

## 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 27ª sesión celebrada el martes 16 de octubre de 2007, de 11:40 a 14:23 horas.

---

#### **SUMARIO:**

Se recibió a los señores Héctor Moya, Presidente de Directorio de la empresa Subus, y Manuel Navarrete, ex Gerente General de las empresas Buses Metropolitana y Gran Santiago.

#### **ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

- 1.- Encomendar a la Secretaría la elaboración de una minuta sobre la respuesta dada por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras al oficio enviado por esta Comisión en el que se le solicitaba que remitiera la auditoría efectuada al Administrador Financiero del Transantiago por parte de los bancos accionistas.
- 2.- Dejar constancia que el Diputado señor Melero solicitó se invite a la Comisión al señor Ricardo Solari, en su calidad de ex Presidente del Directorio de Alsacia S.A..
- 3.- Enviar un oficio a la Dirección del Trabajo a fin de consultar si dicha entidad ha aplicado multas a las empresas Buses Metropolitana S.A. y Gran Santiago S.A..

#### **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:

Burgos, don Jorge;  
Farías, don Ramón;  
Melero, don Patricio;  
Monckeberg, don Cristián;  
Montes, don Carlos;  
Nogueira, doña Claudia;  
Olivares, don Carlos;  
Sule, don Alejandro y  
Uriarte, don Gonzalo.

En reemplazo de las Diputadas señoras Cristi y Rubilar asisten los Diputados señores Lobos y García respectivamente. También concurren el Diputado señor Latorre y los señores Héctor Moya, Presidente de Directorio de la empresa Subus, y Manuel Navarrete, ex Gerente General de las empresas Buses Metropolitana y Gran Santiago.

### **III. CUENTA:**

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

- 1.- Una nota de la Bancada de Renovación Nacional, por la cual comunica que la Diputada señora Karla Rubilar será reemplazada en la presente sesión por el Diputado señor René Manuel García.
- 2.- Una comunicación de la Bancada de Diputados de la UDI por la cual informa que la Diputada señora Cristi será reemplazada en la presente sesión el Diputado señor Lobos.
- 3.- Comunicación del Superintendente (S) de Bancos e Instituciones Financieras por la que informa que no le es posible remitir la auditoría efectuada al Administrador Financiero del Transantiago por parte de sus bancos accionistas, en atención a lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley General de Bancos, que prohíbe a los funcionarios de esa Superintendencia revelar a terceros extraños a ella noticia alguna acerca de cualesquiera hechos, negocios o situaciones de que hubiere tomado conocimiento en el desempeño de su cargo.
- 4.- Set de prensa, preparado por la Biblioteca del Congreso Nacional, que comprende el período que va desde el 28 de agosto al 11 de octubre del año en curso.
- 5.- Oficio de la Municipalidad Lo Prado, por el cual informa de las falencias que aún se pueden detectar en esa comuna, respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.
- 6.- Carta abierta del señor Víctor Aguilera Ortiz, dirigida a las autoridades, en la que formula comentarios respecto de la reciente adquisición de trenes por parte de la Empresa Metro S.A.

### **IV. ACTAS:**

Las actas de las sesiones 21ª, 22ª y 23ª se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

### **IV. ORDEN DEL DIA:**

Se recibió a los señores Héctor Moya, Presidente de Directorio de la empresa Subus, y Manuel Navarrete, ex Gerente General de las empresas Buses Metropolitana y Gran Santiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:23 horas.

**PATRICIO HALES DIB**  
Presidente de la Comisión

**JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA**  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 27ª, celebrada en martes 16 de octubre de 2007,  
de 11.40 a 14.23 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten la diputada señora Claudia Nogueira y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Juan Lobos, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurren como invitados el señor Héctor Moya, presidente del directorio de la empresa Subus Chile, y las señoras Claudia Brande y María Fernanda Márquez, directora de asuntos corporativos y directora de finanzas de la misma empresa, respectivamente, y el señor Manuel Navarrete, operador del Transantiago.

### TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 21ª, 22ª y 23ª se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero aclarar que la ausencia de la diputada María Angélica Cristi en esta sesión se debe a que se encuentra formando parte de la delegación oficial invitada por la Presidenta de la República a Italia. Por esa razón, fue reemplazada por el diputado Juan Lobos.

En segundo lugar, me llama la atención la comunicación de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, por cuanto señala que no le es posible remitir la auditoría por ella requerida a los bancos integrantes del AFT, en virtud del artículo 7º de la ley General de Bancos, que prohíbe a los funcionarios de dicha Superintendencia "revelar cualquier detalle de los informes que haya emitido, o dar a personas extrañas a ella noticia alguna acerca de cualesquiera hechos, negocios o situaciones de que hubiere tomado conocimiento en el desempeño de su cargo."

No sé qué opinión tiene la Secretaría, pero me parece que esa norma se podría aplicar respecto de

un Poder del Estado que no tenga facultades fiscalizadoras. No considero que esta Comisión Investigadora pueda ser aludida como tercero extraño, en virtud de las potestades y las facultades que nos entregan la Constitución y las leyes.

De manera que me gustaría que la Secretaría hiciera algún comentario en derecho, si lo tuviere, y debatiéramos con los demás miembros de la Comisión los términos en que nos responde la Superintendencia. A la luz de eso, lo único que nos quedaría como camino viable para acceder al documento declarado confidencial en primera instancia por el presidente de BancoEstado sería que ellos levantaran la confidencialidad, trámite que, entiendo, ya está pedido.

El señor HALES (Presidente).- Si les parece, podemos solicitar a la Secretaría que estudie de manera más precisa y documentada el caso y entregue una opinión.

Por mi parte, procedí a hablar directamente con el presidente del BancoEstado, señor José Luis Mardones, para pedirle directamente que levantara la confidencialidad, en el entendido de que él presentaba esa petición, pero no la pedía la institución que dirige. Me confirmó que efectivamente era así; no es el BancoEstado quien han pedido la confidencialidad, sino que los bancos privados, por lo que accedió a la petición de hablar con los representantes de esos bancos para pedirles que levanten la confidencialidad.

A ese respecto, deberíamos oficiar nuevamente al presidente del BancoEstado, a fin de pedirle cuenta de la gestión de levantamiento de la confidencialidad, y acceder a la petición del señor Melero, en el sentido de que la Secretaría entregue alguna conclusión respecto de esta materia.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, además quiero solicitarle que, dados los espacios que se han generado con la salida de la ministra de Vivienda y Urbanismo y otros personeros de la lista de invitados, porque se consideró que no era necesario que asistieran, que se evalúe la posibilidad de invitar al señor Ricardo Solari, ex ministro del Trabajo y Previsión Social, no tanto por haber desempeñado dicho cargo, sino por el hecho de que, a partir de marzo de 2006, al dejar esa cartera, pasó a formar parte del directorio de la empresa Alsacia.

Por consiguiente, se trata de una persona que nos puede entregar una visión interesante desde la perspectiva de un actor que participó en el ámbito público, pero que después integró el directorio de una de las empresas que posee una de las más importantes flotas dentro del Transantiago.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no es mi intención no escuchar al señor Solari, pero me parece que si hemos excluido a algunas personas del listado de invitados ha sido, entre otros motivos, con la idea de avanzar más rápido en las conclusiones que debemos concordar.

Creo que al escuchar a nuestros invitados de hoy ya estamos cerrando el ciclo. Por eso, no me parece adecuado seguir invitando más personas, porque ello significa dilatar más esta Comisión en lugar de aproximarse a las conclusiones. Es más, debemos cerrar la lista de invitados, a menos que surja algo extremadamente urgente que nos obligue a invitar o citar nuevamente a una persona o a otra. Si seguimos invitando a más personas, podríamos llegar a enero del 2028.

El señor HALES (Presidente).- Para no prolongar este debate, conversaré con los señores diputados y resolveremos en la semana las distintas observaciones.

Además, he recibido la petición de los diputados Monckeberg y Olivares para invitar a trabajadores del sector, pero aún no han hecho llegar la lista de invitados que se les pidió. También, el diputado Uriarte ha hecho la sugerencia de invitar a los operadores que no ganaron la licitación. En fin, hay distintas propuestas y tengo la impresión de que vamos a tener que buscar horas extraordinarias.

Comparto las preocupaciones de los diputados Melero y Farías, en el sentido de que es necesario dejar establecido que no pasemos noviembre con invitados y podamos disponer de los últimos días de ese mes -es decir, de la semana distrital- y la primera semana de diciembre para discutir las conclusiones, a fin de presentar el informe en la Sala antes de Navidad.

Por favor, que ingresen los invitados.

*-Los señores Héctor Moya y Manuel Navarrete, acompañados de asesores, ingresan a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- En nombre de la Comisión, agradezco la comparecencia de nuestros invitados, señores Moya y Navarrete.

Para quienes nos ven por el canal de televisión, quiero aclarar que nuestros invitados asisten voluntariamente a esta sesión, pues la ley no los obliga a concurrir. Vienen porque quieren contribuir a que cumplamos con el mandato que nos dio la Sala, que consiste en investigar las fallas del Transantiago y determinar las responsabilidades que de ellas surjan.

Nuestros invitados pueden hacer una exposición de unos doce minutos cada uno y luego quedarán a disposición de la Comisión para responder las consultas que se les formulen.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Héctor Moya.

El señor MOYA.- Señor Presidente, por su intermedio, permítame agradecer la invitación que nos ha cursado La Comisión.

Para nosotros, como Subus Chile, empresa operadora de servicios troncales, es muy importante poder entregar nuestra opinión respecto de las materias que investiga esta Comisión.

Me acompañan Claudia Brande, directora de asuntos corporativos, y María Fernanda Márquez, directora de finanzas.

En honor al tiempo, seré extremadamente breve. Si bien habíamos preparado una exposición bastante larga, me voy a permitir acortarla y dejar los documentos a la Comisión.

Como es sabido, en el proyecto Transantiago interviene una serie de instituciones públicas: el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, la Intendencia de la Región Metropolitana, la Comisión Regional del Medioambiente y la Sectra, que son los organismos públicos que iniciaron este proyecto. Todos ellos actúan coordinados por la secretaría ejecutiva del Transantiago.

En el marco del proyecto se licitaron a entes privados la administración financiera del Transantiago, AFT, que fue adjudicada a un consorcio integrado por cinco bancos, Sonda y Falabella; la operación de las líneas troncales, que se adjudicó a cinco empresas distintas, y las zonas alimentadoras. También se licitó el servicio Transantiago Informa. Junto a todos ellos funciona otro operador: Metro S.A.

Respecto del cumplimiento de las instituciones, tanto públicas como privadas, puedo decir que, de acuerdo con las bases de licitación del servicio troncal 2, el Ministerio de Obras Públicas y el de Vivienda tenían compromisos en materia de infraestructura, los cuales decían relación con la construcción del corredor Santa Rosa, cuya entrega estaba programada para agosto de 2006. Como todos sabemos, ese corredor todavía está en construcción y, según se ha dicho, se terminaría en mayo del 2008.

La operación del troncal 2 por la calle Santa Rosa, en estos momentos, es una operación absolutamente irregular. Tiene desvíos permanentes y se está transitando por una calle que se está construyendo.

En cuanto a las estaciones de trasbordo, la de Santa Rosa también está en construcción. La estación intermodal de La Cisterna empezó a funcionar en mayo

del 2007. Además, se suspendió la construcción de otra estación que íbamos a utilizar: la de Quinta Normal.

Respecto de la repavimentación de los ejes prioritarios, en el caso del sector Santa Rosa, entre Vespucio y Gabriela, efectivamente se cumplió; la Gran Avenida se repavimentó, al igual que Recoleta; Independencia también fue repavimentada, y en cuanto a la calle Gabriela, eje muy importante, no se cumplió.

En las imágenes que proyectamos, se puede apreciar -desgraciadamente la primera no se ve bien- cómo operamos en Santa Rosa: en una pista, con autos, camiones, buses y desvíos permanentes, porque se encuentra en construcción.

La segunda imagen muestra la vía exclusiva de Gran Avenida, en que se ve pintada la pista amarilla. Dice: "Sólo buses", pero se usa de estacionamiento. Por lo tanto, los buses tienen una operación bastante irregular.

Las dos fotos siguientes muestran la infraestructura de La Pincoya y La Pintana, en que el estado del pavimento no está de acuerdo con lo que requieren los buses que trajimos.

Esta imagen es bastante decidora: llamamos cabecera a los lugares donde el público sube a los buses. La foto corresponde a la zona sur, en La Pintana, en la calle Los Plátanos, en que atendemos entre 17 mil y 20 mil personas diarias.

Como se puede apreciar en la primera fotografía, no hay veredas ni paraderos. Simplemente, las personas esperan la llegada de los buses en la calle.

La segunda foto muestra una cabecera en el sector sur, donde existe un basural. En ese lugar están los buses y esperan a las personas.

La siguiente imagen expone el cruce ferroviario San Bernardo, conocido como San José, cerca del cual -a 200 metros- construimos un terminal que opera con 120 buses. Ésa es la vía férrea al sur. Cuando en ese lugar se juntan Metrotrén y trenes de carga y de pasajeros, esperamos hasta 15 minutos con los buses, los cuales tienen salida al terminal cada un minuto, lo que significa que se hace una fila de quince buses cuando se baja la barrera, lo que, obviamente, hace que la gente de San Bernardo no reciba la atención que correspondería.

En relación al AFT, puedo señalar que, en nuestra opinión, en lo que se refiere a la integración tarifaria y al *clearing*, que es el reparto de los dineros a los distintos operadores, esa implementación ha sido parcial. En materia de información, según el contrato de los operadores con el AFT, cada ocho horas debería llegarnos la información de la venta que tenemos en cada bus.

En este momento, estamos recibiendo esa información, incluso, con hasta 30, 40, 50 y 60 días de atraso. O sea, no sabemos cuánto vende un bus al día. Obviamente, eso complica mucho nuestra operación.

En lo que respecta a la validación y gestión del medio de pago -las tarjetas bip-, a nuestro juicio, están implementadas.

Respecto de la red de comercialización y recarga de tarjetas, creemos que esa materia está incompleta. En todas las zonas periféricas y, concretamente, en la que atendemos, no hay red de recarga. Por lo tanto, las personas tienen que recargar en el Metro o en los centros bip. Eso genera que durante los lunes la evasión en nuestro troncal sea muy grande, porque la gente no tiene dónde recargar la tarjeta.

Respecto del recaudo y custodia de fondos, no tenemos opinión, porque, hasta hoy, como operadores, no recibimos información de los ingresos del sistema.

El AFT ha cumplido con el pago a los operadores del sistema. Sin embargo, no ha cumplido en lo relacionado con el sistema de apoyo y control de gestión de flota, cuestión que hemos criticado duradamente. Personalmente, considero que uno de los grandes daños que el AFT ha hecho a los operadores es no haber cumplido con el sistema de gestión de flota.

Los esfuerzos que hacemos por sacar las flotas a la calle no dan satisfacción al usuario. Si una persona espera 15 ó 20 minutos en un paradero -lo cual es cierto-, tiene todo el derecho a reclamar, puesto que, si los buses salen cada uno y tres minutos, entonces los intervalos en los paraderos no deberían ser superiores. Sin embargo, son superiores porque el sistema de gestión de flotas, fundamental para fiscalizar y para manejar flotas de esta magnitud, no está funcionando y nunca ha funcionado, pero se quiso hacer creer a la opinión pública, especialmente a la prensa, que los GPS eran el sistema de gestión de flota. Aclaro: el GPS no tiene nada que ver con la gestión de flota; sólo es un instrumento más.

Por otro lado, en mi opinión, todo el equipamiento a bordo de los buses no funciona.

No está instalado el equipo de comunicación de voz con el conductor, clave para dirigirlos. El sensor de pasajeros, el botón de pánico, la consola del conductor y el sensor de puertas abiertas no funcionan. Las cámaras de seguridad sólo funcionan parcialmente.

Quisiera detenerme unos momentos en lo que dice relación con el Metro.

A nuestro juicio, el Metro ha sabido entregar una versión a la opinión pública que ha afectado gravemente a los operadores de superficie. Por esa razón, agradezco la invitación a la Comisión, para aclarar también este punto.

En 2004, el Metro -voy a dejar todos los antecedentes a la Comisión- sabía que con Transantiago tenía que transportar 2,3 millones de personas al día. Reitero: en septiembre de 2004 firmó contrato con el Ministerio de Transportes para transportar 2,3 millones de personas al día. Sin embargo, recién en noviembre de 2006, el directorio de Metro mandó una carta, que ahora es pública, al Ministerio de Transportes y a Transantiago, señalando que no era capaz de cumplir con ese compromiso.

Nos parece que esa irresponsabilidad de Metro, por haber esperado dos años para darse cuenta de su falencia, gravitó fuertemente en el mal comienzo de Transantiago.

Es más -lo señalo con detalle en mi presentación-, el 29 de diciembre de 2006 se nos comunicó que debíamos incorporar 500 buses adicionales para proteger al Metro.

¿De dónde sacábamos 500 buses si estábamos a treinta días de partir? Se nos dijo que usáramos buses usados. Pero el troncal que represento, por contrato, sólo podía usar buses nuevos. No estábamos preparados para utilizar vehículos usados.

El 9 de febrero del presente año, un día antes de partir Transantiago en régimen, firmamos un contrato en el cual Subus se comprometió a colocar 215 buses usados. Esto nos significó arrendar buses viejos, instalar terminales y hacer frente a una situación para la cual no estábamos preparados.

Esa flota ha sido la que ha marcado a Subus durante todo este tiempo. Aunque tenemos 662 buses nuevos, hemos debido operar buses viejos que, en mi opinión, son incontrolables.

Por esa razón, responsabilizamos de esa falla específicamente al Metro porque avisó tarde.

En relación con los cumplimientos, Subus Chile, en virtud de los antecedentes que se encuentran en los contratos y que, a nuestro juicio, son los que valen, estaba comprometido a traer 662 buses, que cubrieran 93.200 plazas.

El 10 de febrero de 2007 teníamos inscritos en el ministerio 662 buses, de los cuales 530 articulados y 132 de doce metros.

Las plazas totales ofrecidas fueron 97.738, es decir, más de las que estaban establecidas en el contrato.

Contratamos a nuestros conductores desde el primer día que iniciamos la operación, de acuerdo con las bases de licitación. En ese sentido, creemos que hemos cumplido en relación con nuestros conductores.

Como me quedan sólo dos minutos, me voy a saltar directamente a la parte que consideramos importante que conozca la Comisión, que habla de los aportes que ha hecho Transantiago. En ese sentido, no

cabe duda de que Transantiago, pese a todas las críticas, ha sido un aporte a la ciudad de Santiago.

En lo que se refiere a contaminación ambiental, anteriormente los buses aportaban el 32 por ciento del material particulado proveniente de la combustión de petróleo diésel. Hoy, según mediciones realizadas por instituciones públicas, el material particulado ha bajado a 13 por ciento.

Con respecto a la contaminación acústica, se hizo un estudio en la esquina de las calles Bandera y Alameda. Allí, antes de Transantiago, los decibeles alcanzaban a noventa. Hoy sólo hay setenta. Es decir, la contaminación acústica se redujo en veinte decibeles en ese lugar.

En cuanto a la congestión, de los 327 recorridos que tenía la malla antigua de la locomoción tradicional, alrededor de 290 pasaban por la Alameda. Hoy, con el sistema tronco-alimentador, es notoria la menor cantidad de buses que circulan por esa arteria.

Por otra parte, como el sistema antiguo consistía en pequeños operadores, ellos sacaban todos sus buses a la calle durante todo el día. Actualmente, la operación en la ciudad es la misma que hace Metro, cual es sacar todos los buses por la mañana y guardar el 40 por ciento durante las horas valle, para no congestionar la ciudad.

Con respecto al aporte que los operadores hemos hecho a la recaudación fiscal, les quiero presentar algunos antecedentes para desvirtuar un mensaje público respecto de que Transantiago ha sido una especie de barril sin fondo, según han dicho algunas autoridades. En ese sentido, el aporte que Transantiago ha hecho en IVA a la recaudación fiscal por los buses nuevos ha sido de 148 millones de dólares. El IVA proveniente de los terminales ha sido de 16 millones de dólares. Además, hay que considerar el impuesto específico al petróleo, al diésel y de timbres y estampillas. En suma, el sistema ha aportado 297 millones de dólares a las arcas fiscales en el último año, esto es, más de lo que éstas han puesto en Transantiago.

Además, todos los operadores privados - adjunto el cuadro detallado- aportamos 230 millones de dólares a lo que se denomina la RTO, la Reserva Técnica Operativa. Cabe señalar que cada empresa tenía cuatro años para pagarlo. Ya se han pagado tres cuotas y falta la del próximo año.

En relación al tema laboral, adjunto detalle de sueldos de trabajadores de Subus. En concreto, un trabajador conductor de nuestra empresa hoy tiene una renta de 572 mil pesos. Creemos que ése es un aporte al trabajo. Hoy tenemos 1.800 conductores y en junio del próximo año debiéramos llegar a 3.500.

Para terminar, quiero dar a conocer un ejemplo en el tema previsional, que es muy importante. He puesto el ejemplo de dos trabajadores, conductores de Subus, con nombre y RUT. Uno de ellos reunió en la AFP, durante 23 años de trabajo en la locomoción colectiva tradicional, 1.978.649 pesos. En cambio ahora, en 23 meses -o sea, en menos de dos años- de trabajo con Subus, ya ha reunido 1.118.967 pesos.

El otro caso expuesto es muy similar. Destaco esos ejemplos porque para nosotros es importante el tema de la previsión de alrededor de 18 mil conductores que trabajan en la locomoción colectiva.

Gracias, señor Presidente.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, antes de iniciar mi exposición, quiero decir que si hoy no hubiese asistido a esta Comisión, se hubiese dicho que Navarrete es el malo, tal como ocurrió en marzo. Estoy dando la cara por lo que represento y no quiero que se repita lo que se dijo anteriormente.

Respecto de lo planteado por ustedes, yo separaría los hechos en dos: lo que ocurrió antes del 10 de febrero de 2007 y lo que ocurre después, cuando Transantiago está en régimen.

En 2001, hicimos los alcances respecto a la primera licitación de Metrobús, a la cual no asistimos, y en donde las empresas Alsa, española, y Redbús, chilena, postularon a Metrobús. La licitación fracasa abiertamente, por la invitación de negocios que en ese momento hacen las autoridades del Ministerio de Transportes.

En agosto de 2002, realizamos un paro, que fue de público conocimiento. A lo mejor no era la forma correcta de manifestarse, pero ya en esos momentos estábamos señalando abiertamente que lo proyectado por las autoridades de Gobierno no era el camino correcto de un proyecto de concesión de vías en la ciudad de Santiago.

En septiembre de 2002, conversamos con Juan Enrique Coeymans y le solicitamos a la Universidad Católica trabajar en conjunto con la institución que represento, la Asociación Gremial Metropolitana. Se nos señaló que por ningún motivo, porque trabajar con nosotros era complicado. Al respecto, Coeymans dijo en esa conversación que modificar la malla de recorridos, hecha por los operadores a quienes represento, era inviable. Lo afirmó el señor Coeymans; no yo. ¡Era inviable!

Frente a esa situación, decidimos contratar a la Universidad Andrés Bello y a la consultora Steer Davies Gleave, en noviembre de 2002. Empezamos a trabajar seriamente y propusimos un proyecto alternativo, en mayo de 2004, en donde se utilizara la

Alameda como troncal, con dos o cuatro alimentadores, porque considerábamos que lo que se iba a hacer con el Transantiago implicaba un proyecto muy grande que no íbamos a ser capaces de desarrollar.

En ese momento, el ministro de la época dijo que lo que proponían los microbuseros no era viable y, por lo tanto, debimos guardar todo el trabajo que hizo la Universidad Andrés Bello en conjunto con Steer Davies Gleave.

Desde ese instante, el Ministerio de Transportes toma la decisión de comenzar el proyecto Transantiago lo más rápido posible.

En 2004, le entregamos al ministro Etcheberry nuestra opinión formal respecto del error que se estaba cometiendo, en el sentido de que el Transantiago no contemplaba, ni contempla hoy, inversión en infraestructura vial, que según nuestros cálculos equivale a 2 mil millones de dólares. Mientras no se resuelva el problema de la infraestructura vial, no habrá velocidad comercial de flota. Esa velocidad debiera fluctuar entre 22 y 23 kilómetros por hora -así fue diseñada-, por lo que pretender resolver algo sin reconocer que se debe invertir 2 mil millones de dólares en infraestructura vial, indudablemente, mantendría la permanencia de la problemática que vivimos actualmente.

Esta situación se la comunicamos formalmente al ministro Etcheberry en su momento, quien dijo que se debía seguir adelante con el plan. Nadie puede desconocer que la asociación gremial que representaba en ese momento lo hizo formalmente.

Luego se empezó a trabajar sobre un modelo teórico -no voy a profundizar en ello, porque ustedes saben quién modelo Transantiago-, que en su primera etapa de modelación contemplaba 5 mil 500 buses. Con esta cantidad de buses, no hubo oferentes, nacionales ni internacionales, porque los números eran negativos. Nadie postuló.

¿Qué hizo la autoridad de la época? Bajó de 5.500 a 4.635 buses. Ahora sí se vieron bonitos los números y fueron azules. Y en ese escenario, indudablemente, hubo interesados en participar, internacionales y nacionales, pero ya el Gobierno no podía no reconocer -específicamente, el ministro Etcheberry- que con los 4.635 buses iba a sostener el transporte público de la ciudad.

Se le advirtió, pero no quiso entender. Se desarrolló el proceso de licitación, participamos en dicho proceso y ustedes saben cuánto ganamos del Transantiago. Fuimos a una cuestión clara y abierta. Ya se había iniciado el proceso del Transantiago, no en la etapa de proyecto, sino que era una realidad concreta. Estábamos en la etapa de implementación.

En agosto de 2006, pedimos una entrevista con el ministro Espejo y nos sentamos con él y con todos sus asesores representantes de Steer Davies Gleave y quien habla. ¿Y qué ocurrió? Nuevamente, le planteamos los problemas que, desde nuestra perspectiva, se iban a ocasionar en régimen. Además, planteamos cuatro alternativas, no hechas por Manuel Navarrete ni por la Asociación Gremial Metropolitana, sino por la Universidad Andrés Bello y por la consultora inglesa Steer Davies Gleave, que nosotros contratamos.

¿Qué dijimos en ese momento? Lo que le ocurría al sistema en ese instante, cuando la gente tomaba un bus en un origen y se bajaba en un destino. Por lo tanto, el sistema no tenía trasbordos, pero, en el futuro, el sistema contemplaría origen, trasbordo y destino. Señalamos claramente al ministro Espejo, con rojo, lo que le iba a ocurrir al sistema cuando partiéramos: origen, trasbordo, destino, trasbordo, caminata, espera, subida al bus.

Entonces, ante esa situación, planteamos lo siguiente: Vamos a proponer nuevamente -ahora somos parte del Transantiago- cuatro alternativas.

Alternativa a): planteábamos redefinición de las rutas, que requeriría modificación de los contratos. Además, se hacía necesario implementar un sistema de clearing entre operadores de áreas compartidas e implica suspender la operación de régimen por un período mínimo de un año, adicional a la postergación actual. Nuevo diseño. Poder requerir pagos del Estado a operadores durante el período de postergación.

¿Qué resultados esperábamos con esa alternativa a)? Mejorar marginalmente los tiempos de viaje debido a una mejor administración de la flota. No mejora condiciones de comodidad, pero reduce sensiblemente la cantidad de trasbordos.

Alternativa b): gradualidad en la aplicación del nuevo diseño, lo que implicaba seleccionar un corredor de prueba con un conjunto de alimentadores. Por ejemplo, el troncal 4, Alameda, con alimentadores.

Condiciones de aplicación: requiere modificar contratos y reprogramar el inicio de operaciones en régimen de diferentes operadores; puede afectar la definición de actividades del Siaut; puede implicar pagos del Estado a los operadores en la etapa de postergación. Dependiendo de los resultados iniciales, se podrían requerir nuevos cambios y, eventualmente, postergaciones.

Resultados esperados: mejora marginalmente los tiempos de viaje en la misma medida que el diseño original, mantiene condiciones de comodidad iguales al diseño original -es decir, la gente va a andar todo el día con los buses llenos- y extiende el período de aprendizaje de los usuarios.

Alternativa c): implicaba mejoras en la infraestructura y forma de pago. Consiste en implementar segregación física de vías de las principales rutas troncales, a través de medios de instalación simple, y modificar el sistema de pago para permitir mejores velocidades de carga y descarga de los buses.

Condiciones de la aplicación: se requiere inversión pública, la implementación de los medios de segregación de las vías y, eventualmente, un sistema de pago fuera del bus; señalización y medios complementarios de información.

El análisis de los impactos de tráfico y definición de soluciones en áreas específicas se pueden implementar sin modificar los contratos de operación, pudiendo afectar los contratos del AFT por gestión del medio de pago, lo que podría requerir de postergación adicional.

Resultados esperados: mejora sensible de los tiempos de viaje, afecta negativamente al transporte privado, asigna prioridad explícita al transporte público, mantiene condiciones de comodidad igual al diseño original, estos es, los vehículos estarán siempre con su capacidad de pasajeros completa en las horas peak de la mañana, del mediodía y de la tarde.

Alternativa d): mejora de la infraestructura en vías, troncales y paradas.

Consiste en implementar segregación física de vías en los troncales principales, a través de una instalación simple. Requiere inversión pública. La implementación de los medios de segregación de las vías, señalización y medios complementarios se pueden lograr sin modificar los contratos de operación y probablemente no requiera postergación adicional.

Resultados esperados: mejora sensible de los tiempos de viaje, afecta negativamente al transporte privado, asigna prioridad explícita al transporte público, mantiene condiciones de comodidad igual al diseño anterior.

La proposición de la consultora Steer Davies Gleave fue la alternativa d), que era la que generaba menos problemas a partir de la entrada en régimen. Frente a aquello no hubo respuesta en agosto de 2006.

Finalmente, ¿qué entendemos que la gente quiere del Transantiago? Menos contaminación y reducción de los tiempos de viaje. Para ello, se requiere de una infraestructura vial adecuada, por lo que se requiere una inversión de, a lo menos, 2 mil millones de dólares. Por lo tanto, es necesario tomar la decisión de invertir.

Además, es necesario tomar medidas transitorias. En ese sentido, cuando el ministro René Cortázar asume su cargo, sin tener conocimiento, ya que nosotros no le informamos, a nuestro juicio tomó el

camino correcto, ya que eligió la alternativa c): vías exclusivas, vías segregadas, zonas pagas bajo los buses y más buses en el sistema.

El modelo fue diseñado con 4.635 buses; posteriormente, como señaló Héctor Moya, entre noviembre y diciembre de 2006, aumentó a 5.100; luego se amplió a 5.600 y, durante la gestión del entonces ministro Sergio Espejo, se aumentó a 5.900. En la actualidad, el ministro René Cortázar ha señalado que el sistema requiere 6.400 vehículos. En ese sentido, espero que lo logre llegar a esa cantidad de buses, ya que eso va a significar un alivio para la gente. Pero no resuelve los problemas históricos que nosotros deseamos que se solucionen: la contaminación y los largos tiempos de traslados, lo que -repito- significa que se debe invertir en infraestructura vial. Si queremos hacer un tipo de transporte, como el que se señaló por televisión hace 5 ó 6 años, muy cómodo para todos, falta lo que señalamos en su momento.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, agradezco la presencia de los señores Héctor Moya y Manuel Navarrete, ya que nos permite hacer una serie de consultas respecto de la perspectiva de la empresa, de quienes están trabajando en el sistema, y poder aclarar una serie de dudas.

Ahora bien, los señores Enrique Méndez y José Manuel Mena, representantes del AFT, dijeron que uno de los problemas más importantes para implementar el sistema de gestión de flotas fue la falta de buses, la escasa y nula cooperación de los operadores, llegando a señalar que, en algunos casos, hubo un posible boicot en contra de la labor del AFT.

En ese sentido, ya que fueron aludidos directamente, me gustaría saber su opinión al respecto.

Por otra parte, ¿en qué época se percataron de los problemas que tenía el AFT en relación al sistema de explotación de flota?

¿Prestaron algún tipo de ayuda al AFT para intentar solucionar los problemas que tenían en esta materia? ¿Es efectivo que ustedes están invirtiendo en tecnología interna de control de flota y de cobro? ¿Han debido implementar tecnología para control y gestión de flota?

Si es que han debido implementar esta tecnología, ¿quién es el responsable de que el sistema hoy no funcione correctamente? ¿El AFT, Sonda O ustedes? ¿Quién?

Si la respuesta, por ejemplo, fuese Sonda, ¿cuáles son las tareas que Sonda aún no ha cumplido y cuáles son las que ya ha cumplido? ¿Cuánto falta? ¿Creen que Sonda podrá implementar un sistema

tecnológico tan complejo como el que ustedes mismos han descrito de aquí a diciembre? ¿Será capaz de hacerlo?

Si el funcionamiento óptimo de Transantiago recae, entre otros, en la gestión de flotas, ¿qué futuro tiene el Transantiago si la empresa encargada de esta materia -el AFT o Sonda- no cumple lo prometido, como ha sucedido hasta ahora?

Por otro lado, me parecen muy buenas sus exposiciones -especialmente la del señor Moya-, pero referida más bien a los problemas de otros. Pero quiero conocer también los problemas que ustedes han tenido. Vale decir, hay cosas que la ciudadanía también se pregunta y me gustaría que, de una u otra manera, los señores Moya y Navarrete nos pudieran responder.

Más allá del problema de Santa Rosa, de tal o cual desvío, de los distintos problemas, ¿ustedes cumplieron con la cantidad de buses requeridos para el principio del plan, cuando postularon y dijeron que al día 10 de febrero iban a tener determinada cantidad de buses? ¿Cumplieron con esa cantidad? ¿Están cumpliendo con las frecuencias que se les exige? Repito: más allá de problemas de desvíos, quiero saber si se está cumpliendo con esa frecuencia.

¿Qué está ocurriendo los fines de semana y los festivos, en que no hay suficientes buses? Tenemos problemas espantosos y, obviamente, toda la gente le echa la culpa al Gobierno, pero me da la impresión de que hay un problema de gestión. Hemos visto cómo ha colapsado la locomoción en los domingos, sábados o festivos, en que no hay suficientes buses, pero se supone que debieran estar. ¿No los sacan? ¿Qué ocurre? ¿Qué pasa, además, con el tema del recorrido nocturno, en que se observa una baja impresionante en la cantidad de buses, por lo que se forman colas en todo Santiago, no solamente en las zonas que cubren ustedes, sino también en otros lados?

He dicho, señor Presidente.

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, por su intermedio quiero responder las consultas del señor Farías que, efectivamente, van al fondo del problema.

En lo que respecta a lo dicho en esta Comisión por el señor Mena -lo vi en la prensa-, efectivamente, ellos minimizaron la responsabilidad respecto del tema gestión de flota, por razones obvias: no la habían cumplido. Pero no cabe duda de que cualquier experto en transporte al que se le pregunte dirá que para operar bien se necesita infraestructura, buses y gestión de flotas. Es imposible que una operación -en el caso de Subus, por ejemplo, tenemos más de 800 buses operando- se pueda dirigir sin un sistema de gestión de flota.

Respecto de cuándo estaría listo ese sistema, todos los operadores tuvimos una reunión con el ministro Cortázar, en septiembre, y se acordó crear una comisión tecnológica en la cual cada empresa aporte sus técnicos para definir el tema de la gestión de flota y se están haciendo esfuerzos para buscar fórmulas de una gestión de flota -llamémosla- "artesanal" o no definitiva, porque, a nuestro juicio, una gestión de flota definitiva no estará lista antes de un año.

Cada empresa está haciendo sus esfuerzos. En el caso concreto de Subus, hemos contratado a un número muy importante de ingenieros, que hemos traído de distintas partes del mundo, para que nos preparen un sistema de gestión de flota en caso de que falle el tema tecnológico.

Sin embargo, en mi opinión, debiéramos tener un sistema antes de diciembre, quizás no definitivo, pero que, al menos, muestre en la pantalla cuánta distancia hay entre un bus y otro. Eso es clave para dirigir una flota y prestar el servicio que necesitamos entregar a la gente, ya que ésta tiene mucha razón cuando reclama con respecto a los intervalos de espera en los paraderos.

Con relación a quién es el responsable, por lo menos mi opinión es categórica: el AFT. El ministerio de Transportes y nosotros hemos firmado contratos con el AFT y ésta contrató a un operador tecnológico que, en este caso, es Sonda. Ésa es una definición que ellos tienen que decidir. Pero para nosotros quien debe responder es el AFT.

Ahora, ¿son capaces de hacerlo? No alcancé a dar mi respuesta en la presentación, pero de los doce puntos que dimos como solución, Subus propone que la AFT se quede solamente con lo que sabe hacer: el manejo de las platas, el recaudo y el clearing. Y que todo lo que no sabe hacer, y que ha demostrado claramente durante todo este período, se licite a empresas que tengan un reconocido prestigio mundial en manejo de flotas; concretamente, me refiero a la gestión de flotas.

Respecto del caso hipotético sobre qué pasaría si no cumple, para nosotros no es posible no cumplir. No podemos seguir operando a ciegas con 6 mil buses. El Gobierno no puede controlar esa cantidad de buses y tampoco puede fiscalizar ni sancionar a los operadores, porque no tienen los instrumentos adecuados para hacerlo. Por lo tanto, no es posible tener Transantiago sin una gestión de flota.

¿Cuáles son nuestros propios problemas? Agradezco la pregunta, porque, efectivamente, no vinimos a defendernos, sino a exponer lo que pensamos como empresa. Sin embargo, si me preguntan si Subus cumplió con los buses, respondo que sí. Ofertamos 662 buses nuevos y llegaron a Chile y se inscribió esa

misma cantidad en el ministerio. ¿Cumplimos con la contratación de los conductores y la capacitación? Sí, categóricamente. Contratamos a todos los conductores. Éramos una empresa nueva, con contratos y con sueldos fijos, como lo establecían las bases de licitación. Nuestros documentos son públicos.

En lo que respecta a fallas propias, efectivamente, no puedo negar que hubo una mala operación respecto de los ex buses amarillos, que tuvimos que contratar, porque el Metro falló. Son incontables, por lo que esperamos, con ansias, que lleguen los buses nuevos para operarlos directamente, porque no somos capaces de controlar esa flota.

Con relación al tema de la frecuencia, respondo categóricamente: Subus saca todos los días el ciento por ciento de los buses a la calle. Es más, el ministerio, a partir del 22 de octubre, nos estará controlando con una modificación de contrato, donde creamos el ICP, Índice de Control del Plan de Operación. Subus tiene rangos que van entre el 95 y el 99 por ciento de cumplimiento. Esto no lo he dicho yo, sino el Ministerio. Por esa razón, puedo afirmar con claridad que sacamos los buses a la calle.

Frente a su pregunta de si prestamos un buen servicio, respondo que no, porque tenemos usuarios que deben esperar media hora o 20 minutos, y eso no es justo. Por lo tanto, respecto de esa situación, no cabe duda de que hay perjudicados.

¿Qué pasa los fines de semana? Estoy totalmente de acuerdo con lo que señaló el diputado Farías, en el sentido de que es notorio para cualquier persona que transita por la Alameda, por Santa Rosa, por la Gran Avenida, por Independencia o por Recoleta que el sábado -en mi opinión, desde las 16.00 horas en adelante- y el domingo completo había más gente que buses. Eso no depende de los operadores, sino únicamente y exclusivamente de una decisión del Ministerio de Transportes. No podemos sacar más buses, porque nos multan. Así de claro.

Como anécdota, les comento que para el 18 de septiembre hubo cinco días feriados y el Ministerio llamó a todos los operadores y nos dijo que sacáramos los buses a la calle. ¿Cuál fue nuestra respuesta? Todos los buses estuvieron en la calle. ¿Hubo algún reclamo en esos días? Sobraron buses. Ésa es una decisión que no puede tomar el operador, sino el Ministerio de Transportes.

Respecto de ese tema, los días laborales sacábamos el ciento por ciento de los buses a la calle en la mañana y, por una definición del Ministerio de Transportes, sacábamos el 80 por ciento en la tarde. Para mí, eso no tenía lógica. Hoy se corrigió con la modificación de contratos y, desde julio, los operadores estamos sacando el ciento por ciento de los

buses en la mañana y el ciento por ciento en la tarde, y se alargó la transición que llamamos noche, que comenzaba a las 23.00 horas, pero ahora iniciamos los servicios nocturnos iniciamos a la 1.00 horas.

En el tema de los servicios nocturnos -puedo entregar estadísticas a esta Comisión-, se trata de un costo que, en mi opinión, Transantiago no debiera pagar. Sale más barato poner autos colectivos que buses. En la noche, nosotros movemos los buses absolutamente vacíos y lo único que hemos logrado son asaltos, agresiones a los conductores y una serie de problemas gravísimos, porque Santiago es una ciudad que, al menos de lunes a jueves, nunca ha tenido servicio nocturno.

Gracia, señor Presidente.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, quería preguntar si el Ministerio de Transportes tiene por contrato la capacidad de restringir los buses. Me parece realmente insólito. Me gustaría saber por qué se restringió una cantidad determinada de buses. ¿Está en el contrato?

Por otra parte, me gustaría hacerle dos consultas al señor Navarrete. ¿Cuántos buses antiguos tiene operando actualmente, en comparación con los buses nuevos? ¿Esperó o forzó la falta de alimentadores para ingresar buses antiguos? Eso es lo que se dice en el ambiente, y mi deber es consultárselo, para aclararlo.

A su juicio, ¿cuál es su responsabilidad en la falta de alimentadores?

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

El señor MOYA.- Efectivamente -soy categórico-, por contrato, el Ministerio nos rige absolutamente; incluso, en la frecuencias mínima y máxima.

Por otra parte, cada movimiento de un bus son kilómetros y, por lo tanto, quien define cuántos kilómetros paga la bolsa es el Ministerio de Transportes. Ellos son los que nos ordenan.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, fue de público conocimiento lo que ocurrió el 10 de febrero y en marzo. A través de los medios de comunicación, en marzo reconocimos nuestra incapacidad de haber operado los buses el 10 de febrero de acuerdo con los compromisos, por lo que fuimos multados fuertemente.

A Transantiago hubo que pagarle 30 mil unidades de fomento por el 10 de febrero, porque fuimos sancionados en esa condición. No se trata de que haya habido un boicot nuestro.

El señor Moya señaló hace poco rato que en el mes de noviembre de 2006 le dijeron a Subus que requieren 200 buses amarillos, pero le faltó decir 200 y tantos buses amarillos a Express Uno y cien buses a Alsacia.

En el caso de la troncal 2 y 4, las bases de licitación son explícitas: sólo buses nuevos. En consecuencia, a partir del 10 de febrero se operó contra las bases de licitación, y hoy siguen operando así. Nosotros no hemos hecho cuestión ni lo vamos a hacer, debido a los problemas que tiene la gente.

¿A quién se afecta el 10 de febrero cuando a estas empresas se le requieren esos buses? Indudablemente, al operador que represento, por los buses que eran para nosotros, los famosos "enchulados". Hoy tenemos 2.200 buses usados, no nuevos, para operar 1.800 buses por día. Ésa es nuestra obligación por contrato. Transantiago nos exige menos buses de los 2.200, derivado de que ya están en un estado que no corresponde para la operación que exige Transantiago, por lo que hemos tenido que contratar más buses para cumplir con Transantiago.

¿Qué hicimos estos días, lo cual es de público conocimiento? La troncal 5, que pertenece a Metropolitana S.A., tiene un compromiso de bases de licitación de llegar con los buses nuevos en octubre de 2008, señor Presidente. Repito: ¡octubre de 2008! ¿Y qué hemos hecho? Hemos adelantado en un año -quiero que se escuche claramente: ¡en un año!- la llegada de los buses nuevos. De los buses de la troncal 5 que debieran estar en octubre de 2008, en los próximos días comienzan a llegar 500: 300 buses de doce metros y 200 articulados. Dado que sabemos claramente que la operación se debe hacer con buses nuevos, hemos invertido, un año antes, 120 millones de dólares. Y esos buses comienzan a llegar en los próximos días.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero agradecer la presencia de todos los invitados, más aun si es voluntaria.

Ustedes han hablado de infraestructura vial, de gestión de flota, etcétera, pero su responsabilidad es el tema buses, su funcionamiento, su número, etcétera, y es aquí donde quiero ahondar.

En varias oportunidades he leído y escuchado, especialmente al señor Navarrete, sobre el número de buses, tema central en esta Comisión. Aquí tengo anotadas algunas frases tuyas expresadas, por ejemplo, en programas de televisión, en los cuales usted planteó que en el 2002 ó 2003, cuando se llamó a los oferentes, se pedían 5.500 buses, pero que eso no era negocio para los empresarios, los futuros operadores, por lo cual éstos habrían hecho gestiones e influido en el gobierno

para disminuir dicho número y llegar a 4.800 debido al -todos lo sabemos- número de buses, la cantidad de choferes, de funcionarios, etcétera, y que usted, a su vez, habría advertido sobre la necesidad de que fueran más buses.

En consecuencia, es importante que nos aclare si efectivamente fue así, si hubo presión y con qué personero del Gobierno habló usted, ya que es importante precisar, a los efectos de nuestro cuaderno separado, quién tuvo información de parte de un empresario importante en el tema de la operación de buses. ¿Quiénes fueron los ministros? ¿Qué le dijeron? ¿En qué consistió? ¿Fue Estévez, Espejo o Etcheberry? ¿O los tres?

También quiero que nos aclare más respecto del 10 de febrero. Recuerdo que usted dijo que los choferes no habían llegado porque no tenían cómo llegar al trabajo, que se habían quedado dormidos, que no sabían cuál era el trayecto, en fin, una explicación que, a todas luces, no convenció a nadie, ni a mí tampoco. A lo mejor, puede haber sido muy cierto, sobre todo cuando se venía ese tema que era una avalancha gigantesca y que se sabía muy importante. Entonces, no me parece que la razón haya sido que los choferes no llegaron. Realmente, no me parece.

Además, en varias oportunidades hemos invitado a distintas personas a esta Comisión y, si no me equivoco, un ex ministro habló de boicot, en el sentido de que ustedes estarían boicoteando el proyecto, el programa o el inicio del Transantiago. Entonces, creo que es el momento de aclararlo.

El señor MELERO.- Fue el subsecretario Danilo Núñez.

El señor OLIVARES.- Dijo que los habían engañado.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, mi última pregunta dice relación con la viabilidad del proyecto, en dos aspectos. ¿Usted cree que esta cuestión se normalizará de aquí a diciembre de este año? ¿O estamos jugando con la ilusión o estamos generando falsas expectativas a los chilenos? Lo pregunto para que nos vayamos preparando para esa fecha.

Por otro lado, ¿tiene viabilidad este negocio desde el punto de vista de la estructura troncal y alimentador, del número de transbordos? O sea, por mucho que le hagamos arreglos, ¿va a funcionar este plan? ¿O usted cree que definitivamente habría que hacer una cirugía mayor?

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, respecto de la pregunta sobre el 10 de febrero, efectivamente ese día hubo un caos por parte de Gran Santiago y Metropolitana, las dos empresas que represento. En ese momento entendimos claramente que

los choferes no habían salido a trabajar el primer día. Al cabo de dos o tres días, comenzaron a trabajar nuevamente los choferes del antiguo sistema que había al 9 de febrero. A partir de ese momento, empezamos a detectar una serie de problemas técnicos que tenían nuestros buses. En verdad, no tiene sentido decir que nuestros buses tenían problemas, porque no me van a creer, y creo que no es la intención. Lo concreto es que fallamos como operadores el 10 de febrero. Lo dije en marzo, cuando renuncié a la gerencia, y lo reitero ahora. Eso no significa que hoy no estemos funcionando, porque ahora la cosa es diferente. Sin duda, hubo problemas.

Pero lo que no puedo aceptar ahora -ni tampoco lo hice en su momento- es que se afirmara que estuviéramos haciendo un boicot y algo en contra de lo que habíamos firmado en los contratos de concesión. Se ampararon en nosotros los problemas de diseño y todas las demás cuestiones durante un mes y medio. Sólo se señalaba como único responsable al señor Navarrete. Hoy, gracias a Dios, no sólo Navarrete es responsable, porque somos muchos los actores involucrados, respecto de los cuales esta Comisión tiene la obligación de buscar soluciones o indicaciones que vayan en el camino correcto de lo que desea la gente.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Entonces, claramente no hubo engaño ni boicot.

Coincido con usted en que, al principio, lo querían quemar en la plaza pública. Pero, en definitiva, se ha ido demostrando que no es tan así. Por lo tanto, ¿no hubo engaño, ni boicot, ni nada que se le parezca?

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, no hubo engaño ni boicot. Fuimos presionados fuertemente a través de los medios de comunicación. Si en ese momento ya era bastante conocido, después fui más conocido aún, y lo único que me preguntaban los usuarios en la calle era cuándo volvían los buses amarillos. Ésa era la interrogante de la gente. Y no sólo que vuelvan los buses, sino que también la malla. Por lo tanto, quiero dejar en claro que la pasamos muy mal, pero no con los usuarios. Y no hubo nada de lo que el diputado preguntó.

Respecto de la pregunta sobre si se arregla o no esta situación, voy a dar mi opinión, que no necesariamente es la solución del problema.

Al final de mi primera intervención señalé que, desde mi punto de vista, el ministro Cortázar va en el camino correcto. El camino correcto significaba poner una mayor cantidad de buses y modificar contratos de concesión para que los operadores fueran partícipes de esto.

Tener los 6.400 buses -espero que los tenga- no va a mejorar -quiero ser enfático- que los buses

estén en la hora *peak* del mediodía y de la tarde. Los buses van a andar llenos, porque el proyecto fue diseñado de esa manera; no fue diseñado de forma distinta. Por lo tanto, a la gente hay que decirle que va a viajar más incómoda, porque esa incomodidad va a existir.

El ministro va a resolver los problemas de aquí a diciembre. Hay que colaborar con él de diciembre en adelante, para que se construya infraestructura vial y se mejore la velocidad comercial. Si se mejora la velocidad comercial con la infraestructura con la que cuenta la ciudad, indudablemente que la gente va a sentir un alivio -eso va a ocurrir-, pero para ello debemos trabajar todos juntos en ese escenario.

Cuando me dicen que ejercí presión sobre el Gobierno anterior y, específicamente, sobre el ministro Etcheberry para que bajara la cantidad de buses, porque era un mal negocio, debo señalar claramente que las primeras bases de licitación puestas por Transantiago las leyeron muchas personas y no sólo nosotros. Al leer las bases de licitación y analizarlas económicamente, los números eran rojos, sensiblemente rojos. Simplemente, significaba perder dinero y, por lo tanto, ni nosotros ni nadie iba a postular.

¿Qué le dijimos formalmente al ministro el 3 de agosto de 2004? Le dijimos lo que señaló Steer Davies Gleaves en el punto 1.16: o se aumenta la tarifa o se provee un subsidio de entre 50 y 100 pesos por pasajero para los 5.500 buses que tenía ese proyecto. No le pedimos que la bajara, sino que pusiera una tarifa para ese negocio. Cuando se realiza un cambio de todo lo que había anteriormente, como Transantiago, los costos de explotación son distintos, porque las empresas necesitan más recursos económicos ¿Por qué son distintos? Porque hasta el 9 de febrero de 2007 quien subsidiaba el transporte eran los empresarios que tenían 1 ó 1,5 buses, quienes se amanecían reparando los buses a costo cero. En las empresas, los costos se pagan, por lo que dijimos en ese momento que la tarifa debía ser superior. La respuesta fue que no era superior.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Cree que la estructura alimentador-troncal, con ese número de buses y como está diseñado en el mediano plazo debería funcionar? Me quedó claro de que de aquí a diciembre va a mejorar o, por lo menos, están confiados en lo que ha planteado el ministro Cortázar, pero a mí me interesa conocer su opinión más a largo plazo.

En segundo lugar, ustedes le plantearon sólo al ministro Etcheberry, y a nadie más, que el número buses...

El señor NAVARRETE.- Y al ministro Espejo también.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ...era insuficiente, y cuando se planteo lo de los 5.500 buses, ustedes no presionaron para bajar esa cantidad, sino que plantearon una cosa muy distinta: o se subsidia o se aumenta la tarifa, pero nunca plantearon la posibilidad de disminuir el número de buses.

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

El señor NAVARRETE.- Respecto de si el Transantiago mejorará o no, tengo confianza en que sí. Si llegamos a 6.400 buses y se disminuye la cantidad de transbordos, mejora ostensiblemente.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, todas mis preguntas van dirigidas a don Héctor Moya, pero antes voy a hacer un comentario respecto de lo dicho por el señor Navarrete.

La huelga ilegal que él encabezó quizás no fue un error; fue un delito, y es por esa situación hoy es un reo rematado por los tribunales de justicia. Así de claro.

Agradezco la presencia del señor Héctor Moya en esta Comisión, a quien voy a hacerle preguntas muy puntuales.

En primer lugar, ¿cuántos buses sacó Subus a la calle el 10 de febrero? ¿Fue la totalidad o sólo una parte?

En segundo lugar, usted dijo algo muy importante, que por lo menos para mí resulta novedosa y compleja: que Metro S.A. sabía con mucha anticipación del colapso que se produciría, y señaló que había documentos que acreditan eso. Me gustaría que nos entregara más detalles al respecto, porque eso querría decir que la situación que ha vivido esa empresa a partir del 10 de febrero no es el efecto del caos que se produjo, sino algo que se esperaba. Me parece importante que quede constancia de eso.

Finalmente, quiero que nos diga cómo evalúa las cosas desde febrero a la fecha, particularmente desde la llegada del ministro Cortázar. Me interesa conocer su opinión, más allá de los problemas de infraestructura, algunos de los cuales, según usted, serán insalvables mientras no se produzca una gran inversión y no se solucionen los problemas del AFT, particularmente en aquello que no ha cumplido. Quiero saber cómo evalúa las cosas en función de la posibilidad cierta de tener en Santiago, hacia fin de año, un transporte público más digno.

Ésas son mis preguntas, señor Presidente.

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, antes quisiera referirme a dos puntos planteado por el

diputado Cristián Monckeberg, porque me parece que pueden ser útiles para la Comisión.

En cuanto al número de buses, hay que tener mucho cuidado con intentar solucionar los problemas del Transantiago con más buses, porque ése sería un error técnico. Está claro que lo que se hizo fue calcular un promedio de circulación de 20 kilómetros por hora, no obstante lo cual hoy estamos trabajando a una velocidad promedio de entre 13 y 14 kilómetros por hora. Por lo tanto, cuando se construyan las vías segregadas y se utilicen las vías exclusivas, obviamente la flota tendrá un mejor rendimiento.

Insisto en que hay que tener mucho cuidado con aumentar el número de buses, porque la bolsa no va a dar.

Respecto del tema de la normalidad de aquí a diciembre, la verdad es que compartimos el compromiso que ha asumido el ministro Cortázar. Él se ha referido al número de buses -6.400-; a los recorridos -estamos modificando 118 recorridos-, y a la gestión de flota, de manera que si no contamos con un sistema definitivo, al menos tengamos algo que nos permita regular los buses de aquí a diciembre. Creo que si se cumplen esos compromisos, el Transantiago va a mejorar.

En cuanto a la viabilidad del negocio, que es el otro punto planteado por el diputado Cristián Monckeberg al que quiero referirme, puedo informar que Subus acaba de ser revisado por cuatro bancos internacionales que nos dieron los créditos, a los que les estamos solicitando un nuevo crédito para adquirir 300 buses más que reemplazarán a los ex amarillos a los que me referí. Esa revisión se hizo la semana pasada y concluyó que estábamos bien, desde el punto de vista de la viabilidad del negocio.

Además, quiero definir un tema que se ha discutido durante años en Chile y que se refiere a quién paga la diferencia del pasaje escolar. Cuando hablamos de subvenciones, debiéramos ser muy precisos. Nosotros, como operadores -en esto doy la opinión de la mayoría de los operadores que integramos la mesa-, no queremos un sistema subsidiado, sino uno que se financie. Pero distinto es si el Estado chileno decide entregar un pasaje escolar más bajo o una disminución a la tercera edad. El Ministerio de Hacienda tendrá que calcular ese costo y poner el dinero en la bolsa, con lo cual el Transantiago no va a tener desequilibrios financieros. Entrego sólo un dato: la diferencia del pasaje escolar de 120 pesos a 380, genera en el año una diferencia de 97,7 millones de dólares. Es un dato interesante para los efectos de los cálculos de la bolsa.

Respecto de la preguntas del diputado Burgos, puedo señalar que Subus comprometió, por contrato, 662 buses. El 10 de febrero estaban en nuestros depósitos

662 buses inscritos. Incluso más, en septiembre del 2006, se necesitaba hacer la marcha blanca -apareció en toda la prensa- y Subus facilitó sus 662 buses al AFT para que probaran el sistema. Estoy hablando de septiembre de 2006. Por lo tanto, en febrero del 2007 teníamos todos los buses.

Como antecedente adicional respecto de ese tema, quiero decir que en febrero se trabaja con el 60 por ciento de la flota. Y el Gobierno nos pidió que colocáramos, de los buses nuevos que nos sobraban, en febrero, 260 buses más, para tratar de evitar la situación que se vivió en ese mes.

Respecto del Metro, los detalles se encuentran en la documentación que dejaremos a la Comisión. Aparecen todos los detalles que he señalado. Primero, está la presentación del Ministerio del 24 de septiembre de 2004, que señala que el Metro va a transportar 2,3 millones de pasajeros diarios. Así estaba planeado el Transantiago.

En noviembre de 2006 -antecedente que, por lo que he leído en la prensa, esta Comisión conoce-, se envió una carta del directorio del Metro al Transantiago y al ministro en que señalaban que no eran capaces de transportar ese número de personas. De ahí, viene el episodio que cuenta.

Al respecto, quiero hacer una observación desde nuestro punto de vista: ¿cómo es posible que el Metro se haya demorado dos años en darse cuenta de que no era capaz de transportar lo que tenía firmado por contrato?

En cuanto al camino que ha seguido el ministro Cortázar, como operadores -hablo sólo en nombre de Subus-, estamos apoyando la gestión del ministro Cortázar, porque consideramos que va en el camino correcto y ha apuntado a lo esencial. Creemos que, sinceramente, la percepción que existe hoy en algo va a cambiar en diciembre, pero no cabe duda de que, en el transcurso del próximo año, Transantiago va a ser aceptado por la ciudadanía.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero manifestar a nuestros invitados que represento a las comunas de Recoleta e Independencia, en que tienen territorio concesionado que, en verdad, es un muy mal servicio, con esperas en los alimentadores de 35 y 45 minutos en frecuencia. Por lo tanto, el servicio que prestan en esas comunas, especialmente el del señor Navarrete, es francamente deplorable en esas comunas.

Además, el historial del señor Navarrete en relación con el Gobierno ha sido bastante conflictivo, de dulce y agraz, desde cuando fue procesado por la ley de Seguridad Interior del Estado en adelante.

En tal sentido, quiero preguntar lo siguiente: ¿Sigue siendo Transantiago un muy buen negocio, como lo declara en varios artículos de prensa que he tenido la oportunidad de leer y que han permitido darme cuenta de muchas contradicciones? ¿Es Transantiago un muy buen negocio para el señor Navarrete?

El señor Navarrete fue sindicado, sobre todo por el Gobierno, como una de las personas que estaba boicoteando el sistema en relación con la salida de los buses. Sin embargo, él culpó a los trabajadores.

Me gustaría que precisara si realmente fue culpa de los trabajadores o de que usted no sacara los buses, de acuerdo con la flota ofertada.

El Gobierno señala que el señor Navarrete tenía una flota ofertada de 1.938 buses, pero él dijo que tenía 1.700. Sin embargo, de acuerdo con informaciones, no había ni siquiera 1.300 buses en la calle.

Independientemente de la falta de buses de la cual se le acusa, de la clara improvisación del Gobierno, del pésimo diseño de las mallas y de los contratos que los favorecían, lo concreto es que el señor Navarrete no cumplió. Se le sindicó como uno de los grandes incumplidores del Transantiago. No sacó ni su flota ofertada; por lo tanto, mal podría culpar al Gobierno de otras deficiencias que usted señala. Por lo tanto, me interesa su responsabilidad.

A su juicio ¿quién falló en el Transantiago? ¿El Gobierno, usted o los trabajadores?

Me gustaría leerle las cláusulas y preguntarle sobre las multas que se le cursaron. Tengo entendido que eran por alrededor de 30 mil unidades de fomento. Además, la Dirección del Trabajo le cursó multas por alrededor de 99 millones de pesos por faltas laborales.

En ese sentido, usted hizo una declaración que sorprende y quisiera que la aclarara. Dijo: "Me tiene sin cuidado lo que digan de mí. Estoy tranquilo."

Me gustaría saber si esa tranquilidad obedece a las cláusulas de los contratos. Acumulaba multas por 30 mil unidades de fomento, pero las ataduras no lo presionaban porque las bases de licitación establecen un período de gracia de tres meses para las empresas, durante los cuales las multas cursadas no corren. Buen dato para estar tranquilo. Por lo tanto, las multas debían correr desde mayo y las que le cursaron al señor Navarrete eran anteriores a esa fecha.

Otra cláusula decía: "A esto se suma que las empresas operadoras durante este período de tres meses, cuentan además con la garantía del pago del ciento por ciento del ingreso de la demanda esperada para todos

los operadores.". Otra gran razón para estar tremendamente tranquilo.

Sacara o no los buses a la calle, a usted le iban a pagar igual.

¿Quién perdió? ¿Quién falló en todo esto? ¿El señor Navarrete, el Gobierno o los trabajadores?

También quiero saber si todavía sostiene que sería mejor volver a las mallas de recorrido de los buses amarillos.

Finalmente, ¿a qué se debió su salida de la gerencia de las empresas operadoras Gran Santiago y Buses Metropolitana? ¿A presiones de algún tipo?

Resulta raro que diga que "renuncio con el único propósito de continuar colaborando para que el fin de este proyecto sea beneficioso". Si estaba colaborando desde la gerencia de esas empresas, ¿por qué renuncia? ¿Para seguir colaborando desde dónde? ¿Para seguir al tanto de qué? ¿Para seguir negociando los contratos?

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, voy a intentar responder todas las preguntas que hizo la señora diputada.

Al referirse a los alimentadores, dice que las frecuencias son muy malas. ¿Saben cuántos buses tiene un alimentador?

En algunos casos, por obligaciones de bases y de planes operacionales, cinco, seis u ocho buses para el recorrido completo. Los planes operacionales en los alimentadores deben ser modificados, porque no se puede tener un servicio con cinco buses. Si falla uno, sólo quedan cuatro. Y no se puede decir que le van a faltar buses. Por lo tanto, creo que hay que revisar la cantidad de buses que tienen los alimentadores para hacer más funcional lo que allí ocurre. Está claro que con esa cantidad de buses es imposible.

Respecto de la pregunta de si es un buen negocio el Transantiago, en 2004 eso fue analizado por la empresa consultora que contratamos. Hace un momento dijimos claramente que cuando había 5.500 buses para las tarifas que se planteaban, no había oferentes nacionales ni internacionales. Ahora bien, producto de bajar de 5.500 buses a 4.635, se logró que el negocio fuera rentable no sólo para Manuel Navarrete o lo que representa, sino que para el sistema. Por lo tanto, se postuló en un negocio que tenía una rentabilidad de acuerdo con las bases de licitación. Pero eso no era sólo para mí; era también para todos.

Por otra parte, no hubo boicot de parte de lo que represento, sino una mala operación. Es cuestión de preguntar a los trabajadores. Ellos no llegaron a su fuente de trabajo y, posteriormente, la flota estaba en

pésimas condiciones. Trabajamos arduamente para que eso se resolviera.

La cantidad de buses que debíamos operar el día 10 de febrero no era de 1.900, sino el 50 por ciento de la flota. En los planes operacionales eso significaba alrededor de 1.200 buses en la ciudad de Santiago, y ni siquiera llegamos a esa cifra. Ése era nuestro compromiso en el mes de febrero, período estival, y regía para todos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, también pregunté al señor Navarrete quién falló. ¿Fue el Gobierno, el señor Navarrete o los trabajadores, a quienes sindicó como grandes culpables de lo que se llamó el boicot?

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, nosotros fallamos en la operación de buses el día 10 de febrero.

Cuando la diputada señala, además, que durante los tres primeros meses no fuimos afectados con sanciones, debo aclarar que fuimos afectados con 30 mil UF, más 100 millones de pesos por parte de Transantiago. Desconozco lo que dice la señora diputada en el sentido de que fuimos sancionados por la Inspección del Trabajo en 100 millones de pesos. Nunca hemos sido afectados por aquello -¡nunca!-, pero sí en los otros escenarios.

Aun estando dentro de los tres meses a que se hace mención, fuimos sancionados por aproximadamente 700 millones de pesos, que se encuentran pagados. Por consiguiente, no es verdadero que durante tres meses estuvimos incólumes y no pagamos nada. Fuimos dañados patrimonialmente y cumplimos con eso.

En cuanto a la pregunta de si se debe volver a la malla, eso era posible en marzo, pero hoy no. Ése sería el peor error que podría cometer el Gobierno o quien lo determinara.

Lo que yo sustento es lo que dije hace un rato: que se debe eliminar transbordos y dar una velocidad comercial más adecuada a los troncales, para que la gente los privilegie. Eso tiene un costo de 2 mil millones de dólares en infraestructura vial.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, debo suspender la sesión para ir a votar a la Sala.

¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14:15 horas?

**Acordado.**

¿Aceptarían los invitados esperarnos un momento?

El señor MOYA.- Por mi parte no hay problema.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el 12 de junio de 2007, don Héctor Moya declaró en Radio Agricultura lo siguiente: "Aquí no resultó porque hubo errores, y aquí fallamos todos, unos más que otros. El eje técnico giró al eje político, y cuando giró, esto se desordenó completamente, porque empezaron a opinar personas que no se manejan el tema y fueron perjudiciales para el proyecto."

Me gustaría que, en torno a esta declaración, pudiéramos hacer extensiva la pregunta también al señor Navarrete. Por lo tanto, pido que ambos se extiendan respecto de que aquí primó el criterio político por sobre el técnico. En caso que tengan posiciones diferentes, también sería bueno aclararlas.

Además, me interesa saber si no era más factible demorar la puesta en marcha hasta que estuvieran listas las obras de infraestructura mínima requerida. ¿Por qué se echo a andar?

Tengo entendido que hubo reuniones con los ministros Etcheberry y Espejo. ¿Qué razones pudieron tener ellos para, a pesar de todas las advertencias, echar a andar el Transantiago? ¿No era mejor esperar que la solución tecnológica estuviera probada en terreno antes de lanzar el plan? ¿Fue un error de diseño, de implementación o ambas?

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

El señor MOYA.- Efectivamente hice esas declaraciones -todavía siento lo mismo-, que expresé en el siguiente contexto: todo lo que el Transantiago significó en su inicio, incluido el enojo de la ciudadanía, luego se llevó al terreno netamente político, en el cual existen opiniones a veces alejadas de los criterios técnicos.

Recordemos, por ejemplo, que hubo parlamentarios que llamaron a la ciudadanía a no pagar, lo cual es un tema de carácter más político que técnico.

Respecto de la solución del problema, si recordamos esa fecha, efectivamente se estaba hablando de volver a la malla de los buses amarillos antiguos, pero, desde el punto de visto técnico, ello hoy no resiste ningún análisis. Ahora todos lo dicen, pero en ese momento lo dije yo.

En cuanto al tema de la contaminación, debemos recordar que el Transantiago también buscaba, entre otras cosas, solucionar el grave problema que tenía nuestra capital en lo que se refiere a contaminación y a la congestión.

Cuando se habla de volver a la malla de los buses amarillos -en esto, el señor Navarrete sabe más

que quien habla-, esto claramente significa llevar de nuevo a la Alameda tres corridas de buses, como ocurrió durante 20 años. Evidentemente, ello no es un criterio técnico.

He dicho también que los parlamentarios, quizás con justa razón, estaban sintiendo el malestar de la gente.

Este modelo tiene trasbordos. Todos sabemos - y nosotros lo sabíamos desde antes- que éstos serían la principal molestia de la gente. Soy transportista de carga y cada vez que hago trasbordo de carga mis clientes se enojan. ¡Imagínense cómo afectará el tema de los trasbordos en los seres humanos!

Entonces, de parte de la autoridad, ha faltado franqueza en decir a la ciudadanía si queremos una capital congestionada, con una Alameda con tres corridas de buses, o un sistema tronco-alimentador en que separamos a los usuarios. A eso me refería.

Respecto de lo que se señala en relación con el 10 de febrero, entregaré una opinión absolutamente personal que no involucra a Subus. Para participar en este proyecto, he tratado de conocer, aprender, asesorarme y de ver varios modelos en el mundo. Entre ellos, uno que conocí bien fue el proyecto de Bogotá, que se ha señalado como uno de los ejemplos para efectos del Transantiago.

El proyecto de Bogotá se hizo parcelado, se generó la infraestructura y después se pusieron los buses. Puedo señalar responsablemente a esta Comisión que el proyecto, inicialmente, iba a durar veinte años en aplicarse, pero hoy se ha extendido a veinticinco. En mi opinión, es muy complejo iniciar un proyecto de esta naturaleza en forma parcelada. ¿En qué sentido? En el caso de Bogotá, hoy, en lugar de haber menos buses, hay 18 mil buses -de los ex amarillos-, más los 4 mil que funcionan en el sistema de Transmilenio.

O sea, ir acorralando -término mío- a la locomoción tradicional lleva consigo que cada vez se haga más difícil implementar totalmente el proyecto. Por lo tanto, desde mi visión personal, el inicio del Transantiago, indiscutiblemente, se hizo a sabiendas de que no estaba completo el 10 de febrero.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero señalar que en todas las intervenciones he sido claro y categórico: el proyecto no debió iniciarse el día 10 de febrero, porque la infraestructura vial del proyecto no era para que funcionara en la forma en que pretendíamos que funcionara.

Si se hubieran segregado vías, como lo va a hacer el ministro Cortázar, se hubiese resuelto el problema de manera mucho más fácil. No quiero decir que

estaba resuelto el problema del Transantiago en su conjunto, pero la gente hubiera observado un cambio menor el 10 de febrero. Pero eso ya no se hizo.

Hoy, tenemos que entender que el proyecto ya no es proyecto, sino que es una institución denominada Transantiago, que funciona con troncales y alimentadores, y los troncales, dentro de esas bases y contratos, tienen un objetivo claro: mover a la gente con una velocidad comercial del orden de 23 a 24 kilómetros por hora. Si se mueve en esa condición, la gente no va a estar atochando el Metro, sino que va a sentir un alivio. Como bien dice Héctor Moya, los troncales tienen hoy una velocidad comercial promedio de 13 a 15 kilómetros por hora. Si resolvemos ese problema, si nosotros, los operadores, colaboramos en ese camino, indudablemente va haber una mejoría ostensiblemente.

Ahora, cuando he sido reiterativo en que hay que invertir en infraestructura vial, tampoco soy tonto, porque sé que esa infraestructura vial va a demorar, a lo menos, cuatro o cinco años. Por lo tanto, llegar al diseño original del Transantiago va a tener un tiempo de espera. Y coincido plenamente con Héctor Moya, en el sentido de que en cuatro o cinco años nos daremos cuenta de que era necesario pasar por este camino doloroso para la gente. Pero el cambio era inminente, ya que el centro de la ciudad era un gran paradero de buses contaminantes. Los operadores y las autoridades de la época no fuimos capaces de generar cambios distintos. El hecho de que estuviera atomizado el sector de propiedad a 1,5 buses por persona significaba no poder ordenar la frecuencia ni operar nada.

Por esa razón, avalamos constantemente este proyecto, no sólo por negocio, sino también porque era necesario modernizar el sistema de transporte público de la capital de nuestro país, que internacionalmente se mira como un país con una economía emergente, del que se dice que el 2020 va a ser un país desarrollado. Además, se trataba de un sector que no había sido tocado por la economía y por los planes de los distintos gobiernos, por lo que había que tomar una decisión, que ha sido dolorosa para la gente. Pero en los próximos cuatro o cinco años será distinto, pero para eso falta y se deben tomar decisiones.

Ahora bien, no podemos modificar lo que se está haciendo, volver a la malla de recorridos y postergar esto.

Quiero ser aun más claro que Héctor Moya: es inviable cambiar el actual sistema a la malla anterior, porque los contratos que tiene el Estado con los operadores son muy cuantiosos, lo que significa una dificultad mayor para el Gobierno y para todos ustedes. Esto se resuelve dando una mayor velocidad comercial a

los troncales y que éstos entren a los alimentadores, lo que hará que baje la cantidad de viajes.

Muchas gracias.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, las preguntas que realicé no fueron contestadas satisfactoriamente. Sin embargo, no voy a insistir en ellas, pero voy a formular otra, para ambos invitados.

El objetivo fundamental de esta Comisión es determinar responsabilidades políticas del Plan Transantiago. Sin embargo, dichas responsabilidades también pueden estar en los ámbitos judicial y administrativo.

Al respecto, ¿de quién es la responsabilidad de este desastre? ¿De quien redactó las bases de licitación, de quien adjudicó los contratos, de quien celebró los contratos, del responsable de la infraestructura, de los operadores que no pusieron los buses, de quien determinó la cantidad de buses que había que poner en el mercado, del sistema de información al usuario -que no funcionó-, del AFT, de los Bancos? ¿De quién? ¿De todos?

En fin, me gustaría que ambos contesten claramente quién fue, a su juicio, el responsable de este desastre y en qué grado debe responder ante la ciudadanía?

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, respecto del planteamiento del diputado Gonzalo Uriarte, entiendo perfectamente la misión de esta Comisión, pero también pido que se nos entienda como operadores individuales que representamos a empresas.

En ese sentido, en la documentación que vamos a entregar a la Comisión dejamos claramente establecida la opinión de cada una de las instituciones. Incluso, se me preguntó qué responsabilidad tenía Subus como empresa, a lo que también daré respuesta. Pero, no cabe duda de que quien diseñó el modelo de Transantiago fue el Ministerio de Transportes.

Recuerden que hubo 2 ó 3 bases de licitación y fue tremendamente analizado. Hoy se puede discutir que se falló en el número de buses, pero también se podría decir que se debió a que no estuvo la infraestructura ni la velocidad comercial adecuada; además, es evidente que se falló en la gestión de flota.

¿Quiénes fueron los responsables? Una institución, el AFT, constituida por los bancos, que fue licitado y que no cumplió. Eso está claro y todos lo sabemos.

¿Quién tiene más o menos responsabilidad? Al respecto, puedo entregar mi opinión personal: quien

participó en la licitación fue el BancoEstado y él, una vez que ganó la licitación, invitó a participar al resto de los bancos.

Entonces, desde mi perspectiva, el principal responsable en la falla del AFT es el BancoEstado.

También he afirmado que hubo un error respecto del Metro. Y en relación al cambio que se generó con Transantiago, insisto ante esta Comisión en algo que he pensado muchas veces: por lo que he conversado con la gente, por lo que he visto en los paraderos y por lo que he escuchado de la gente arriba de los buses, si el 10 de febrero hubiese estado preparada la flota, la gestión de flotas y la infraestructura, esto igual habría sido un desastre, ya que estábamos cambiando, de la noche a la mañana, los recorridos de una malla que se mantuvo 40 años en Santiago.

El viernes teníamos un sistema y a la mañana siguiente partimos con nuevos recorridos, absolutamente distintos, con otros paraderos y otras cabeceras.

Por lo tanto, en ese momento, el tema de los trasbordos hubiese primado en la molestia de las personas.

Era básico, desde el punto de vista técnico, que si generábamos trasbordo, lo menos que podíamos hacer era ofrecer a las personas un tiempo igual o inferior al existente en el antiguo sistema entre sus casas y sus trabajos. Era lo menos que se podía hacer, pero este sistema partió con alimentadores que dejaban a las personas a tres cuadras de donde sale el troncal y no hay estación de transferencia.

Para que la persona reciba un trasbordo, obviamente tiene que llegar el bus alimentador, la persona tiene que caminar tres pasos desde el andén de la estación y subir al troncal. En ese caso la gente entendería.

Somos un troncal que transita de norte a sur. Es decir, todas las mañanas transportamos desde San Bernardo a 40 mil personas en menos de dos horas. ¡40 mil personas en menos de dos horas! Son personas a las que después traemos en la noche. ¿Y qué pasa? En la noche llegamos a San Bernardo con 40 mil personas en menos de dos horas. ¿De qué forma el alimentador será capaz de trasladar a esas personas a sus casas? Se ven -lo digo con dolor- filas interminables de personas caminando hacia sus casas.

¿Por qué nos ocurre que, siendo un troncal que va por la Gran Avenida, que sale desde San Bernardo, la gente se baja en el paradero 25 de la Gran Avenida, donde empieza el Metro? Porque nosotros, por la Gran Avenida hasta La Alameda, nos demoramos 1 hora con 10 minutos y el Metro se demora 14 minutos.

Por esa razón, junto al ministerio, estamos preparando un plan en el que la Gran Avenida, desde el

paradero 25 a La Alameda, sea vía exclusiva. En esas condiciones vamos a poder competir con el Metro, la gente no se va a bajar de los buses y el Metro no se atochará, como sucede hoy.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, voy a ser muy breve respecto de las preguntas que planteó el señor diputado.

No soy la persona indicada para decir quién o quiénes son los responsables. ¿Cómo podría hacerlo? Puedo asumir mis responsabilidades -que he asumido en esta Comisión-, pero no puedo decir: "Estas personas o estas autoridades son las que cometieron los errores". Ése no es un problema al que me pueda referir.

Entiendo perfectamente que esta Comisión tiene el propósito de deslindar responsabilidades, y espero que lo logren, pero no puedo inculpar a alguien si no tengo los antecedentes formales para demostrar esa acusación.

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguna otra consulta, diputado Uriarte?

El señor URIARTE.- Paso, señor Presidente, porque es inútil seguir preguntando.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, sólo quiero hacer un par de preguntas.

Me pareció escuchar del señor Héctor Moya que hubo parlamentarios que llamaron a no pagar el Transantiago. ¿Fue así?

El señor HALES (Presidente).- Así lo señaló el señor Moya.

El señor OLIVARES.- Si así ocurrió, creo que ello es una falta de ética importante. Si un parlamentario hace eso, quedan mal todos los parlamentarios si no se los identifica.

Por lo tanto, en primer lugar, quiero saber los nombres de esos parlamentarios. He estado muy involucrado en este tema y no conozco a ninguno que haya llamado a no pagar el Transantiago, pero puedo estar equivocado.

En segundo lugar, ambos invitados han dicho que el ministro Cortázar va en el camino correcto, lo que significa más buses, mantener la malla alimentador-troncal y mejorar la infraestructura vial. Además, el señor Navarrete nos planteó que para mejorar ésta última se necesitan 2.200 millones de dólares. Entonces, tenemos un problema de 2.200 millones de dólares para avanzar en el camino correcto. ¿Cómo vamos a resolver este problema?

Gastar, de la noche a la mañana, 2.200 millones de dólares es muy difícil. Si no entiendo mal, mejorar la infraestructura vial significa hacer

corredores donde no los hay, porque eso es lo principal. En esta dirección correcta en que va el ministro Cortázar, ¿en cuánto tiempo tendremos esos corredores?

Vivo en Santiago, en Quinta Normal, y sé que, aunque dispongamos de esos 2.200 millones de dólares, no será posible construir al mismo tiempo o de la noche a la mañana todos los corredores, porque el colapso sería absoluto. En consecuencia, deduzco, sin ser experto, que esto duraría algunos años, pero no sé cuántos.

El señor Navarrete decía que el Transantiago fue diseñado para que en las horas peak las micros anduvieran llenas, por lo que, entonces, seguirán llenas. Por lo tanto, si seguimos con esta misma malla, los trasbordos continuarán. ¿Cuál es el camino correcto del señor Cortázar? ¿Cuándo podremos dar esa satisfacción tan esperada a los usuarios? No me interesa tener un Transantiago normalizado, porque eso significa que los buses transitan de acuerdo al diseño.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, es efectivo lo que dice el señor diputado, en el sentido de que, con el ministro Cortázar, Transantiago va en el camino correcto -lo he señalado reiteradamente-. También he afirmado que la inversión necesaria en infraestructura vial asciende a 2 mil millones de dólares, en el tiempo.

Ahora, cuando digo que el ministro Cortázar, desde mi punto de vista, va en el camino correcto me refiero a que se están colocando más buses que lo que el proyecto inicial contemplaba. De 4.635 originalmente, hoy estamos en 6.400. Ha habido un incremento del orden de un tercio de la cantidad de buses que contemplaba el funcionamiento del Transantiago en noviembre de 2006.

¿Qué se está privilegiando con una mayor cantidad de buses? ¿Cuáles eran las bondades que tenía el anterior sistema de malla de recorridos de los buses amarillos? El sistema anterior tenía la bondad de considerar menos trasbordos, pero no ahorros de tiempos. El trabajador que se subía a un bus a las 5.30 ó 6.00 horas se sentaba, se dormía y llegaba a su destino laboral. Eso era lo que realmente ocurría en ese sistema. Hoy, al aumentar la cantidad de buses, se le está entregando a la gente la posibilidad de estar dentro de buses más nuevos y con menos contaminación, lo que no genera dudas.

Por consiguiente, cuando digo que el ministro Cortázar va en el camino correcto, me refiero a que la gente va a estar arriba de los buses, que es lo que la gente hoy desea, porque no quiere estar esperando tanto rato abajo de los buses. Sin embargo, eso no va a

significar los ahorros de tiempo esperados por la ciudadanía y por todos nosotros. Por lo tanto, el ahorro de tiempo se va a producir cuando la infraestructura de la ciudad mejore la velocidad comercial.

Entonces, el ministro va en el camino que espera la ciudadanía, en términos de estar sobre los buses y no abajo de ellos.

Los buses van a andar más llenos de lo que ocurría con la malla anterior. Eso es así, porque el proyecto no es modificado en esa parte. Por consiguiente, seamos lógicos y sensatos: los buses en el sistema anterior los veíamos con 20 ó 30 personas o andaban vacíos. Los buses articulados tienen una capacidad de 160 personas, tal vez incómodas, pero con cien cómodas. Y en los buses de 12 metros caben 198 personas, pero pueden ir cómodos si van 70 personas. Por lo tanto, reitero que ése es el camino correcto.

Lo que no se resuelve es la velocidad comercial de los buses. En el caso del trasbordo, varios operadores discrepan de nuestras opiniones. Somos claros y categóricos en señalar que los troncales deben abrirse dentro del área alimentadora, lo que significará una disminución de trasbordos. Si el ministro toma esa decisión, indudablemente esto va a avanzar en un camino mucho más lógico hacia su solución. Pero, para lograr tener el Transantiago propuesto a la ciudadanía hace cuatro años, hay que esperar el tiempo necesario, cuando esté construida la infraestructura vial.

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, en verdad, puedo haberme expresado mal. En la presentación escrita que vamos a dejar usamos las palabras "personalidades públicas". Puedo buscar cuáles son esas personalidades públicas, para enviarlas a la Comisión, quienes aparecieron en la prensa y en la televisión diciendo que este sistema era tan malo que no había que pagarlo.

El señor HALES (Presidente).- Señor Moya, para efectos del acta, quiero precisar que su expresión directa fue que "parlamentarios llamaron a no pagar". ¿Considera que fue una expresión errónea?

El señor MOYA.- Señor Presidente, corrijo la expresión "parlamentarios" y confirmo la que está escrita: "personalidades públicas". Si la Comisión así lo estima, enviaré la información que poseo para especificar qué personalidades públicas son.

El señor HALES.- Interpretando el sentir de los miembros de la Comisión, nos gustaría que nos indicara quiénes son esas personalidades públicas que han llamado a no pagar. Entonces, ¿usted no ha hecho la denuncia de que parlamentarios han llamado a no pagar?

El señor MOYA.- No, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias por la aclaración.

Puede continuar, señor Moya.

El señor MOYA.- Respecto de la infraestructura y de los buses, quiero responder al diputado Olivares que, en relación a los troncales, efectivamente hoy los troncales 1, 2 y 4 tienen el ciento por ciento de buses nuevos. El troncal 5, que dirige don Manuel Navarrete, anticipó en un año la traída de buses nuevos y llegarán durante el presente año. El contrato del troncal 3 termina el 22 de octubre próximo y, por tanto, debe ser obligatoriamente licitado y, según la información que ha entregado el Ministerio, será licitado con buses nuevos.

Entonces, podríamos afirmar categóricamente en esta Comisión que a mayo -a más tardar, junio- del próximo año, el ciento por ciento de los buses que circulen en los troncales serán nuevos.

Respecto del tema de la infraestructura, efectivamente, los valores iniciales calculados fueron de dos mil millones de dólares, pero debo decir que en el caso del troncal 4, más todo lo que respecta a la Alameda y Pajaritos está construido; se está construyendo la parte correspondiente a Maipú, del troncal 4, y en el caso del troncal 2, que represento, que corresponde a Santa Rosa, es una obra concesionada que estará terminada dentro de los próximos meses. En consecuencia, esos costos, que eran los más altos, ya están cubiertos por el sistema.

Sin embargo, según la información que manejamos, el gobierno ha decidido adelantar para este año y el próximo el plan de infraestructura proyectado para el 2010, de manera de generar la velocidad comercial requerida.

Para concluir, debo decir que aquí hablamos de transporte masivo de personas. En este sentido, quiero pedirles que recuerden el metro de Tokio, en Japón, cuya población tiene un ingreso per cápita mucho más alto que el de Chile, en que los pasajeros que utilizan ese medio lo hacen bastante más apretados que en el nuestro. Incluso, he escuchado opiniones de personalidades, como la del decano de la Facultad de Economía de la Universidad de Chile, cuyos planteamientos y sugerencias respecto del Transantiago me han sorprendido, pues ha dicho que las personas deben transitar sentadas.

Nosotros hicimos un cálculo rápido sobre el costo de lo que eso significaría y llegamos a la conclusión de que el pasaje ascendería a 1.600 pesos. Cabe recordar a esta Comisión que el precio usuario -el que paga la persona- no corresponde al que se le paga al operador. En lo que respecta a Subus Chile, operador del troncal 2, postulamos a transportar 1 millón de personas a 139 pesos. Reitero: 1 millón de personas a

139 pesos! Obviamente, el precio se debe reajustar de acuerdo con las bases, según factores que están claramente estipulados. Con esto quiero decir que la bolsa de Transantiago, con los 380 pesos que paga el usuario, financia muchas otras cosas.

Por ejemplo, en la concesión de Santa Rosa, donde debe operar nuestro troncal, se están construyendo las pistas de buses en el medio y las caleteras para los autos. ¿Es justo que esa obra se financie con el valor de los pasajes y que los usuarios de la locomoción colectiva, que se supone tienen menos recursos, estén pagando esas caleteras?

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, durante el período de Jaime Estévez, se produjo una prórroga de cincuenta días, pero después, en una segunda prórroga, que llevó al Transantiago al año 2007, ustedes tuvieron que firmar las modificaciones de los contratos.

Me llama la atención que habiendo firmado dicha prórroga, después de todas las inculpaciones que se les hicieron, no hayan exigido el cumplimiento de las obligaciones de los contratos. ¿Tuvieron alguna compensación de parte del gobierno, en la reserva técnica o en alguna otra forma? Si firmo una prórroga y no me cumplen, yo la hago valer; no dejo que me multen ni que me inculpen.

Ahora bien, percibo -puedo equivocarme- algunas incoherencias entre lo que ustedes plantean y lo que, por otro lado, señalan respecto de las enormes carencias que todavía existen para que el Transantiago funcione adecuadamente. Percibo una especie de voluntarismo, de omnipotencia -pongámoslo en positivo-, de ganas de colaborar, pero no se sujeta con las deficiencias que ustedes han expresado.

El señor Moya hace todo un relato de las enormes carencias de infraestructura en Santa Rosa, en Gran Avenida, etcétera, y el propio señor Navarrete dice que se necesitan 2 mil millones de dólares en infraestructura -llevamos alrededor de 260 ó 280 millones de dólares; o sea, poco más del 10 por ciento-, y que esto se pagará en cuatro o cinco años más. Además, cuando ustedes denuncian todas las dificultades que ha tenido el AFT, me cuesta entender cómo se va a resolver este problema de infraestructura y carencias versus la velocidad que ustedes mismos han señalado que requieren los buses, con las vías segregadas. ¿Cómo se va a mejorar esa velocidad comercial con 6.400 buses que, supuestamente, van a atochar más el tránsito, porque no están las vías adecuadas? ¿Cómo se van a llevar a veinte y tantos kilómetros por hora? Por lo tanto, advierto una cierta incoherencia entre la buena disposición y las carencias existentes. ¿Cómo se soluciona eso?

En tercer lugar, respecto de toda la polémica inicial, cuando se planteaba que ustedes no sacaban los buses a la calle y hubo numerosas denuncias, quiero saber si ustedes consideran que los contratos generaron un incentivo perverso en contra de sacar los buses a la calle, en el sentido de que ustedes tenían garantizado un ingreso y, por consiguiente, prestar bien o mal el servicio daba lo mismo, lo cual entiendo que hoy se está cambiando.

Entiendo que ustedes, como empresarios, deben tener rentabilidad en sus negocios. Si a mí me generan un contrato que a todo evento me va a pagar igual, preste bien o mal el servicio ó salga o no a la calle, obviamente los incentivos están mal puestos. ¿Cuál es la opinión de ustedes al respecto? ¿Por qué estaban incorporadas esas cláusulas en los contratos, las que, de alguna manera, aseguraban ese beneficio?

¿Creen que el modelo de diseño es el adecuado para nuestra ciudad de Santiago? La señora Gloria Hutt, de la consultora Steer Davies Gleave, asesora del señor Navarrete, señaló que era muy difícil implementar el Transantiago con trasbordos, con alimentadores y con troncales en una ciudad que tiene 7 por ciento de disponibilidad de vías. Ustedes saben más que nadie cómo se manejan los buses en una ciudad. ¿No habría preferible, más que un modelo de trasbordos, con alimentadores y troncales, con combinación con el Metro, haber "perfeccionado" el sistema de la malla de recorridos anterior, en lugar de haberse embarcado en una modificación estructural tan fuerte?

Por último, en cuanto a las tarifas, hoy el Transantiago está solicitando la aprobación de 150 millones de dólares adicionales al Congreso Nacional, y anteriormente había pedido 290 millones de dólares. Cuando ustedes fueron convocados a presentarse a la licitación, ¿consideraron alguna vez que sería necesario subsidiar o siempre participaron en una licitación sabiendo que debían autofinanciarse?

Pregunto lo anterior porque algunas autoridades han manifestado que se eludió por razones tácticas. Por ejemplo, el ministro Ravinet planteó el tema del subsidio y otros han dicho que nunca. Asimismo, ¿cómo ven el tema a futuro? ¿Es viable o no? ¿Hasta cuándo se va a mantener una tarifa de 380 pesos, la que, obviamente, hoy tiene subsidio? A su juicio, ¿cuál es la tarifa que se debería cobrar hoy para no entregar el monto de subsidio que se está solicitando?

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, trataré de responder las preguntas del diputado Melero.

Respecto de las postergaciones, no cabe duda de que los directorios de nuestras empresas también se hicieron la pregunta que hoy plantea el diputado

Melero: ¿por qué aceptar modificaciones de contratos de negocios que estaban absolutamente cerrados, porque nosotros teníamos cerrados los créditos con los bancos? En el caso de Subus, no hemos podido firmar la última modificación de contratos, porque los bancos internacionales no lo han autorizado.

El punto es que privilegiamos el proyecto. Nuestros accionistas consideraron que era un proyecto a trece años, con posibilidades de ampliarse a quince, en caso de que cumpliéramos algunos requisitos establecidos en las bases. Por esa razón, privilegiamos salvar el proyecto Transantiago antes que ver el negocio de corto plazo de la empresa Subus.

La banca internacional no financia proyectos sin ingresos fijos. Los diputados saben que para lograr el apoyo de la banca internacional a un proyecto de obras públicas privado, si no hay ingresos relativamente fijos, no hay ninguna posibilidad de obtener créditos y, por esa razón, así lo planteaban las bases. Pero en esta última modificación aceptamos que nuestros ingresos, que eran casi fijos, porque el castigo era de 10 por ciento, se transformaran en variables. Con la modificación de contratos, nuestros ingresos hoy son variables, lo que ha molestado muchísimo a los bancos, pero -con esto respondo derechamente la pregunta- privilegiamos el proyecto, ya que tenemos una responsabilidad social que queremos cumplir.

Respecto de las incoherencias que planteó el diputado Melero, es posible que sea así, pero quiero decir categóricamente que, en el caso de la infraestructura, hemos intentado explicar al Gobierno, al Ministerio y muy especialmente al ministro Cortázar -que nos ha dado la posibilidad de sentarnos a discutir, y hemos logrado avanzar, porque hasta hace poco tiempo ese diálogo no se daba- que un proyecto que se planteó con infraestructura nueva, y todos sabemos que ella no va a estar lista, la solución para Transantiago es usar la infraestructura actual, convirtiéndola. Por eso planteamos que la solución es tener vías exclusivas en el caso concreto del troncal 2, situación que es extensible a todos los troncales, Gran Avenida, Vicuña Mackenna, Recoleta e Independencia.

El señor MELERO.- ¿Transitoriamente?

El señor MOYA.- Mientras se terminan las obras definitivas.

Además, sólo lo planteamos en las horas peak, porque sabemos lo que significa declarar zonas exclusivas para efecto de los automovilistas. Reitero, sólo lo planteamos respecto de las horas peak, pero así le daríamos a los usuarios de Transantiago algo muy cercano a lo que se les ofreció en relación con los

tiempos, porque el usuario se fija en la tarifa y en el tiempo de viaje. La tarifa ha permanecido fija.

En cuanto al otro tema conflictivo, la gestión de flota, el Ministerio en conjunto con las empresas estamos trabajando para que antes de diciembre exista un sistema que, si no es el definitivo, al menos sirva para regular la flota.

Respecto de los incentivos perversos, creo que es lo que se dio, porque teníamos bases de licitación, en que, por un lado, como acabo de decir, teníamos ingresos casi fijos, pero, por otro, sanciones extraordinariamente fuertes. Por ejemplo, en el caso de los troncales, si un operador acumula 6 mil unidades de fomento de multa en un año, pierde su contrato, y 6 mil unidades de fomento de multa el Ministerio las puede aplicar a un operador en tres días. Por lo tanto, este sistema consistía en lo siguiente: usted me cumple y yo le pago. Desgraciadamente, el Ministerio no tuvo los instrumentos de fiscalización, y por eso debió buscar fórmulas anexas, como las que se han implementado hasta ahora.

En cuanto a incentivos perversos, creo que las palabras del ministro Cortázar pueden entenderse referidas a la siguiente situación: nuestra demanda referencial era 100, pero si la demanda bajaba a 60, se nos pagaba 90; en tanto que si pasaba de 100, sólo ganábamos 10 más. Pero eso ya se corrigió con las modificaciones de contrato, de manera que quien transporta más pasajeros que lo que indica su demanda referencial gana 35 más. Además, se bajó a 65 para castigar al que no baja los buses.

Me parece que a eso se refería el comentario relativo a los incentivos perversos.

En cuanto al modelo más adecuado, puedo responder que por todo lo que hemos estudiado y conocemos en materia de transporte de pasajeros creemos que si lo que se buscaba era solucionar los problemas de congestión en el centro de Santiago, el modelo tronco-alimentador era el único posible de aplicar, por la forma en que se mueven las personas.

Respecto del tema del financiamiento, los operadores -por lo menos hablo por mí- siempre pensamos que el sistema debía autofinanciarse. Nunca pensé que el Estado debería subsidiar una parte. En todo caso, quiero entregarles un dato que me parece importante tener presente a este respecto. Si hubiésemos seguido con el sistema anterior, la tarifa de 380 pesos hoy debiera ser hoy del orden de los 450 pesos. Esos 70 pesos de diferencia por pasaje sumarían 220 millones de dólares al año.

Por lo tanto, en lo que respecta al financiamiento del Transantiago, si el Gobierno no está dispuesto a subir la tarifa, obviamente tendrá que subsidiar.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, me parece que don Manuel Navarrete también quiere responder algunas de las preguntas que formulé, porque se las hice a los dos invitados.

En todo caso, antes de que él responda, voy a formularle una pregunta a don Héctor Moya.

Quiero que, respecto del tema de exigir el cumplimiento de las obligaciones contractuales, nos informe si ustedes, como empresa, han cumplido rigurosamente con los aportes que deben hacer a la reserva técnica del Transantiago y si lo han hecho dentro de los plazos establecidos.

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

El señor MOYA.- Señor Presidente, en el caso de Subus, nuestro compromiso consistía en hacer cuatro aportes a la reserva técnica a partir de 2005. De esos cuatro aportes ya hemos pagado 3, y siempre hemos cumplido, religiosamente, en la fecha pactada. En total hemos entregado más de 60 millones de dólares a la reserva técnica. Aún nos falta pagar la última cuota, que vence en julio de 2008, y asciende a 7,5 millones de dólares.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, el diputado Melero ha preguntado si hemos sido voluntaristas en este tema. Por lo menos es lo que entendí. Mi respuesta es que no. No hay voluntarismo, porque se trata de un negocio y siempre hemos estado dispuestos a trabajar fuertemente para resolver los problemas que se van presentando.

En cuanto a los subsidios, indudablemente que no estamos de acuerdo con ellos. Cuando postulamos a las licitaciones, pensábamos que el proyecto tendría los problemas que señalamos, pero no en el nivel en que se dieron. Pensábamos que constantemente habría alza de tarifas, de acuerdo con lo que requiere el sistema Transantiago. No obstante, se tomó la decisión de mantener la tarifa mientras subsistan las condiciones en que estamos, producto de lo cual fue necesario entregar subsidios como los que se han mencionado.

Es de esperar que los subsidios tengan un límite. Así lo entendemos. Creemos que en algún momento el Transantiago empezará a autofinanciarse. Sin embargo, eso depende, fundamentalmente, de las decisiones que tome el Gobierno.

En consecuencia, mi respuesta es que creemos que debiera haber alza en las tarifas en algún momento.

En cuanto al modelo, Gloria Hutt dijo en la Comisión que no estaba de acuerdo, dado que, en los documentos que entregamos en su oportunidad a las

autoridades ministeriales o que correspondían, planteábamos que esto debía hacerse en forma paulatina, que se debía experimentar en La Alameda como troncal, con alimentadores. Indudablemente, vamos a seguir sosteniendo eso. Debió haberse hecho en forma gradual. No se hizo en forma gradual y es lo que tenemos hoy.

Y sobre la base de lo que hoy existe, proponemos que se mejore la velocidad comercial de la flota, con la infraestructura que hay. Debe haber obligaciones y corresponde segregar vías, que existan vías exclusivas en la hora *peak* para que la velocidad comercial, fundamentalmente en los troncales, aumente de acuerdo con lo que hay actualmente.

Independientemente de que no haya mucha gente que esté de acuerdo con nuestro planteamiento, entendemos que hay que bajar la cantidad de transbordos. Cuando la diputada Nogueira dijo que lo hacíamos mal, por ejemplo, en Einstein con Santa Rosa, le informo que ahí tenemos dos recorridos y la flota total tiene 18 buses. Entonces, no se puede mejorar. Desde nuestro punto de vista, la única forma en que se puede resolver el problema es troncalizar alimentadores, abrir la red dentro del área alimentadora, para que, por un lado, haya un mejor servicio, y por otro, se reduzcan un poco los trasbordos. Sé que hay muchos que no están de acuerdo con nuestra posición, pero son cuestiones de visión. Pero nosotros vamos a mantener nuestros planteamientos, que hemos entregado reiteradamente.

En el tema de las sanciones y multas, lo primero que ocurrió, desde el 10 de febrero y durante los primeros 90 días, es que se pagó de acuerdo a la demanda referencial rígida, y se suponía que en ese intervalo de meses las empresas no estaban expuestas a multas. Así estaba establecido, pero así no ocurrió. En nuestro caso, puedo decir que fuimos sometidos a multas, independientemente de que las autoridades del Transantiago tuvieran o no los mecanismos para controlar. Nosotros aceptamos aquello y no hemos variado nuestra posición.

El ministro Estévez pospuso la etapa de implementación -la etapa de régimen la postergó el ministro Espejo- sin costo para el sistema, porque las bases le daban la opción.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero preguntar a la empresa del señor Manuel Navarrete si han cumplido rigurosamente con la reserva técnica del Transantiago, según los plazos y montos establecidos.

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, hemos cumplido en los mismos términos que todas las empresas

y terminamos de pagar en junio del 2008, de acuerdo a lo pactado en contratos y bases.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el señor Navarrete dice que pagó las multas. ¿Se refiere a las multas por implementación del plan -tengo entendido que no- o por la falla de la frecuencia? En este caso, en los contratos había herramientas para exigir esa multa, cuando se incumplía la frecuencia.

En el caso de la Dirección del Trabajo, tengo una publicación del diario El Mercurio del 3 de mayo que dice que usted, en febrero y marzo, por demandas laborales incumplidas, fue multado por la suma de 99 millones 623 mil pesos. ¿Las pagó o las desconoce? ¿Qué tipo de multas pagó?

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

El señor NAVARRETE.- Señor Presidente, El Mercurio miente, porque no hemos pagado multas de ese nivel. Quiero ser claro: si estuvieran pagadas, estarían pagadas, y tendría que reconocerlo. Por lo tanto, la Inspección del Trabajo puede haber generado un procedimiento de sanción a nuestra empresa, pero no fue así.

La señora NOGUEIRA.- Señor Presidente, quiero pedir que se envíe un oficio a la Dirección del Trabajo a fin de que nos confirme si se le cursaron las multas denunciadas por el diario El Mercurio, por 99.623.400 pesos, independientemente de si las pagó o no, acumuladas a febrero y marzo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Hay acuerdo para enviar el oficio?

**Acordado.**

Agradezco la asistencia de nuestros invitados.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.23 horas.*

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