lo puede plantear el Secretario-, pero pido que avancemos en esa dirección. Mientras ocurre eso, dado que no hay un consenso en la Comisión sobre el procedimiento, propongo que se le mantenga la confidencialidad al documento hasta que haya respuesta de la Superintendencia y se tenga un único ejemplar, de lectura sólo en la Comisión. Es decir, que no se saquen copias del documento.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, opino en el mismo sentido de lo que dijo el diputado Melero. Mientras no se decida lo contrario, el documento tiene que seguir siendo confidencial. Confidencial no es lo mismo que secreto. Existe una discrepancia respecto del alcance de los términos y comparto lo que decía la diputada Rubilar, en el sentido de que es necesario que se clarifiquen, porque no es lo mismo confidencial, reservado y secreto, para estos efectos. Son situaciones distintas.

Sin embargo, mientras no resolvamos lo contrario, tenemos que mantenerlo como confidencial. Eso es fundamental.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en primer lugar, propongo acordar el envío de un oficio a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, en los términos señalados, solicitando que no haya confidencialidad al respecto.

El señor MONTES.- Señor Presidente, que no sólo se pida información respecto de los riesgos tecnológicos y operacionales, porque pueden tener otros informes o auditorías.

El señor HALES (Presidente).- Sugiero que especifiquemos claramente que queremos este informe y, además, lo señalado por el diputado Montes.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no señale que no lo quiere confidencial, porque les va a abrir el apetito. Simplemente, pídale.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo de enviar el oficio en los términos señalados?

Acordado.

En segundo lugar, ¿habría acuerdo para aprobar la idea del estudio de la Secretaría para las 24 horas, con todas las observaciones formuladas?

Acordado.

Sobre otras materias de la Cuenta, tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en atención a la ausencia y a la explicación que usted dio sobre de la no comparecencia del señor Nicolás

Eyzaguirre, quiero que se adopte el acuerdo -que, de alguna manera, ya se produjo ayer- de citarlo en su condición de funcionario público, tal como se hizo con los representantes del BancoEstado, para efectos de tenerlo en la Comisión y poder recibir su testimonio.

El señor HALES (Presidente).- En realidad, prefiero agotar el mandato que me dio ayer la Comisión y que fue reiterado hoy, en el sentido de buscar con el ex ministro una segunda fecha. Es decir, la idea es mantener la invitación, buscando una nueva oportunidad, ya que él regresa de Washington en los próximos días. Tenemos disponible el mes de octubre y algunos espacios en noviembre.

En consecuencia, les propongo esperar su regreso desde Washington, si es que se da dentro de los próximos diez días, y si ello no ocurre, buscar otra fórmula. ¿Por qué no explorar primero lo que teníamos resuelto?

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sucede que la manera de cómo nos hemos enterado de su inasistencia, de algún modo cambia las cosas.

Creo que lo que se debe hacer es que usted le envíe una carta, citándolo, dejando abierta la fecha, acotándola a la segunda mitad de octubre o primera quincena de noviembre, pero hay que acotarlo. Pero la citación debe ser despachada como ha ocurrido en otras oportunidades cuando se trata de funcionarios públicos. En este caso, el señor Nicolás Eyzaguirre es director del BancoEstado.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, hay una propuesta del colega Uriarte, en el sentido de transformar la invitación al ex ministro Eyzaguirre en una citación.

Personalmente, no estoy de acuerdo, pero acepto la decisión de la mayoría.

¿Habría acuerdo en la propuesta del diputado Uriarte en el sentido de citar al señor Nicolás Eyzaguirre?

Acordado.

La diputada señora Karla Rubilar pidió que se oficiara al ministro de Transportes, a fin de que nos informe si conocía los antecedentes entregados por el AFT a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, respecto del punto 3 de la Tabla, relacionado con los oficios de los municipios, pido que la Secretaría nos haga una síntesis de aquellas respuestas, por cuanto ahora han comenzado a plantear los problemas pendientes, pero inicialmente nosotros habíamos solicitado información

sobre qué municipios habían sido consultados previamente. Sin embargo, aún no tenemos el cuadro completo sobre aquellos que fueron o no consultados en forma previa.

Por ello creo que sería importante disponer de un resumen al respecto.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, respecto de la invitación que se transformó en citación, aprobada casi por unanimidad, entiendo que a usted le interesa mucho que venga el señor Nicolás Eyzaguirre. Su única consideración es que cree en la necesidad de que se hubiera intentado materializar una nueva invitación, pero no se trata de que no quiera que venga.

¿Estoy en lo correcto, señor Presidente?

El señor HALES (Presidente).- Efectivamente, señor diputado, tengo el mayor interés en que asista Nicolás Eyzaguirre. Por eso he insistido personalmente, en forma verbal, en conversaciones con él y a través de correos electrónicos. En consecuencia, no me opongo a que venga, sino que pienso que, si estamos tramitando una invitación, y el señor Eyzaguirre acaba de iniciar un viaje a Washington, hubiera preferido esperar a que regrese para hacerlo. Quiero que asista, pero sobre la base de una invitación y no de una citación.

Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, Respecto de los invitados, quiero recordarle que está pendiente el tema de los intendentes.

Asimismo, al revisar el listado de invitados, tengo la impresión de no hay ninguno que venga a hablarnos del tema del Siaut. El Sistema de Información y Atención a Usuarios de Transantiago es muy complejo, de tan poco tiempo, y hasta el día de hoy hay personas que no entienden cómo funciona el Transantiago.

Aquí se han hecho observaciones que señalan que lo que se licitó fue una campaña de marketing y no un sistema de información al usuario. Además, que este punto no se incorpore al informe de esta Comisión Investigadora me parece, por decir lo menos, preocupante.

Sé que estamos tremendamente atochados de trabajo, pero creo que debo plantear este punto, porque un informe sin ese aspecto fundamental estaría incompleto.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, revisaremos y tomaremos en consideración su observación.

Tiene la palabra la diputada Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Entiendo que la invitación al señor Juárez era para que asistiera a la Comisión en forma simultánea con don Nicolás Eyzaguirre, quien viene en su calidad de ex ministro de Hacienda.

Me pregunto si tiene mucho sentido recibir al señor Juárez sin el ex ministro. Él está aquí y lo podemos escuchar, pero era muy importante escuchar al señor Eyzaguirre en su calidad de ex ministro de Hacienda.

Un sectorialista está implicado parcialmente dentro del Ministerio de Hacienda, pero no sé si vamos a obtener toda la información que queremos como Comisión.

Ellos debieron venir en forma conjunta, pero ya no vino el señor Eyzaguirre.

Dejo planteada mi duda.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, no hay debate sobre el punto. Simplemente hicimos coincidir las invitaciones de ambos, tal como lo hicimos en la sesión de ayer con Aditiva y la Fundación Chile.

El señor Juárez fue invitado individualmente y agregado a la lista de manera separada, antes de que se agregara al ex ministro Eyzaguirre, de manera que son dos invitados aparte.

El señor Juárez es un especialista que durante el Gobierno anterior participó como representante del ministro de Hacienda en el Comité de Ministros, de manera que tuvo una participación activa en dicho gobierno. Desconozco qué seguimiento le hace al Transantiago en el actual Gobierno, pero está cumpliendo funciones en el Ministerio de Hacienda.

Él ha cumplido su propia tarea. Lo que hicimos fue juntar invitados, de la misma forma como lo hemos hecho en otras ocasiones en que hemos juntado a dos o tres invitados. De esa manera que el señor Juárez y el ex ministro Eyzaguirre no venían en forma conjunta.

El señor BURGOS.- Pero el señor Juárez actuaba en función del mandato del ministro, según su propia explicación.

El señor HALES (Presidente).- Escuchémoslo a él.

Lo que quiero decir es que el señor Juárez ha sido invitado individualmente. Es simplemente eso. Yo no hablo por él.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quedó pendiente el tema de los intendentes.

En la sesión antepasada -si no me equivoco-, usted quedó de recibir las sugerencias de los señores diputados y las resolveríamos el jueves. Sin embargo, ello no ocurrió, y ayer tampoco, por lo que el tema está pendiente y me gustaría que lo resolviéramos.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, informaré cuando los miembros de la Comisión cumplan con su tarea.

Yo cumplí con la mía. Conversé con los diputados, y hasta la fecha no ha llegado ninguna proposición a la Secretaría. Estamos a la espera de que se cumpla esa condición, y mientras eso no ocurra, se mantendrá la invitación existente, que corresponde a doña Adriana Delpiano y que, por instrucción mía, ya debería haber cursado la Secretaría.

El señor Secretario me informa que la citación a la señora Delpiano se cursó para el miércoles 14 de noviembre.

Respecto de las otras sugerencias de invitaciones, he sostenido conversaciones con distintos diputados y está claro que mientras no se cumpla la condición acordada -esto es, que hagan llegar sus proposiciones-, no habrá nuevas resoluciones. Por lo tanto, estamos a la espera de ellas.

Suspenderé la sesión para que ingrese nuestro invitado.

Se suspende la sesión.

-El señor Claudio Juárez ingresa a la Sala de la Comisión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Señor Juárez, en nombre de la Comisión, le doy la bienvenida.

Si quiere, usted mismo se presenta, para los efectos de saber quién es en su calidad de funcionario.

Sabemos que tiene una trayectoria importante en estos últimos años, ligado a tareas en el Ministerio de Hacienda y otras. Además, tiene un vínculo con Transantiago. Y para que los diputados se formen una mejor opinión de quién es usted en esas materias, le pido que se presente.

Señor Juárez, le ofrezco la palabra.

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, hoy en la mañana envié por correo electrónico una breve minuta de tres páginas, en la cual explicaba mi función en el Ministerio de Hacienda y, en particular, lo que me correspondió realizar en el Comité de Ministros de Transantiago.

Soy ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile. Ingresé al Ministerio de Hacienda en 1991 en calidad de asesor y estuve allí hasta junio de 2005. En julio de ese año, me incorporé a la Dirección de Presupuestos de dicho Ministerio, como jefe de la División de Finanzas Públicas. Entonces, fue en mi función de asesor en Hacienda cuando me involucré más activamente en el Plan Transantiago.

Además, en esa Cartera de gobierno cumplía la tarea de ser contraparte del Ministerio de Obras

Públicas en todo el sistema de concesiones, desde la aprobación de los proyectos, las discusiones de políticas, eventualmente también en la tramitación de modificaciones legales a la ley de Concesiones y todo el ciclo que siguen los proyectos relativos a esas materias e, incluso, en sus eventuales modificaciones una vez que ya se han adjudicado.

También participé en otros tópicos relacionados con infraestructura, particularmente en la definición de políticas en puertos y aeropuertos y de marcos regulatorios. Por ejemplo, participé mucho en la modificación del marco regulatorio del sector sanitario en 1997, previo al proceso de incorporación del sector privado. En esa área de asociación público-privada también tuve un importante rol ligado, básicamente, a materias sobre infraestructura.

Más allá de las concesiones, me he involucrado en las concesiones portuarias, en otro tipo de concesiones más particulares, como almacenes extraportuarios, concesiones sanitarias en administraciones anteriores, etcétera.

Asimismo, en representación de Hacienda, participé en diferentes instancias, como el Fontec, actualmente Innova Chile, como también en la Comisión Preventiva Central y en otras comisiones. Adicionalmente, trabajé en el análisis y la tramitación de proyectos de ley relativos a sistemas de excepción aduanera y tributaria en zonas extremas. Ésas fueron mis principales tareas en el Ministerio de Hacienda.

En cuanto a mi participación en el Transantiago, a mediados de 2003, cuando el plan estaba en la mitad de su proceso -el PTUS se empezó a concebir en 2000 ó 2001-, se decidió que el Ministerio de Hacienda debía incorporarse al Comité de Ministros. A raíz de esa decisión, se definió mi participación en dicho comité acompañando al ministro o asistiendo a las sesiones cuando él no participaba directamente.

Ahora bien, entre las principales actividades que me correspondió desempeñar en esa función estaba la de apoyar la implementación de un modelo de negocio del proyecto, revisar las bases de licitación del plano de las vías de buses troncales y alimentadores, especialmente en lo que tiene que ver con la licitación del AFT, todo lo cual decía relación con materias fiscales. Asimismo, tuve la función de canalizar las inquietudes del Comité de Ministros al Ministerio de Hacienda, particularmente en lo que tenía que ver con la tramitación de asignaciones presupuestarias y discusiones sobre concesiones en dicho Ministerio. Básicamente, una vez que se tomaban las decisiones en el Ministerio, se trataba de acortar los plazos desde que el Ministerio tomaba una decisión hasta que se publicaba el decreto, de manera de no comprometer los

plazos generales del proyecto por esas instancias administrativas y burocráticas.

Finalmente, el rol que más significación tuvo del Ministerio de Hacienda en ese Comité fue gestionar acuerdos entre Transantiago y Metro para incorporar a este último al nuevo sistema de transportes. Dicha tarea demandó la mayor participación del Ministerio de Hacienda en el comité en su rol de facilitador de la relación entre Transantiago y Metro para, por una parte, velar por la estabilidad financiera de la empresa en el largo plazo, en su incorporación al Transantiago, y, por otra, que eso se hiciera en concordancia con los objetivos del proyecto, que era una política de Gobierno.

Se propiciaron diversos acuerdos entre Transantiago y Metro en aspectos tales como cuáles eran las condiciones de integración de la empresa a Transantiago, cuáles eran las obligaciones que asumía Metro, cuáles eran las obligaciones que asumía el Ministerio de Transportes en relación con Metro, cuáles eran las ofertas de servicio que Metro comprometía en Transantiago, las condiciones de la cesión o venta del sistema de multivía, actual tarjeta bip, las condiciones de venta de ese desarrollo al concesionario del AFT, ayudar a definir la estructura tarifaria del Metro en Transantiago, determinar cómo se reajustaba y se revisaba, cuál era el tratamiento de las nuevas líneas de Metro en este conjunto de concesiones y otros aspectos más específicos, como los contratos de prestación de servicios de Metro al AFT en relación con la red de recarga que ya tenía Metro en relación con el medio de pago, y un convenio entre Metro y el AFT, dado que el AFT era el recaudador global del sistema y, por lo tanto, tenía que establecer un convenio con Metro para ver cómo se realizaba esa gestión, que era la misma condición en torno al concesionario del sistema.

Los acuerdos que se lograron entre Transantiago y Metro se plasmaron en las bases de licitación, básicamente en el anexo 1, que define cuáles son las condiciones de participación de Metro en Transantiago, y ciertos convenios anexos relacionados con la red de recarga y cómo se operaba en el escenario en que era el AFT el que cobraba las tarifas y no el Metro directamente.

Cabe mencionar que, para efectos de determinar la estructura tarifaria y el monto de la compensación a Metro, dado que había diferencias entre Transantiago y Metro, se recurrió a un asesor externo, la empresa Invertec.

Todos los acuerdos adoptados entre Metro y Transantiago fueron finalmente aprobados por juntas de accionistas.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En el caso de la empresa Invertec, ¿fue por medio de una licitación?

El señor JUÁREZ.- No lo sé. Desconozco el proceso de contratación. En todo caso, era una empresa que contrató Transantiago, que daba confianza a ambas partes, tanto a Metro como a Transantiago.

Los acuerdos que se consiguieron con Metro para darle mayor formalidad se lograron en junta de accionistas, donde participaban la Corfo y el Fisco, representado por el Ministerio de Hacienda.

Finalmente, en mi calidad de contraparte, en representación del Ministerio de Hacienda frente al MOP, en todo lo que son los proyectos del sistema de concesiones, tuve participación en las bases y procesos de licitación de los proyectos vinculados a Transantiago, como son los casos del corredor Santa Rosa, la conexión Suiza-Las Rejas, las estaciones de trasbordo y las estaciones intermodales de La Cisterna y Quinta Normal.

Estoy disponible para responder las preguntas de los señores diputados.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, más allá de lo que planteó el señor Juárez, me interesa ir al fondo del problema, que también queríamos consultar al ex ministro Eyzaguirre.

Después de toda la información que tenemos sobre Transantiago, está claro que un factor que explica buena parte de los problemas es la camisa de fuerza financiera. Se buscó meter el conjunto del sistema en un modelo de negocio que terminó afectando otros factores.

Aquí hemos recibido información que indica que, dados la tarifa y la falta de subsidio, finalmente el factor de ajuste fue la dotación de buses con la cual se presentaron a licitación las distintas empresas que postularon a los servicios alimentadores y troncales.

Quiero tener una explicación acerca de por qué el Ministerio de Hacienda llegó a la conclusión de que era posible que este sistema operara sin subsidios, dadas las características que tiene. Me refiero tanto al subsidio a la tarifa como a la inversión en infraestructura.

En los hechos, de todas maneras se ha terminado subsidiando, pero por la peor vía: tapando hoyos, como ha ocurrido con los 290 millones de dólares que se aprobaron y los 140 millones que vienen hacia adelante.

Creo que el sistema habría sido diseñado con mucha más racionalidad si desde el comienzo se hubieran establecido subsidios a la inversión y a la tarifa.

En ese contexto, mi primeras consultas apuntan a saber por qué se definió ese modelo de negocios, sobre qué supuestos, por qué se pensaba que era posible, especialmente a partir de 2003, cuando empezó a haber más recursos en el país, lo cual permitía iniciar la construcción de las obras de infraestructura que se necesitaban para un proyecto de estas características.

Lo segundo que interesa saber es lo siguiente: ¿Por qué respecto del Transantiago se aplicó un criterio distinto al aplicado en Costanera Norte, Vespucio Norte, Vespucio Sur e incluso en General Velásquez? En todos estos proyectos hubo un aporte público bastante grande, lo que no ocurrió, por lo menos en la misma envergadura, en el caso del Transantiago.

Ésas son mis preguntas, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Incluso se aplicó un criterio de ingreso mínimo garantizado, en el caso de Costanera Norte.

Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, respecto del primer tema, puedo señalar que cuando me incorporé al Comité de Ministros, en 2003, la decisión en cuanto a que el sistema operara sin subsidios era una variable que ya estaba incorporada en el diseño del plan y concensuada en el comité y entre los distintos ministros.

Los fundamentos de esa decisión tenían que ver, básicamente, con que el sistema anterior a la reforma, el de los buses amarillos, operaba con un importante nivel de ineficiencia, lo que se traducía en costos de operación relativamente elevados en relación con los que habría en un sistema que operara en términos más eficientes, que era lo que trataba de implementar el Transantiago.

De esa manera, se pensaba que si se modificaban los diseños y se incorporaba tecnología era posible obtener costos de operación mucho más bajos -de hecho, habría una cantidad menor de buses- y esos ahorros permitirían incorporar mejoras en el tipo de buses, en elementos de tecnología y en parte de la infraestructura, sin requerir tarifas superiores a aquellas con las que operaba el sistema vigente en ese momento ni buses adicionales. Ése era el concepto global que estaba detrás de la decisión de no considerar los subsidios como una variable relevante.

En todo caso, insisto en que cuando llegué al Comité de Ministros ése era un elemento de diseño que no se cuestionaba, no generaba debate ni suponía un problema para que el proyecto avanzara, como sí ocurrió en algún momento con algunas dificultades de acuerdo que se suscitaron entre el Metro y el Transantiago, tema que fue relevante y generó mucha discusión.

Mientras estuve en el comité se consideraba que era posible desarrollar el sistema sin subsidios, lo cual constituía uno de los elementos rescatables respecto de lo que había antes, en que ese sistema también operaba sin subsidios.

En cuanto a la segunda consulta, lo cierto es que, en el caso de las autopistas, las dificultades se generaron una vez que las concesiones ya se habían adjudicado. Hubo inconvenientes con el cambio de servicios y otra serie de problemas detectados una vez que los proyectos estaban en construcción, lo que requirió obras adicionales que tuvieron que ser compensadas por el Fisco.

Entonces, no hubo una decisión *ex ante*, en términos de que el Fisco iba a aportar recursos a las concesiones y autopistas, sino más bien fue un tema posterior que hubo que enfrentar.

Repito, apoyándome en la respuesta anterior, que no estuve enfrentado a una situación donde hubiera un dilema entre si se financiaban las autopistas, el Transantiago o el Metro. Por lo menos, no estuve presente en una situación donde hubiera que optar por alguna de las dos o tres en desmedro de Transantiago.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, todavía no entiendo mucho respecto de que había un elemento de diseño, que era el no aplicar subsidios.

No sé si convendría pedir información al actual ministro de Hacienda sobre qué estudios hubo en su momento, porque nadie nos ha podido informar al respecto.

¿En qué momento se decidió implementar un sistema de transporte sin subsidio para la ciudad? ¿Cuándo? ¿Sobre qué base?

El señor Juárez dice que era un elemento previo del diseño.

Respecto de los argumentos que da, la base del supuesto principal era que el sistema anterior operaba con una serie de irracionalidades y, por lo tanto, al racionalizarse, se iban a generar excedentes que permitirían financiar el proyecto.

Me gustaría solicitar al Ministerio de Hacienda y también preguntarle al señor Juárez qué pueden informarnos sobre los estudios concretos, con estimaciones y simulaciones, permitieron llegar a la conclusión de que el sistema podía operar sin subsidios, tanto a la tarifa como a la infraestructura.

La Costanera Norte y las autopistas tienen un ingreso mínimo garantizado, que es una forma de subsidio. Además, en las inversiones se incorporaron ciertos recursos públicos en torno a ciertos nudos complejos.

Acá había bastante nudos complejos en infraestructura y, finalmente, se terminó recurriendo a la inversión pública, porque, respecto de algunas obras, no quedó otra alternativa.

Por lo tanto, me gustaría que me explicara qué simulaciones y estudios hubo, y si le tocó particular en algunos.

Me interesa mucho la discusión con el Metro de la integración tarifaria. Ahí hubo simulaciones sobre bajo qué tarifas era posible esa integración. Y, hasta donde yo sé, esta Comisión no tiene ninguna de esas simulaciones y ninguno de esos estudios que permitan fundamentar un sistema sin subsidio.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo de la Comisión para enviar el oficio al ministro de Hacienda y pedir los antecedentes señalados por el diputado Montes?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Juárez.

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero señalar que no se trata de que se buscara intencionalmente implementar un sistema sin subsidio, sino que el sistema anterior operaba sin subsidio. Más bien, se buscaba que esa condición se mantuviera en el nuevo sistema.

Los estudios en que se basaba el Comité y el Gobierno para llegar a esas conclusiones eran, básicamente, los mismos estudios que desarrollaban la Sectra, Fernández & De Cea y Transantiago. El Ministerio de Hacienda no encargó ni desarrolló estudios adicionales al respecto. Nos basamos en los estudios que existían en el Comité.

El señor MONTES.- ¿En qué estudios de Fernández & De Cea figura una estimación de que con esta tarifa era posible que el sistema funcionara?

Los propios especialistas de Fernández & De Cea nos dijeron aquí una cosa distinta: que la variable de ajuste habían terminado siendo la dotación de buses, porque no se abrieron ofertas con distintas tarifas.

Entonces, si se quería mantener una tarifa, tendría que haberse considerado el ajuste por la vía del subsidio o por alguna otra.

Quiero que nos indique en qué estudio de Fernández & De Cea están las estimaciones de que con esta tarifa el sistema funcionaba.

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, lo que sé es que en todos los estudios y en todos los escenarios que se modelaron siempre el sistema era capaz de cubrir sus costos, dado el nivel de tarifas que se definió. Ése era un aspecto constante dentro de los estudios.

El señor MONTES.- ¿Incluyendo la inversión?

El señor JUÁREZ.- Incluyendo todos los costos asignados a la tarifa.

La infraestructura, en gran parte, era ejecutada por el Fisco, y en materia de concesiones, parte de esa infraestructura también se cargaba a la tarifa, y eso también estaba incluido en los modelos que desarrollaban los consultores, la Sectra, Transantiago, o los tres juntos.

La modelación implicaba que había un equilibrio de ingresos y costos a un cierto nivel de tarifas y ésa era la información que resultaba. Por eso señalé que no me tocó ver un planteamiento en términos de que se requiriera un subsidio o no hay proyecto. Era una variable de diseño que se mantuvo durante el desarrollo del proyecto y, en lo que me tocó participar, no fue tema de cuestionamiento.

Respecto de los ingresos mínimos en concesiones, solamente hay en Costanera Norte. En el resto de los proyectos, los ingresos mínimos fueron una opción que los concesionarios prefirieron no elegir. Sin embargo, hay que considerar que tenía una cota superior de ingresos y sólo existe en Costanera Norte.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, primero quiero agradecer la presencia de nuestro invitado.

El señor Juárez se incorporó al Comité de Ministros a partir de la sesión número 13, para reemplazar, a petición del ministro de Hacienda. Si estoy equivocado, le pido que me corrija, pero son los datos que hemos obtenido de la revisión de la totalidad de las actas del Consejo de Ministros.

Hay algunas afirmaciones tuyas en el seno de esas sesiones, específicamente en las N^{os} 15, 24 y 25, que demuestran algún grado de molestia y preocupación de parte del Ministerio de Hacienda en los siguientes aspectos.

En la sesión N^o 15, don Claudio Juárez reclama por que no se cumplió con un acuerdo que decía que el Ministerio de Hacienda revisaría las bases antes de que fueran enviadas a la Contraloría General de la República. En particular, le inquieta la existencia del pago por término anticipado del control, PTAC, en esas bases.

¿Por qué hizo ese reclamo y cuál fue el incumplimiento que hubo? ¿Por qué le inquietaba especialmente el pago por término anticipado de control?

En la sesión N^o 24, el señor Juárez señala que si bien ha participado activamente en el proceso de elaboración de las bases, le parece que la garantía de explotación del negocio es suficiente. Finalmente, indica que dos de las boletas de garantía le parecen bajas.

Me gustaría que se refiriera a esas boletas y por qué consideraba que eran bajas.

En la sesión N° 25, en que también reemplazó al ministro de Hacienda, el señor Juárez "manifiesta su decepción porque a este respecto se tomaron algunas decisiones relevantes que, a su juicio, no fueron debidamente consultadas en Hacienda, y que han tenido siempre la mejor disposición para trabajar en el proyecto". Se refiere a las boletas de garantía y a las garantías de explotación.

El señor Etcheberry, ministro de Obras Públicas de entonces, solicita la comprensión para que el proyecto avance dentro del cronograma programado.

De la lectura de las actas, pareciera que el ministro Etcheberry apuraba las cosas y le decía al Ministerio de Hacienda que no entorpeciera su labor solicitándole tantas cosas, tanta participación y tantas garantías porque tenía que sacar esto rápido. ¿O ésas es una interpretación mía?

Pero como las afirmaciones del señor Juárez están en las actas, le pediría que sobre cada una de ellas pudiera explicar su decepción y molestia, en los términos que se señalaron.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Señor Melero, sólo para precisar, no encuentro la presencia de don Claudio Juárez en el acta de la sesión 15. Lo veo en las otras, pero no en ésta en particular. Podría precisarlo posteriormente.

Tiene la palabra el señor Claudio Juárez.

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, no recuerdo bien el número de la sesión a la cual me incorporé, pero fue a fines de noviembre de 2003.

En relación con las materias que ha señalado el diputado Melero, quiero plantear que, a diferencia de lo que ocurre en las concesiones de Obras Públicas, en que el Ministerio de Hacienda aprueba formalmente las bases -hay un decreto donde se aprueban los términos y, por lo tanto, el Ministerio de Obras Públicas no puede operar sin que exista la aprobación previa del Ministerio de Hacienda-, en el caso de las licitaciones de Transportes, no existe ese requisito. Dicho Ministerio es el que puede gestionar las bases de licitación y decidir sobre ellas sin requerir el acuerdo formal de alguna otra autoridad.

A nivel del Comité, se habían adoptado ciertos acuerdos en el sentido de que, antes de que el Ministerio de Transportes ingresara las bases de licitación a la Contraloría, Hacienda iba a tener la oportunidad de revisarlas y poder puntear algunas observaciones o dudas en temas que pudiesen tener algún efecto fiscal. Lo que sucedió efectivamente en algunas oportunidades fue que el Ministerio de Transportes ingresó las bases o modificaciones de las bases a

Contraloría sin agotar la discusión sobre las observaciones o las dudas que pudiéramos tener nosotros. Pero ésas eran situaciones más bien transitorias y temporales. Obviamente, cumplía con mi rol de manifestar la molestia porque no se había cumplido al pie de la letra el acuerdo que existía.

No obstante haberse ingresado las bases a Contraloría, Transantiago siempre tuvo después la disposición de agotar la discusión con nosotros sobre los aspectos que nos merecían dudas y observaciones. En las mismas actas se puede apreciar que, en las sesiones siguientes, ese tipo de observaciones u objeciones desaparecen. Eran cosas transitorias en las cuales había ciertos desacuerdos, pero, en definitiva, al final del día, siempre hubo disposición a discutir los temas, a agotarlos y a tomar decisiones definitivas una vez que las observaciones fundamentales, en las cuales también podía tener opinión Hacienda, estaban resueltas.

Tratando de recordar algunos de los aspectos específicos que se mencionan, como el pago por término anticipado, efectivamente, ése era un concepto que en algún minuto se introdujo en las bases. Constituir una contingencia fiscal, obviamente, nos generó mucha inquietud. Ésa era una facultad que se dejaba el Ministerio de Transportes, en que después de cierto plazo de la concesión, tenía la posibilidad de comprar el contrato pagando una indemnización. Obviamente, ése era un tema que tenía clara incidencia fiscal y nos pareció que no era bueno seguir adelante con las bases sin haber discutido todas las aristas e implicancias de eso. En definitiva, eso no quedó en las bases, creo que más bien por un tema legal, en términos de que no era posible comprometer un pago de esas características en ese tipo de contratos.

En relación con las garantías, no lo recuerdo bien. En definitiva, las que quedaron fueron las que se convinieron. Es posible que en algún minuto se haya considerado que eran bajas y esa situación se corrigió. Eso debiera verificarse en las actas, en términos de que ese tema no tuvo otra mención adicional en el resto de las sesiones. Fue una observación, se corrigió y, por lo tanto, el tema se superó.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto a su preocupación, efectivamente las intervenciones de don Claudio Juárez corresponden a la sesión N° 15, bajo la sigla CJ. Lo que pasa es que lo que está en poder del señor Presidente y de los señores diputados es un resumen que ha preparado la Biblioteca. Pero, al hacer un análisis exhaustivo de las actas, se puede constatar que lo que señalé aparece en esa acta.

Lo aclaro para que no quede duda de la formulación de mis preguntas.

Por último, dada la participación del señor Claudio Juárez como asesor del ministro de Hacienda y, en otras ocasiones, representándolo específicamente en el Comité de Ministros, quiero que nos ilustre con qué regularidad se informaba del quehacer del Ministerio de Hacienda y del Comité de Ministros al entonces Presidente Lagos.

Pregunto esto porque, en un relato anterior, el ex ministro Ravinet señaló que había un alto nivel de involucramiento del ex Presidente Lagos y que zanjaba los conflictos más importantes.

En ese sentido, a la luz de su experiencia, me gustaría que nos pudiera contar con qué regularidad se reunían con el Presidente Lagos y de qué forma éste se interiorizaba del quehacer de los ministerios de Hacienda o de Transportes en relación con el Transantiago. ¿Qué rol le cupo a usted para zanjar los problemas con el Metro? ¿Qué decisiones importantes fueron adoptadas, consensuadas o definidas por el entonces Presidente Ricardo Lagos?

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

El señor JUÁREZ.- La información que se le reportaba al Presidente era a través de los ministros y no de los asesores.

Sin perjuicio de ello, me tocó participar en un par de reuniones con el Presidente, en donde básicamente iba viendo, en términos muy generales, cuáles eran los avances del proyecto y cómo se iban cumpliendo las distintas etapas que tenía el cronograma. Sin embargo, la información la reportaban los ministros, pero desconozco con qué regularidad se hacía.

En relación a materias entre Metro y Transantiago que hayan tenido que ser resueltas por el Presidente, la verdad es que no recuerdo ninguna. Más bien se trataba de diferencias a nivel técnico, sobre montos, condiciones y regulaciones. Ese tipo de temas se resolvía a nivel técnico entre los equipos de Metro, de Transantiago y nosotros que, como facilitadores, tratamos de que esos acuerdos se produjeran sobre esos aspectos específicos, que eran esencialmente técnicos.

El señor MELERO.- En la minuta que entregó el señor Juárez, señala que dentro de las principales actividades que le correspondió desempeñar estaba la de canalizar los requerimientos del Comité de Ministros y también el participar en la gestión de los acuerdos entre Transantiago y Metro, para la incorporación de este último en el nuevo sistema de transportes. En las actas de esta Comisión se estableció que ahí hubo un conflicto importante, que fue zanjado -según lo

testimoniado en esta Comisión- por el ex Presidente Lagos. ¿Podría referirse a ese tema?

El señor JUÁREZ.- Hubo un minuto en el desarrollo del proyecto en que efectivamente se generaron una serie de diferencias con Metro, ya que éste tenía cierta inquietud en términos de que, al incorporarse al Transantiago, iba a perder la posibilidad de fijar sus tarifas y de tomar algunas decisiones que, hasta ese momento, lo hacía en forma autónoma como empresa. A partir de estos hechos, Metro tenía una cierta inquietud en relación a cuál iba a ser la situación de la empresa en el mediano plazo.

Si bien efectivamente esto concitó y requirió esfuerzos para poder superarlo, en definitiva el tema se tradujo en ciertos aspectos técnicos, como, por ejemplo, cuál sería el valor del multivía, cuál sería la oferta de Metro en el Transantiago, cómo sería el tipo de contratos que tendría Metro con el AFT y cuál sería el cobro que haría Metro por la red de recarga. En lo que a mí me tocó intervenir, las diferencias fueron a nivel técnico y se fueron superando con un trabajo de discusión y con el apoyo de algunas empresas externas que intentaron objetivar algunos de los puntos en los cuales había diferencias.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en primer lugar, coincido con el diputado Montes, en el sentido de que es difícil entender que se mantuviera un modelo de negocio sin cuestionamiento sobre la base de esa tarifa.

Aparentemente, el ajuste se dio efectivamente por el menor número de buses, lo cual es una tremenda responsabilidad. Por eso, me gustaría que precisara más el tema.

Quiero saber sobre qué bases -a nuestro invitado le correspondió desempeñar el rol de apoyar la implementación del modelo de negocios del proyecto- y simulaciones se apoyaron para estar claros en ese modelo de negocio, con esa tarifa, sin que se requiriera subsidio. Realmente, es difícil de entender, como también lo es la falta de recursos para infraestructura. En ese sentido, pido mayor precisión.

Todos tenemos claro que el Plan Transantiago se echa a andar en febrero, sin contar con una buena parte de los elementos indispensables en infraestructura, como vías segregadas, vías exclusivas, estaciones intermodales, zonas de pago, etcétera, que no estuvieron listos, además del menor número de buses y de la falla de la gestión de flota. Eso no existía.

Entonces, dado que el señor Juárez participó en la implementación de este modelo, en representación del Ministerio de Hacienda, ¿cuánta responsabilidad se le puede adjudicar a la carencia de recursos por parte

de Hacienda para hacer a tiempo las inversiones necesarias en infraestructura?

Por ejemplo, usted, a quien le tocó participar al final, se refiere a las bases y procesos de licitación de los proyectos vinculados, corredor Santa Rosa, conexión Suiza-Las Rejas, etcétera. Sin embargo, todavía el corredor Santa Rosa no está listo.

Entonces, uno empieza a preguntarse por la responsabilidad de Hacienda, por los recursos que no fueron suficientes y por no haber tomado todas las medidas para que ello hubiera funcionado, porque era una pieza fundamental para un modelo de transporte como el que se estaba diseñando, que necesariamente tenía que tener ciertas condiciones básicas de infraestructura.

Además, veo que tuvo responsabilidad en revisar las bases de licitación de vías, como las bases de licitación del AFT. ¿A qué llama usted "revisar las bases de licitación"?

A estas alturas, creo que todos tenemos bastante claro lo malas que fueron esas bases, sobre por los contratos que ha tenido que modificar el ministro Cortázar. Gracias a esa modificación, aparentemente, sólo garantiza a los operadores un 65 por ciento, y el resto dependerá de si cumplen y sacan los buses a la calle. ¿Cómo sería de mala la calidad de esos contratos y de esas bases que permitieron que los operadores salieran a la calle restando el mayor número de buses posible, porque tenían asegurada su ganancia! Entonces, me pregunto, y le pregunto a usted, como responsable, ¿qué significó para usted "revisar las bases de licitación", tal como señala en su propia minuta?

Usted también expresa que, en Hacienda, tuvo el rol de canalizar los requerimientos del Comité de Ministros relativos a procedimientos administrativos, presupuestarios, apurar el ciclo de firma de despacho. ¿A qué se refiere exactamente? ¿A qué requerimientos? ¿Qué significaba apurar el ciclo de firma de despacho?

Por último, por la vía del señor Juárez o requiriéndolo directamente al Ministerio de Hacienda, me gustaría saber, respecto de la determinación de la estructura tarifaria y el monto de compensación para el Metro, en que se recurrió a la asesoría de la empresa Invertec, si dicha asesoría se hizo por licitación o no.

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, en relación con el modelo, las simulaciones y las modelaciones, reitero que las hacía el equipo de Transantiago, con sus asesores, con la Sectra, que era el equipo más técnico en materia de transporte. O sea - como decía alguien-, hay una serie de elementos

condicionantes en los cuales daba cierta estructura de tarifas o cierto número de buses. No sé cómo se generaban las simulaciones y, por lo menos a mí, no me queda claro que hubiera particularmente una variable de ajuste que fuera la flota. Se llegaba a ciertos modelos en términos de flota y de recorridos, que eran los que después se iban a licitar.

Esos modelos cumplían con las condiciones técnicas de operación y también con la característica de que los ingresos se equilibraran con los costos. Ésos eran los resultados de las modelaciones y, repito, no hubo modelaciones especiales que haya hecho Hacienda o que Hacienda haya pedido hacer.

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

La señora ALLENDE.- Está bien. Entiendo que Hacienda no hizo modelos de simulaciones. Pero, ustedes fueron responsables, en alguna medida, y participaron de la implementación de estos modelos de negocios. En realidad, no entiendo.

No entiendo cómo cuadraron -la Sectra o quien sea- un modelo que operaba de cierta manera con una tarifa y con un número de buses determinados.

Creo que nos queda bastante claro lo que señalaba el diputado Montes. Es decir, cuando no dieron los números, el ajuste se hizo por el menor número de buses. Y eso, a estas alturas, es bastante claro.

Llama la atención la situación del Ministerio de Hacienda. El mismo señor Juárez señala en su minuta de presentación: "Apoyar la implementación del modelo de negocios, revisar las vías...", es decir, lo que ya hemos señalado y preguntado. Pero usted dice que solamente operaba con lo que la Sectra hacía.

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, como expliqué anteriormente, el fundamento de eso era que el sistema anterior operaba con un cierto nivel de costos que no era el más eficiente. De hecho, operaba con un número de buses que era superior al que se estimó luego con la reestructuración de recorridos y con una forma de operación que también hacía que los costos fueran muy altos. Por lo tanto, ése era el fundamento de por qué con la misma tarifa, y sin subsidio, se podía tener un mejor sistema, ya que al optimizar los recorridos, al reducir el número de buses, al mejorar la manera en la cual los buses recorrían la ciudad, se podían obtener reducciones de costo y ese margen de menores costos permitía poder mejorar el sistema sin requerir subsidio o sin requerir tarifas superiores a las que había en ese momento. Ése era el fundamento; no era magia ni algo artificial. Era lo que resultaba de las modelaciones.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Ésa era la opinión de la Sectra y de Fernández & De Cea?

Usted me dice que esos modelos y esas simulaciones no las hizo Hacienda, sino que la Sectra y Fernández & De Cea, en el sentido de que esto iba a operar sobre la base de un menor número de buses, comparado con la cantidad de buses amarillos que había antes, y que, al cambiar el diseño de los recorridos, iba a operar bien, no se iba a necesitar subsidio, no era necesaria una tarifa más elevada y que iba a operar con un menor número de buses. ¿Ésas fueron las conclusiones o las presentaciones de la Sectra y de Fernández & De Cea?

El señor JUÁREZ.- Y de Transantiago.

Los ingenieros en transporte hacían las simulaciones. De hecho, la evaluación social de los proyectos se basaba justamente en que había una ganancia en menores costos de operación con el nuevo sistema.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- A estas alturas, es bastante irónico contrastar la realidad con lo que fue esa simulación o esa pretensión de la Sectra.

El señor JUÁREZ.- En relación con los recursos para infraestructura, cuando ingresé al Comité de Ministros ya había una cierta definición de cuáles eran los proyectos de infraestructura que iban a estar en las distintas etapas. En particular, en la etapa de régimen, había una cierta definición de que parte de esos proyectos se iban a hacer por concesión y otros directamente por inversión pública.

Al menos en lo que me tocó participar en el Comité y en el proyecto, no recuerdo que haya habido un planteamiento en términos de que fuera Hacienda quien estuviera negando recursos para que la infraestructura que requería el sistema se desarrollara. Éste no era un plan en que toda la infraestructura iba a estar de inmediato en la partida. Era un plan en el cual la infraestructura iba a estar en distintas etapas en el desarrollo del proyecto. Lo mismo se pensaba respecto de los buses, porque había ciertos troncales que tenían un menor plazo de concesión y después se incorporaban buses nuevos.

Al menos, la infraestructura que se definió como prioritaria para que estuviera en las primeras etapas, en lo que me tocó participar en el Comité, no hubo planteamientos en el sentido de que faltaran recursos. Más bien, lo que pudo ocurrir es que la ciudad no estaba en condiciones de soportar un mayor impacto en términos de obras que se ejecutan simultáneamente. También había cierta incapacidad del Estado de poder ejecutar una cantidad de obras más allá de las que regularmente se realizan.

Mi percepción es que esas otras variables eran bastante críticas, en términos de tener una infraestructura con mayor velocidad.

Reitero: lo que se definió en su minuto como infraestructura necesaria para que estuviera operando el sistema en su primera etapa, incluso con algunas obras que entran con un poco más de desfase -como, por ejemplo, Santa Rosa, que todavía está en construcción-, era lo que estaba definido, y las modelaciones y los técnicos asumían que ello permitía operar razonablemente en una primera etapa, ya que se consideraba que habría un mejoramiento progresivo en la medida en que se fueran incorporando más obras de infraestructura. Ésa era más o menos la situación que me tocó conocer.

Con respecto al concepto de "revisar las bases de licitación", lo prioritario era buscar aspectos que tuvieran alguna incidencia fiscal, porque, dada la forma del sistema, no había demasiados elementos, salvo el pago por término anticipado, sobre el cual el fisco tenía mucho que opinar, pero que, finalmente, como concepto, no se incorporó en las bases definitivas.

Sin perjuicio de ello, también veíamos que el diseño de negocio quedara bien plasmado en las bases y que éstas tuvieran consistencia. Con los elementos que hoy se tienen, se tiene la apreciación de que esas bases estuvieron mal hechas o fueron un desastre, como se ha comentado. Pero lo que se definió en esos contratos, en la práctica, no está operando, porque han habido muchos incumplimientos. Pero, al menos en lo que me ha tocado ver de la etapa posterior, no he visto aspectos puntuales respecto de los cuales se haya dicho que esa parte de los contratos estaba mal hecha, inconsistente o era incumplible.

Nuestra prioridad era revisar los aspectos que tenían incidencia fiscal, pero, desde el punto de vista profesional, uno iba más allá. Si encontraba algo poco claro o que había inconsistencias, lo hacía ver al Transantiago y éste consideraba si era pertinente o no nuestra observación, dado que, como ya dije, ellos tenían cierta autonomía para gestionar las bases de licitación.

La última consulta buscaba una explicación de lo que significaba "apurar el ciclo de firma de despacho". Esto es, básicamente, apurar los papeles. O sea, si existía algún decreto que autorizara una asignación presupuestaria para hacer determinada obra - en general, los ministerios tienen ciertos plazos normales-, lo que se pedía en el Comité de Ministros era que se le pudiera dar prioridad, en términos de que, si había una decisión, se acelerara todo lo que implicara firmas y revisiones y el decreto estuviera lo antes posible en Contraloría. Era un apoyo al

procedimiento administrativo de tramitación de decretos y de autorizaciones.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me interesa saber si vamos a pedir un oficio respecto del caso de si se contrató la empresa Invertec por licitación.

Ahora, según el cálculo de Hacienda, ¿a cuánto ascendía, en porcentaje, la inversión en infraestructura con fondos públicos? ¿Cuánto creía Hacienda que tenía que invertir en todo el plan Transantiago?

El señor JUÁREZ.- En términos muy agregados de las cifras que recuerdo, hace poco se hizo una recopilación de valores en Hacienda y, en términos gruesos, lo que se ha hecho hasta el 2007 es del orden de 25 por ciento en concesiones y el resto, sin contar a Metro, corresponde a inversión pública.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿De cuánto sería la inversión pública?

El señor JUÁREZ.- Un cuarto y tres cuartos.

Las cifras que manejo, en términos globales, es que la inversión pública, sin Metro, es del orden de 600 millones de dólares. Las concesiones son del orden de 190 millones de dólares. Eso es, más o menos, lo que abarcan las obras viales. En el caso del Metro, el aporte del fisco suma, en términos gruesos, del orden de poco más de 1.100 millones de dólares.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Formulé esa última pregunta porque, en general, la experiencia internacional indica que un plan de esta características, que requiere una inversión muy importante en infraestructura, requiere un compromiso de fondos públicos muy alto, o un porcentaje relativamente alto, y quería saber exactamente cuál es el aporte que se había hecho a este plan tan completo e integral, que ha terminado con todas las deficiencias que hemos conocido.

Me gustaría saber si se podría decir, responsablemente, que con lo que Hacienda comprometió se estaba garantizando la infraestructura, porque - insisto-, más allá de los otros elementos, la infraestructura también juega un rol muy importante en el déficit que hoy tiene el Transantiago.

El señor JUÁREZ.- Como señalé, ésas son las proporciones. A mi juicio, hay un apoyo importante del Estado en lo que tiene que ver con la infraestructura y, efectivamente, es un elemento muy importante en relación con la velocidad comercial, el requerimiento de flota y, en general, con la tarifa.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, extrañé bastante una presentación mucho más extensa y detallada respecto de lo que fue la decisión

presupuestaria durante el tiempo en que usted estuvo en el Transantiago. Ex ministros de Vivienda han traído una exposición con los dineros y las obras. Para esta Comisión habría sido muy interesante contar con una información más detallada que lo que podía recordar su memoria respecto de este tema.

Me gustaría que nos cuente acerca de su nombramiento, porque en el acta de la sesión N° 12 dice: "Por lo señalado en la minuta de la reunión del ministro Etcheberry con el Presidente de la República, el Ministerio de Hacienda se integrará al Comité de Ministros a través del señor Claudio Juárez". Eso quiere decir que hubo una reunión con el Presidente, donde se decidió que ingresara el Ministerio de Hacienda y ahí usted es designado. ¿Le dieron alguna instrucción? ¿Acudió con algún mandato? ¿Cuál fue la preocupación para que entrara el Ministerio de Hacienda al Comité de Ministros? Por favor, le pido que se explique sobre este tema.

Respecto de las decisiones presupuestarias en expropiaciones, uno de los grandes déficit fue que faltaron recursos para expropiar. Cuando se hicieron las autopistas, ¿se invirtió ahí para expropiar y no se hizo en el transporte de superficie?

Respecto de la tarifa, el ministro Etcheberry dice, en junio de 2003, que está tremendamente preocupado porque este sistema puede generar déficit en el interés de mantener la tarifa lo más baja posible, y repitió, a lo largo de toda sus intervenciones, su preocupación por el financiamiento y por la posibilidad de que esa tarifa no alcanzara.

Me llama la atención que el ministro Etcheberry lo represente en las actas del Comité de Ministros y, por otro lado, que usted señale que estaba bastante consensuado que la tarifa iba a alcanzar.

Respecto del financiamiento de la infraestructura, Fernández & De Cea dijo que había un pronunciado sentir hacia que la infraestructura fuera financiada por la tarifa -eso lo dijeron ellos-, y dentro de las actas se consigna que, a la segunda sesión a la que asistió, el ministro Ravinet plantea que el plan de infraestructura 2005-2010 debe ir anexo a las bases de licitación y se decida cómo se financiará ahora. Es decir, estando usted presente, empieza la discusión y se decide.

Incluso, él propone financiamiento regional, no con cargo a la tarifa. Se sugiere discutir este tema en una próxima reunión. Es más, se toma como acuerdo estudiar el sistema de financiamiento.

En consecuencia, usted participó en la discusión del sistema de financiamiento y no es un tema que haya decidido con antelación.

Asimismo, en algunas actas, el ex ministro Eyzaguirre dice que se debe hacer un esfuerzo por

minimizar los riesgos a potenciales operadores del Transantiago. Incluso, habla mucho de su preocupación por los anuncios del Metro, etcétera.

¿Hay preocupación por parte de Hacienda de que esto no sea adjudicado? ¿Hay algún pronunciamiento de Hacienda en el sentido de dar cierta liberalización a los contratos y facilidades a los operadores que pudieran traducirse en que se tuvieran los contratos que se tuvieron y que el ministro Cortázar haya tenido que cambiarlos?

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, en relación con la presentación del tema presupuestario, debo aclarar, tal como lo planteé en mi introducción, que mi rol en el Comité de Ministros nada tenía que ver con los aspectos presupuestarios, con el financiamiento de la infraestructura, sino con el desarrollo del modelo de negocio y de la licitación, que es mi expertise. Por eso, no consideré necesario hacer una presentación sobre aquellos aspectos, porque, además, entiendo que lo han presentado los ex ministros sectoriales.

En relación con mi nombramiento, en una reunión con el Presidente se tomó la decisión de que era adecuado que el Ministerio de Hacienda se incorporara al Comité. No estuve presente en dicha reunión y desconozco las consideraciones que se tuvieron en cuenta, pero me imagino que era para agilizar la toma de decisiones, en términos de que, en lugar de que el Comité estuviera conversando con el Ministerio de Hacienda, éste fuera parte y pudiera entender, desde adentro, cuáles eran los requerimientos de tipo fiscal que pudieran hacer. Dada esa decisión, el ministro me propuso incorporarme al Comité, tal como otros ministros tenían sus asesores, quienes los acompañan o participaban cuando aquellos no podían hacerlo. Ésa fue decisión del ministro y no tengo más que agregar al respecto.

En relación con las expropiaciones en las autopistas, en general, lo que se hace en las concesiones y, en particular, en las autopistas, es fijar un cierto monto al concesionario, quien tiene que pagar por las expropiaciones estimadas, de acuerdo con los estudios previos hechos por el Ministerio de Obras Públicas.

Asimismo, existe un cierto seguro, en términos de que si las expropiaciones resultan más altas, la diferencia debe ser asumida por el Estado, por cuanto, además, es éste quien realiza las expropiaciones.

En el caso de las autopistas urbanas, mi percepción es que, efectivamente, es muy probable que las expropiaciones hayan resultado más altas de lo

estimado, dado lo cual hubo que hacer frente a tales seguros.

En cuanto a la referencia respecto de lo que señaló el ministro Eyzaguirre, el planteamiento de la pregunta me hizo recordar el contexto en que se pudo haber hecho, en términos de que era importante que las bases de licitación tuvieran algún tipo de regulación que permitiera tratar las nuevas líneas de Metro que se fueran incorporando en el futuro, para que el Estado no quedara atado de manos para continuar desarrollando la red de Metro, y, por otra parte, los privados no sintieran que estas nuevas líneas de Metro les iban a causar perjuicios que, finalmente, les significarían pérdidas.

Por lo tanto, dado que en ese momento dicha materia probablemente no estaba regulada en las bases, la inquietud era que ello quedara regulado, de manera de poder reducir los riesgos de los privados frente a ese cambio de escenario, en términos de nuevas líneas de Metro o, incluso en términos más generales, de nuevos sistemas de transporte masivo.

Hay una pregunta adicional que tiene que ver con el plan 2005-2010 de infraestructura. Reitero que lo que estaba comprometido en cuanto a...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor Juárez.

Solicito el acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.10 horas como máximo.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Puede continuar, señor Juárez.

El señor JUÁREZ.- Gracias, señor Presidente.

Me refería a la mención que se hizo del programa 2005-2010 de infraestructura.

Recuerdo que ése fue un tema que en algún minuto se planteó y el entonces ministro Ravinet sugirió que eso se incorporara como un anexo a las bases de licitación, lo que finalmente no se hizo.

En términos particulares, me parecía inconveniente adquirir un compromiso en las bases de licitación sobre un plan de inversiones respecto del cual aún no se habían tomado decisiones.

Ese plan tiene que haber seguido las instancias pertinentes en cuanto a la discusión de los ministerios con la Cartera de Hacienda, y probablemente eso es lo que se está desarrollando hoy día. Se trataba de un plan que excedía el plazo en el cual estaba previsto que operara el sistema.

En relación con la mención del ministro Etcheberry, relativa a su preocupación por el déficit, no tengo más que agregar. Por lo menos, no recuerdo que haya habido una discusión relevante en relación con esa materia, y no sé si eso se sigue reiterando en otras

sesiones. Pero no recuerdo que haya sido una materia de debate que paralizara el avance del proyecto.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, hay frases como: "Se necesita que se agilice la aprobación del Ministerio de Hacienda" y "Le solicito al representante del Ministerio de Hacienda..., porque no ha autorizado los 3,1 mil millones para los trabajos del eje Alameda. Esto está retrasando la licitación del trabajo, que se debería realizar en septiembre". O expresiones como: "Necesitamos que Hacienda apruebe el suplemento para el programa", etcétera.

En concreto, ¿Hacienda entrabó los dineros y fue una causal de la falta de infraestructura que hoy existe?

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, reitero que, de lo que viví en el Comité, no tengo la percepción de que Hacienda haya entrabado los dineros.

Y respecto de los puntos específicos a que se refiere la diputada Rubilar, eso tiene que ver con la respuesta que di a la diputada Allende, en términos de que uno de los roles que yo tenía en el Comité era tomar esas inquietudes que se planteaban en cuanto a autorización y decisiones y agilizarlas.

Por lo tanto, lejos de entrabar el desarrollo del proyecto en esos aspectos específicos, la idea de estar en el Comité era precisamente que esas inquietudes se canalizaran rápidamente y los papeles estuvieran lo más rápido posible.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, según los comentarios de otros ministros, que constan en las actas, no da la sensación de que haya agilizado el proceso.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, según la intervención de nuestro invitado, queda claro que, por su currículum, su experiencia y su participación en las distintas etapas del Transantiago, es muy valioso lo que nos puede decir. Por ello, quiero formular las siguientes preguntas.

En primer lugar, dada su experiencia profesional, ¿fue posible prever la magnitud del desastre del Transantiago? ¿Era posible reparar en todos los problemas que hemos visto, como la falta de infraestructura y de buses y la existencia de fallas en los soportes tecnológicos? ¿Cómo no fue posible advertir, prevenir o anticiparse a todo lo que los

técnicos que han venido a esta Comisión nos han dicho que era obvio que iba a ocurrir?

En segundo término, ¿quién tomó la decisión de rebajar la inversión en infraestructura? Como hemos visto, hubo una opción para privilegiar al Metro, por cuanto esa decisión fue a costa y en perjuicio de una inversión en infraestructura de superficie.

En tercer lugar, ¿quién estableció, con nombre y apellido, el número de buses que se debía establecer en las bases de licitación?

En cuarto lugar, ¿qué rol cumplía el ex ministro Eyzaguirre? ¿El Transantiago era un tema importante para él o no? ¿Qué tipo de decisiones tomaba él? ¿Con qué grado de involucramiento participaba en las sesiones? ¿Con qué regularidad participaba en ellas?

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, respecto de si era posible prever la magnitud del desastre -cito textualmente al diputado Uriarte-, obviamente, la respuesta es no.

Cuando se diseñaron el modelo de negocio y los contratos no fue posible advertir el grado de incumplimiento que habría en ciertos aspectos importantes de los contratos. Por lo tanto, éstos no se diseñaron considerando un escenario como ése.

En cuanto a quién tomó la decisión de rebajar la inversión en infraestructura, he señalado que, al menos en lo que conozco del proyecto, no hubo decisiones de rebajar en infraestructura o de privilegiar al Metro o a las autopistas. Yo no estuve en el dilema de optar por alguno de los tres, sino que, más bien, se fue haciendo lo que era factible de realizar de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias y lo planteado por los distintos ministerios.

En relación con el número de buses establecido en las bases de licitación, eso fue el resultado de modelos de simulación que desarrollaba la gente de Transantiago, con ayuda de la Sectra y de otros consultores que apoyaban el proceso, que entiendo era la consultora Fernández & De Cea.

Respecto del rol del ex ministro Eyzaguirre en el Transantiago y si éste era un tema importante para él, esta última pregunta tiene algunos aspectos subjetivos. El ministro de Hacienda tiene una serie de responsabilidades y tareas. Por lo menos, en lo que a mí me tocó participar, él consideraba que era un proyecto importante y tuvo un alto grado de involucramiento, sobre todo en uno de los aspectos en que se requirió particularmente de la participación del Ministerio: facilitar los acuerdos entre Transantiago y

Metro para que esta última empresa se incorporara a Transantiago.

Respecto de la regularidad de su participación, no tengo una estadística -los señores diputados tienen todas las actas-, pero entiendo que participó en varias reuniones, sobre todo cuando se definían temas importantes, particularmente los del Metro.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, después de escuchar la exposición y las respuestas de don Claudio, no me queda claro si el señor Juárez era un delegado de don Nicolás Eyzaguirre en esas reuniones, pero quien debía participar era el ministro, porque la presencia y participación del ministro se hizo indispensable, particularmente para zanjar las dificultades entre el presidente de la empresa Metro S.A. y el ministro de Obras Públicas. La fórmula que se empleó, aparentemente, fue que ingresara el Ministerio de Hacienda. Le pido al señor Juárez que ratifique o rectifique esto.

Entiendo que la participación es del ministro y que éste delega en un representante; es decir, el señor Juárez asiste como mandatario. ¿Siempre era así? ¿Es una delegación permanente? ¿Sucedió lo mismo con los otros ministros? ¿Delegaban también los ministros de Obras Públicas y de Vivienda? Quiero saber cómo funcionaba esa orgánica que, entiendo que es de derecho, porque está en un decreto.

Por otra parte, varias personas que han venido a la Comisión, que participaban en las reuniones del Comité de Ministros -para ser concreto, los ex ministros Etcheberry, Estévez y Ravinet y algún otro invitado que no recuerdo en este momento-, al ser consultados sobre su visión actual en relación a la capacidad de autofinanciarse del sistema a partir de la tarifa que pagan los usuarios, han llegado a la conclusión de que eso no era posible y que, más allá de lo que pase hoy accidentalmente, hacia el futuro hay que pensar en un transporte de esta naturaleza y de esta envergadura con algún grado de subsidio.

Por sus respuestas, debo entender que jamás se discutió este tema, que nunca estuvo en la agenda. ¿Es así? ¿Nunca hubo dudas razonables sobre la posibilidad de que se autofinanciara el sistema? ¿Cuál es su opinión hoy, no como ex miembro de ese comité, sino como economista, como ingeniero de la Universidad de Chile y como asesor del Ministerio de Hacienda por casi quince años, con mucha experiencia y muy respetado por la gente que conoce de finanzas, sobre la posibilidad de financiar un sistema de esta envergadura sólo con la tarifa?

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

El señor JUÁREZ.- Señor Presidente, respecto del carácter con el que participaba en el Comité, la verdad es que no había mucha formalidad. En algún momento se decidió que era importante que el ministro de Hacienda se integrara al Comité. Ya señalé que un rol muy importante era facilitar los acuerdos entre Transantiago y Metro.

Cuando no podía asistir el ministro, lo hacía yo, y si había temas en que no había acuerdo, se lo informaba al ministro. No había una delegación formal. Algunos de los demás ministros también tenían representantes que los acompañaban y participaban con ellos. Recuerdo que sólo los ministros de Vivienda y de Obras Públicas estaban en todas las reuniones, pero los demás tenían eventualmente un representante para el caso de que no pudiera concurrir el ministro. Esta persona le ayudaba al seguimiento del proyecto y lo asesoraba en las materias que se trataban en la sesión respectiva.

En relación con la segunda pregunta, puedo decir, a título personal, que me parece que los actuales contratos aún no están operando en régimen. Hay una serie de aspectos que aún no se están cumpliendo, particularmente en materia tecnológica, por lo que considero que todavía es prematuro intentar determinar si el sistema requerirá un subsidio permanente para que pueda operar. Al menos se debe esperar a que las cosas que estaban previstas y las que se están modificando actualmente funcionen adecuadamente para, a partir de ahí, concluir si es necesario un apoyo estatal para operar -estoy hablando de equilibrar ingresos y gastos-, más allá del aporte que hace el Estado en materia de infraestructura.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, señor Claudio Juárez.

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

-Se levantó la sesión a las 13.44 horas.

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