

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 28ª sesión celebrada el miércoles 17 de octubre de 2007, de 11:10 a 13:45 horas.

SUMARIO:

Se recibió a la señora Mónica Zucker, ex Jefa de la Unidad de Servicios de Transantiago.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Adjuntar como parte integrante del acta la entrevista otorgada por el Presidente del Banco del Estado al periódico "El Mercurio", y que ha sido publicada el día de hoy.

2.- Reiterar la facultad otorgada al Presidente de la Comisión para reprogramar el actual calendario de sesiones en el evento de que surjan dificultades en el cronograma fijado, pudiendo establecer nuevas sesiones los días lunes en la tarde, si ello fuere necesario, sin extender las audiencias más allá del mes de noviembre.

3.- Invitar a Ricardo Solari, en su calidad de ex Presidente del Directorio de Alsacia S.A..

4.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones solicitando todos los estudios e informes que sirvieron de base para determinar las áreas de los alimentadores y el estudio final que permitió fijar los recorridos y frecuencias definitivos.

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.

También concurre la señora Mónica Zucker, ex Jefa de la Unidad de Servicios de Transantiago.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación del Presidente del Banco del Estado, por el que, en respuesta a una solicitud de esta Comisión, levanta la confidencialidad de la auditoría al Administrador Financiero efectuada por las contralorías de los bancos accionistas de dicha entidad.

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

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 24^a, 25^a y 26^a quedan a disposición de las señoras y señores Diputados.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió a la señora Mónica Zucker, ex Jefa de la Unidad de Servicios de Transantiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:45 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 28ª, celebrada en miércoles 17 de octubre de
2007,
de 11.10 a 13.45 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi y Claudia Nogueira, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitada la señora Mónica Zucker, ex jefa de la Unidad de Servicios 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 24ª, 25ª y 26ª se encuentran a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Para referirse a la Cuenta, tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, dada la importancia que tuvo el tratamiento de la confidencialidad de la auditoría practicada a la AFT, por requerimiento de la Superintendencia, y la respuesta que ha llegado hoy del señor Mardones, presidente del BancoEstado, solicito que se dé lectura a su carta respuesta, porque es importante que se difunda su contenido.

En segundo lugar, pido que se incorpore al acta la entrevista que hoy se publicó en el diario El Mercurio, cuerpo B Economía y Negocios, a don José Luis Mardones. Las respuestas que él da y las preguntas que le formuló el periodista Uziel Gómez ayudan a comprender mejor una serie de elementos importantes para el trabajo de esta Comisión.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para incluir la entrevista que mencionó el diputado Melero y leer el oficio del señor Mardones?

Acordado.

Pido al señor Secretario que dé lectura al oficio mencionado por el diputado Melero.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- La carta es del siguiente tenor:

"Señor Juan Pablo Galleguillos Jara,
"Abogado Secretario de la Comisión Especial Investigadora del Plan Transantiago,
"Cámara de Diputados, Valparaíso.

"De mi consideración:

"Me refiero a su oficio N°167/07, fechado el 10 de octubre en curso, mediante el cual solicita se levante la confidencialidad del informe de auditoría al AFT emitido por las contralorías de los bancos accionistas de dicha sociedad.

"Me es grato informar a usted que el resultado de las consultas pertinentes con los demás bancos que participaron en la auditoría, nos permite levantar la confidencialidad atribuida a dicho informe, como expresión del propósito permanente de cooperar al logro de los objetivos que convocan a esa Comisión.

"Saluda atentamente a usted,
"José Luis Mardones Santander,
"Presidente".

El señor HALES (Presidente).- Señor secretario, le pido que haga circular el texto para que los señores diputados lo puedan leer inmediatamente.

Quien quiera tener copia del mismo deberá solicitarlo directamente en la Secretaría. Esto rige también para las solicitudes de la prensa, para que se den a conocer tanto esta carta como el informe al que se le ha levantado la confidencialidad, el que, por lo tanto, pasa a ser público. Los medios de comunicación ya habían solicitado tener conocimiento al respecto, de manera que le pido a la Secretaría que otorgue las facilidades para que el informe se conozca.

Los diputados no sólo pueden darle el uso que estimen conveniente, sino que, además, pasa a ser parte integrante de la documentación que puede ser incluida en las conclusiones.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto de la solicitud que hicimos ayer, en el sentido de agregar a la lista de invitados al señor Ricardo Solari, me gustaría saber si ha podido resolver alguna fecha para incorporarlo.

El señor HALES (Presidente).- Efectivamente, ayer se planteó su invitación y yo señalé que iba a revisar si había alguna oportunidad para incorporarlo.

Creo que ha sido buena la idea que han planteado algunos diputados, en el sentido de ver la posibilidad, para no extendernos más allá de noviembre, de fijar como última fecha para recibir a invitados el 22 de noviembre. No tendríamos más invitados después de esa fecha.

En consecuencia, disponemos del jueves 18 de octubre, que está muy encima, el jueves 8 y jueves 15 de noviembre para recibir invitados.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, ¿en qué fecha vamos a recibir a los representantes de los otros cuatro bancos? Necesitamos una fecha precisa para resolver este asunto que fue planteado con anterioridad.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, ya cumplí con esa tarea, pues esa invitación está fijada para el lunes 19 de noviembre. Ya teníamos definidas fechas para algunos invitados que nos había costado comprometer, como la del señor Blas Tomic -que ayer me confirmó telefónicamente su aceptación- y los intendentes, por lo cual sólo nos queda libre la última semana de noviembre anterior antes de la distrital, es decir, los días 19, 20 y 21. Por lo tanto, la invitación para los representantes de los bancos quedó para el lunes 19, en Santiago.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, se nos van a juntar muchas invitaciones. Por eso, creo que lo razonable es que la Comisión trabaje un lunes, durante todo el día, de manera de resolver el problema lo antes posible. Me parece que dejar a los bancos privados para el final no es lo más adecuado. Es muy importante esa información, pues está más ligado a nuestra agenda, porque corresponde a la etapa de puesta en marcha, antes de la llegada del ministro Cortázar.

En consecuencia, pido evaluar la posibilidad de trabajar un lunes completo, mañana y tarde, de modo de cubrir la mayor cantidad de invitados y aliviar nuestro trabajo futuro.

El señor HALES (Presidente).- Tomaré nota de las distintas proposiciones.

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, insisto en mi planteamiento de ayer respecto de los invitados. Seguir ampliando la lista implicaría lo propuesto por el diputado Carlos Montes, esto es, trabajar un lunes completo, en circunstancias de que también tenemos que cumplir con otras actividades tan importantes como el trabajo en esta Comisión.

De la misma forma, los jueves tenemos que asistir a otras Comisiones, y yo, por participar en ésta, he faltado varias veces a otras, que son igualmente importantes. Entonces, uno se empieza a dividir, no está acá ni allá, hace los trabajos a media y después la ciudadanía nos enrostra, con justa razón, que no estamos haciendo bien nuestro trabajo.

Por lo tanto, si ya tenemos definido el lunes, el martes y el miércoles, dejémoslo tal como

está establecido, y si ya se determinó una lista de invitados, propongo que cerremos nuestro trabajo con tales invitados. No estoy de acuerdo con que venga el señor Ricardo Solarí, porque, de lo contrario, tendríamos que abrirnos a la posibilidad de invitar también a otras personas. De hecho, quiero reabrir la discusión respecto de invitar a los representantes de la empresa TIMM, porque considero sumamente importante tenerlos en esta Comisión. Había una especie de acuerdo en ese sentido, pero después se dijo que no.

Reitero que no me parece conveniente seguir ampliando la lista de invitados, porque es simplemente trabajar de más.

Asimismo, todos sabemos que las sesiones de trabajo maratónicas, al final, no son tan productivas, porque si permanecemos sentados durante cinco horas seguidas, obviamente, nos cansamos y, por lo mismo, lo que dicen los invitados no es tan productivo.

Entonces, si queremos que esta Comisión sea productiva y llegue a buenas conclusiones, no hagamos eso para que la ciudadanía diga que trabajamos ocho o nueve horas seguidas. Pero, ¿cuál es la productividad de esas ocho o nueve horas seguidas?

El señor MONTES.- Habría que medirla.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, concuerdo con la propuesta del diputado Montes. Creo que trabajar ocho horas es lo que hacen todos los chilenos. Es la cantidad mínima de horas que trabajan todas las personas; en general, ellas también se cansan.

El señor FARÍAS.- Pero también trabajamos en otras comisiones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Por lo tanto, considero que ocho horas es la cantidad de horas pertinente para trabajar los lunes y sacar adelante esta tarea. A mi juicio, es de suma importancia investigar a fondo sobre lo que ha sucedido con el Transantiago.

Reitero mi adhesión a la propuesta del diputado Montes.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que no puede ocurrir en esta Comisión es que, existiendo plena libertad para que todos los señores diputados planteen invitaciones a instituciones o personas cuyo testimonio es relevante para el desarrollo de la investigación, eso no sea considerado. No nos podemos exponer el día de mañana a que nos digan que no escuchamos a tales o cuales personas relevantes. De manera que todos los diputados siempre hemos tenido la posibilidad de

proponer invitados, y así se ha ido llenando la carta Gantt.

En consecuencia, dado que se nos acerca noviembre, el último mes, vale la pena que hagamos un esfuerzo -quizás no sea más de dos lunes- para confeccionar una agenda con los nombres propuestos.

Respecto de lo señalado por el señor Presidente, en cuanto a cerrar la lista de invitados, la comparto pero con un solo requisito. Pudiera ocurrir que alguno de los invitados que ya esté calendarizado, por alguna razón de fuerza mayor u otra, no pueda asistir en la fecha programada, pero no por ello el Presidente se va a restar a la posibilidad de buscar una segunda fecha. De manera que el cierre de la lista se aplicaría sólo a nuevos invitados. Pero quienes ya están invitados y acordados, desde el Presidente Ricardo Lagos hacia abajo, obviamente pueden venir a la Comisión en algún momento. Por consiguiente, es bueno que siempre exista la disponibilidad para darles un espacio a quienes ya hemos invitado.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, me sumo a lo planteado por el diputado Montes en el sentido de realizar la jornada de trabajo que él señaló. En ese sentido, para que concretemos, propongo que esa sesión se realice el lunes 12 de noviembre. No obstante ello, ¿existe interés en que la Comisión termine su funcionamiento en diciembre? ¿No hay intenciones de prorrogar esta investigación? No lo planteo porque quiera hacerlo, sino porque hay que agotar el tema. Tampoco quiero abrir debate sobre lo mismo.

El señor HALES (Presidente).- ¿A qué viene la pregunta?

El señor MONCKEBERG.- Porque veo que hay una presión por invitar a más personas. La idea es terminar en diciembre.

El señor HALES (Presidente).- Vamos a despejar los temas desde el orden general a lo particular.

En lo general, respecto del plazo establecido para el término de esta investigación, esta Comisión había solicitado una prórroga de 45 días, por si se producía alguna emergencia. Eso quiere decir que el lunes 10 de diciembre termina el plazo. En distintas oportunidades hemos señalado que queremos terminar las sesiones con invitados en noviembre. En dos o tres oportunidades he mencionado que los últimos invitados pueden asistir el miércoles 21 o, por extensión, el jueves 22 de noviembre, en último caso. Ése es el acuerdo de la Comisión.

El diputado Montes señaló que, dado que el jueves 22 corresponde a la última semana legislativa de

noviembre, es difícil contar con la asistencia de todos los diputados, por lo que quizás sería conveniente no sesionar ese jueves y cerrar definitivamente las audiencias el 21 de noviembre.

El señor MELERO.- Señor Presidente, tengo la impresión de que coincidirá con la semana en que se debe despachar el proyecto de ley de Presupuestos y vamos a tener a todos los diputados muy comprometidos con esa materia.

El señor HALES (Presidente).- Con mayor razón entonces.

El señor MELERO.- Va a ser difícil realizar audiencias los martes y miércoles en la mañana en paralelo con Sala mientras se esté votando el proyecto de ley de Presupuestos, que siempre se ha votado la última semana de noviembre, porque el plazo vence el 30 de noviembre.

Por lo tanto, ante la eventualidad de que esa discusión nos complique, propongo los primeros días de diciembre -es decir, habría que tener cierta flexibilidad-, debido a la discusión del proyecto de ley de Presupuestos.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, por ese tema y por otras razones, creo que usted debe contar con la facultad de la Comisión para revisar permanentemente la forma cómo reorganizar las audiencias.

Me parece que tener una sola sesión con el ministro Cortázar es muy poco. A mi juicio, debiéramos destinar a ese objetivo, por lo menos, un par de sesiones, y por eso considero que podría ser un lunes por la tarde. Debemos darnos un tiempo suficiente. Ayer estuve en la presentación del ministro Cortázar ante la Comisión Mixta de Presupuestos y sólo la presentación de cuatro variables fue más larga que una sesión normal nuestra.

Por eso, quizás nuestra reunión con el ministro Cortázar debiera abarcar todo un lunes, dedicarle una jornada larga, porque él nos va a dar muchas luces para mirar hacia atrás y hacia el futuro el Transantiago. Lo importante es que venga con su equipo de trabajo y analicemos con él la situación en profundidad. Más que discutir en esta sesión los ajustes en el programa de invitados, le daría plena facultad al Presidente para decidir. Está la lista de invitados y los espacios posibles, por lo que sólo agregaría que uno o dos lunes, si se estima necesario, se emplearan por completo.

Sé que tenemos otras tareas, pero debemos terminar en buena forma esta Comisión que ha sido tan bien presidida.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no tengo inconvenientes en que podamos trabajar ocho horas.

Más allá de lo que señaló la diputada Nogueira, quiero decir que trabajo mucho más de ocho horas diarias, que pueden abarcar doce, trece, catorce, quince o dieciséis horas. Es decir, no tengo problemas en trabajar mucho. Lo que señalé es que está comprobado que si una persona permanece sentada ocho horas en una reunión, se cansa y su productividad baja. Eso es todo lo que dije.

No tengo problemas en sesionar un lunes. Lo único que pido es que ojalá podamos dejar libres los jueves porque algunos diputados participamos en otras Comisiones, alguna de las cuales también integra la diputada Nogueira. Mi intención es que no se produzcan choques de horarios y hacer bien todo nuestro trabajo.

El señor HALES (Presidente).- Tomaremos en consideración las observaciones del diputado Farías.

En todo caso, entendí que ya tenía el mandato de cierta flexibilidad con anterioridad. Solamente quiero que a lo menos acordemos los criterios respecto del término de la investigación, porque el diputado Monckeberg, con justa razón, plantea que esto no debe quedar en una nebulosa.

En consecuencia, si tenemos dificultades de cualquier tipo, por la discusión presupuestaria o de horario, deberíamos hacer los arreglos necesarios para recibir a esos invitados en noviembre, con la flexibilidad de considerar el lunes en la tarde y, en el peor de los casos, con la posibilidad de recibirlos un jueves.

Creo que lo importante es que no nos extendamos a diciembre, de manera que podamos hacer una revisión individual o colectiva de las conclusiones hacia fines de noviembre y así tener la primera semana de diciembre para resolver todos los aspectos relativos al informe y ojalá tratarlo en la Sala antes de la Pascua.

Con la Secretaría vamos a revisar si es posible incluir el tipo de cambios que se han señalado, en el sentido de intentar recibir al ministro Cortázar un lunes y cambiar la sesión en la que recibiremos a los representantes de los bancos; es decir, vamos a revisar el puzzle completo, de acuerdo con los criterios que aquí se han establecido, que entendí perfectamente.

El señor MELERO.- ¿Y se incorpora al ex ministro Ricardo Solari?

El señor HALES (Presidente).- Respecto del ex ministro Solari, me parece que, salvo la observación manifestada por el diputado Farías, no hay oposición a que se le invite.

¿Habría acuerdo para invitarlo?

Acordado.

Señores diputados, corresponde recibir a la señora Mónica Zucker.

Suspendo la sesión por un minuto.

-La señora Mónica Zucker ingresa a la Sala de la Comisión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Doy la bienvenida a la señora Mónica Zucker.

Entiendo que aún es funcionaria del Estado.

La señora ZUCKER.- Sí, señor Presidente. Actualmente soy jefa de la División de Proyectos de Redes de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas.

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

Le doy la bienvenida y le agradezco su presencia. De todos modos, de acuerdo con las facultades de esta Comisión y lo establecido en la Constitución, usted ha sido citada, de manera que tiene la obligación funcionaria de asistir a esta sesión.

Antes de que los diputados le hagan las preguntas que estimen convenientes, me gustaría que se presentara y nos informe acerca de su vínculo con el Transantiago, especialmente en lo que dice relación con el desarrollo de la concepción del plan, los primeros estudios, hasta qué momento del mismo participó y con qué grado de involucramiento. Yo sé algo de lo que usted hizo, pero me gustaría que toda la Comisión estuviera informada al respecto.

Tiene la palabra, señora Mónica Zucker.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Muchas gracias, señor Presidente.

Soy ingeniera civil matemática de la Universidad de Chile y mi currículum laboral es el siguiente:

Durante 16 años me desempeñé como consultora de proyectos viales y de transporte y en parte de ese período también hice clases en la Universidad de Chile.

En 2000 me invitaron a trabajar en la Coordinación General de Concesiones, donde estuve a cargo de la Unidad de Demanda de Transporte.

En abril de 2002, Germán Correa me invitó a participar en el proyecto Transantiago -en esa época aún no tenía este nombre, sino que se le conocía como PTUS- y trabajé en el proyecto durante cuatro años, entre abril de 2002 y abril de 2006, cuando cambiaron las autoridades. Cuando asumió Fernando Promis, en el cargo que yo ocupé pusieron a una persona de su confianza y salí del Transantiago.

Actualmente, soy jefa de la División de Proyectos de Redes de la Dirección de Vialidad, del Ministerio de Obras Públicas.

Como lo pueden deducir de mi currículum, mi expertise corresponde fundamentalmente a transporte urbano, aunque ahora me he extendido hacia otro tipo de proyectos.

Además, durante cuatro años estuve a cargo de la Unidad de Servicios de Transportes del Transantiago, hasta abril del 2006.

Nosotros nombramos los servicios de transportes, la definición de los trazados, las frecuencias y las flotas de los servicios que van a circular en la calle en la etapa de implementación.

Participé activamente en la etapa de implementación del Transantiago. Sin embargo, el último año, antes de que partiera la etapa de régimen, ingresé en el Ministerio de Obras Públicas.

Mi trabajo fue y ha sido hasta ahora fundamentalmente técnico.

Estoy a su disposición para responder las preguntas que, en este ámbito, les parezca pertinente formular.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría explicar en qué consistía específicamente su trabajo técnico, ya que hay muchos trabajos técnicos en el Transantiago?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, el objetivo de nuestro trabajo consistía en concebir, bajo una cierta estructura, los servicios de transportes que en definitiva iban a ser licitados en el marco de la licitación del Transantiago.

Originalmente, partimos con un modelo, que llamamos "de diseño", que ya estaba desarrollado conceptualmente. Se trataba de un modelo que estaba en el estado del arte de los modelos de diseño de servicios de transporte y los productos de estos modelos son distintos escenarios que se nutren de distintos *inputs*, puntos de partida, distintos supuestos.

Sin embargo, un modelo hay que tomarlo en la medida de lo que es: una representación de la realidad. Además, es un modelo matemático con las limitaciones que evidentemente tiene.

Nuestro trabajo consistía, fundamentalmente, en definir el marco de desarrollo de cada uno de estos escenarios, y con los *outputs*, con las salidas del escenario del modelo de diseño nosotros lo -voy a utilizar una palabra que no existe, pero que es bien ilustrativa- lo "*realitizábamos*", esto es, convertíamos las salidas del modelo en recorridos, en frecuencias y en definición de flotas que efectivamente pudieran servir a la ciudadanía.

Hubo muchos escenarios. Partimos con el escenario 7, el primero con el que trabajamos, que nos pareció que podía tener resultados viables. El escenario 7 se formuló en diciembre del 2003, y posteriormente vino un período de seis meses de trabajo con todos los municipios y con todos los alcaldes. La verdad es que había un apoyo muy importante a este proyecto.

Partió con Germán Correa el 2002. Pero, en lo que me concierne, que es el trabajo más técnico, con los directores de tránsito y con los directores de obras, partió en enero del 2004, cuando ya teníamos datos que nos parecían más sólidos. Éste fue el escenario 7.

El señor HALES (Presidente).- Ustedes trabajaban en la llamada Unidad de Servicios.

¿Ustedes recibían ese modelo -en el que trabajaban para definir el escenario final- de la Sectra? ¿De quién recibían el modelo? ¿Quién los proveía?

La señora SUCKER (doña Mónica).- El modelo original, conceptual, lo desarrolló la Sectra. Nosotros recibimos el escenario denominado en esa época 5.5.

Ese modelo, hasta el escenario 5.5, lo corrió la Sectra; después, nosotros corrimos el escenario 7.

El señor HALES (Presidente).- Mi pregunta precisa es si los modelos hasta el escenario 5.5 los hizo la Sectra.

La señora SUCKER (doña Mónica).- Sí.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, lo que recibieron para trabajar se lo entregó la Sectra.

La señora Zucker (doña Mónica).- El escenario 5.5 fue entregado por la Sectra.

El señor HALES (Presidente).- Si el 5.5 es el último escenario que se recibe, entonces, desde ahí queda en manos de ustedes.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Casi. Voy explicar la situación.

El escenario 7...

El señor HALES (Presidente).- Déjeme conducir la sesión.

Tengo que entregarles a los señores diputados todas las facilidades para el debate. Por lo tanto, quiero ayudarla a que oriente sus respuestas en esa línea para quienes no somos especializados, pero usted sí lo es.

Explicó que trabajaban con antecedentes de un modelo matemático que les llegaba. Quiero que precise de quién lo recibían. Entendí, pero quiero precisar, que la Sectra fue quien se los entregó, hasta el escenario 5.5. De ahí en adelante, trabajaban en ese modelo.

¿Había alguien más que les modificaba los antecedentes sobre ese modelo, fuera de ustedes?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, hasta el escenario 5.5 y la definición conceptual del modelo, fue realizado por la Sectra.

Posteriormente, continuamos trabajando con el modelo en lo que constituyeron los escenarios 7 y 9.

El escenario 7 fue el primero que desarrolló la Coordinación de Transantiago y el escenario 9 no era más que el 7 que incluía las observaciones y aportes de los municipios.

A partir de la salida del escenario 9, redactamos e hicimos los anexos de las bases de licitación en lo que se definía como los trazados, las calles, las frecuencias referenciales o rangos de frecuencia en los que debían operar los servicios de transporte público y la flota necesaria para que eso ocurriera.

Después, el escenario 11, que en definitiva quedó en las bases de licitación, lo realizó también la Sectra. Nosotros lo recibimos, lo trabajamos y lo "realizamos", lo hicimos lo más real posible, adaptándolo a la verdadera vialidad y constituyó el anexo definitivo de las bases de licitación.

El señor HALES (Presidente).- Estamos entendiendo que Transantiago se constituía a partir de unas bases de licitación que posteriormente van a determinar los contratos, que tienen un anexo que define recorridos, frecuencias y flotas. Todo eso es definido por el equipo en el cual usted trabajaba, llamado Unidad de Servicios, en conjunto con la información que recabaron, fundamentalmente de la Sectra, y en consultas varias, entre otros, a los municipios.

¿Es correcto ese resumen?

Corríjalo como usted quiera, para entenderlo bien.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- El escenario 9, que constituyó una primera versión de los anexos de los recorridos de los servicios de transporte público, de una primera versión de las bases de licitación, fue desarrollado exclusivamente por la Unidad de Servicios de la coordinación de Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- La Unidad de Servicios no es lo mismo que la coordinadora de Transantiago.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Nosotros éramos una unidad de la coordinadora.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ustedes son una parte del coordinador de Transantiago, que en ese entonces dirigía Germán Correa, y definían lo que se refería a recorridos, frecuencias y flotas, en lo principal.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Durante todo el período en el que estuve en Transantiago, la Unidad de Servicios, desde Germán Correa hasta Fernando Promis

-cuando salí de la unidad-, tenía ese papel y yo era la jefa de esa unidad.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, eso es lo que provee de información para construir las bases de licitación.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, quiero recalcar que hubo varias versiones de las bases de licitación. Por ejemplo, una basada en el escenario 9 fue de entera responsabilidad de la coordinación de Transantiago, y no fue la última. Por diversas razones, esa versión de las bases de licitación se desestimó. En ese momento, la Unidad de Servicios que yo lideraba se hizo cargo de la etapa de transición de Transantiago; me refiero a las fases 1 y 2. La Sectra asumió la modelación del escenario 11, el que nos fue entregado como dato.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede explicarlo más claramente?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, en general, el trabajo se hacía en conjunto con la Sectra. Teníamos una estrecha relación puesto que ellos habían sido los ideólogos en este modelo, que estaba en el estado del arte de este tipo de modelos de diseño.

A partir de la fecha en que se licitó un estudio, ganado por Fernández & De Cea, nosotros llevábamos el liderazgo, hasta que se consiguió el escenario 9. Cuando éste se desestimó, que constituía el anexo de alguna versión de las bases de licitación, la responsabilidad del diseño del escenario 11 y la modelación fue de la Sectra.

El señor HALES (Presidente).- Lo que estamos entendiendo es que, al final, lo que constituye la información para construir las bases de licitación y para hacer los contratos se hace a partir de un modelo -o un escenario, como lo llaman ustedes- que establece recorridos, frecuencias, flotas, tiempos de viaje, trazados, movimientos y cantidad de buses que se requieren en la calle, que se define en combinación en la Unidad de Servicios de la coordinadora de Transantiago, que dirigía Germán Correa.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, en esa época ya no, porque Germán Correa salió del Transantiago en marzo de 2003 y estamos hablando de 2004 y 2005.

El señor HALES (Presidente).- Del coordinador que corresponda. La coordinadora de Transantiago ha sido dirigida por Germán Correa, Aldo Signorelli, Isabel Guzmán, Rodrigo Urzúa, Fernando Promis, etcétera.

Entonces lo hace la coordinadora de Transantiago, en la Unidad de Servicios, que dirige usted, en interacción con la Sectra. Entiendo que en uno de los escenarios la Sectra tiene más dominio que

en otros. Por lo tanto, ¿quiere decir es que ustedes no son los responsables del escenario final con que se hacen las bases de licitación? ¿Eso quiere decir?, ¿Sólo lo hizo la Sectra y ustedes no?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- No es tan así, señor Presidente.

La modelación del escenario 11, que sirvió de base para la definición de las bases de licitación, la hizo la Sectra.

A la unidad de servicios nos fue entregado ese escenario, cuyo producto, como ya sabemos, eran los recorridos, las frecuencias y las flotas. Nosotros lo revisamos y discutimos con ellos en algunos puntos, lo que finalmente dio origen al anexo final. Pero el escenario fue modelado por la Sectra.

El señor HALES (Presidente).- ¿Desea agregar algo más?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Sólo espero responder a las inquietudes que pudieran tener los señores diputados.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, ha sido muy importante la presentación de la señora Mónica Zucker, pero me queda una serie de oscuridades del conjunto de las presentaciones -nos sólo de ésta-, por lo que quiero aprovechar la oportunidad para aclarar algunas de ellas.

¿Quién definió las áreas de los alimentadores y con qué criterios se definieron? ¿Quién definió esos troncales y no otros? A estas alturas, todavía no tengo claro quién fue.

¿Qué supuesto hubo siempre, a partir de los datos de los modelos de Sectra, sobre las comunas del barrio alto?

La vida ha demostrado que, entre 2002 y 2007, a lo menos, hubo un cambio brutal y ese sector se ha transformado en el principal mercado de trabajo de la ciudad, por distintas razones. El 2002 no lo era, pero el 2007 sí lo es.

Entonces, me interesa saber qué supuestos o consideraciones se tenían respecto de los flujos de pasajeros hacia ese sector. Siempre se ha supuesto que en el barrio alto la gente se moviliza en automóvil, pero otra cosa es la cantidad de gente que va a trabajar hacia allá, y pareciera ser que eso no quedó bien reflejado, ni en las encuestas origen-destino ni en los modelos.

¿Qué se conversó con los municipios? Está claro que se conversó con ellos, aunque muchas personas dijeron que no se les consultó. Pero el problema es saber qué se conversó.

Realicé 32 encuentros en distintos sectores de mi distrito con gente del Transantiago, pero uno de los temas que nunca puso en discusión el Transantiago

fue el de los recorridos. Se habló de conceptos, de la idea, pero no respecto de los recorridos concretos y de la manera de hacer los trasbordos.

Entonces, ¿qué se conversó con los municipios?

Para terminar, quiero que me explique cuáles eran los supuestos básicos respecto a tres materias importantes.

En primer lugar, ¿cuál era el supuesto de velocidad? Estudiar los recorridos, la frecuencia y la flota sin tener un supuesto de velocidad puede ser tremendamente abstracto. Si se trabajó con un supuesto de velocidad, ¿cuál fue?

En segundo término, ¿qué restricciones adjudicaron a los trasbordos? Todo indica que se diseñaron modelos, pero la opinión que tengo es que los trasbordos se adecuaron a un modelo, más que considerar determinadas características en los recorridos, frecuencia y flota.

En tercer lugar, también hubo un cierto supuesto en cuanto a lo que iba a ocurrir con los operadores de estos recorridos, frecuencia y flota. Cuando uno ve los recorridos y la frecuencia, se supone que van a cumplir, porque no existe competencia -es decir, son un monopolio-, con las características concretas del tipo de empresariado que está operando en esto, con su historia y su cultura empresarial.

¿Pensaron que era posible hacer que se comportaran de acuerdo a como ustedes habían diseñado los recorridos, frecuencias y la flota?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, las preguntas referidas a las definiciones de áreas y troncales, entiendo que apuntan más bien al diseño conceptual que a cuáles eran las áreas y..

El señor MONTES.- A ambas.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- En relación al tema conceptual, Transantiago no partió en 2002, sino que comenzó prácticamente con la ingeniería del transporte del país, con el PTUS y, antes de éste, con un pensamiento, con una elaboración de la comunidad del transporte, que convergió, después de muchos años de análisis y de trabajo, que como concepto y principio orientador de lo que Santiago requería como transporte la estructura de alimentadores y troncales era la más adecuada. En verdad, pienso que ésta es una estructura adecuada. Con esto quiero decir que es fruto de mucho tiempo de maduración de cuál debe ser el enfoque del transporte público en la ciudad de Santiago.

Respecto de quién definió las áreas y los troncales, también esto tiene dos partes. La definición de cuáles eran las áreas, de cuál era la agrupación de comunas que definieron las áreas, la hicimos nosotros,

la Unidad de Servicios de la coordinación del Transantiago. Fue un arduo trabajo, basado en una encuesta origen-destino realizada en 2001, cuya definición tiene que ver con los lugares, los epicentros, donde se producen viajes internos que, en realidad y en lo profundo, no tiene que ver con la definición administrativa, que son las comunas.

La primera versión que hicimos de definiciones de áreas de alimentación no correspondía a las comunas, porque la gente no sabe en qué comuna está cuando realiza el viaje. Entonces, la primera definición fue de áreas que respondan a una matriz origen-destino, donde vemos que se producen viajes al interior de ciertas áreas de la ciudad. O sea, se trataba de una definición orientada y basada en una visión del usuario y del transporte.

Sin embargo, al final de este análisis bien trabajoso, vimos que no difería tanto de la división administrativa, por lo que nos pareció que relajar un poco y ajustarnos a uniones de comunas nos iba a facilitar la vida, porque íbamos a tener interlocutores claros para cada una de las áreas. Eso produjo la agrupación de las distintas comunas con que se definieron las diez áreas de alimentación.

La definición de los servicios de transporte público dentro de las áreas se determinó en función de los escenarios, de las luces que nos entregó la corrida de este diseño de modelos. En realidad, estos son modelos robustos, más bien estratégicos.

Por lo tanto, dentro de las áreas donde existe vialidad menor, el modelo es menos creíble. Nosotros mirábamos con más recelo los resultados que nos daba el modelo dentro de las áreas; por lo tanto, hicimos un trabajo arduo con los municipios.

El modelo de diseños es mejor para los troncales y la definición de éstos partió con el escenario 1, donde cada servicio de transporte correspondía a una vía. Por ejemplo, la Alameda tenía recorridos y la Avenida Vicuña Mackenna también los tenía y, a partir de los resultados, por ejemplo del escenario 1, se definió servicios sobre la Alameda y servicios sobre Avenida Vicuña Mackenna, pero se vio que los transbordos en Alameda con Avenida Vicuña Mackenna eran muchos. Entonces, se tuvo en cuenta el origen-destino de estos viajes y, dado que eran muchos los transbordos, se va a prestar un servicio que parta, por ejemplo, en Alameda con Ahumada y termine en Vicuña Mackenna con Avenida Matta, con lo que se reducían los transbordos. De esa forma se fue gestando en los distintos escenarios, partiendo de escenarios muy sencillos y optimizando en cada uno de ellos los recorridos de los servicios troncales, que son producto de la salida del modelo de diseño, que se alimenta con

las matrices origen-destino, y de un trabajo con los municipios.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, entiendo que la teoría de transportes recomienda troncales y alimentadores. Sin embargo, la ciudad de Santiago tenía singularidades, ya que desde los años 60 se trataron de producir subcentros con las conurbaciones correspondientes; es decir, el urbanismo trataba de apuntar en el sentido de la realidad. Pero eso no quedó reflejado en el diseño de alimentadores y troncales y me gustaría saber por qué.

Voy a poner el ejemplo que conozco más: el de La Florida, donde hay mucho movimiento circular que va a un centro de todo, pero el modelo actual tiene alimentadores y troncales, en que la dirección principal va hacia el centro de la ciudad y la gente no puede llegar directamente, por ejemplo, al paradero 14. Y sé que esta situación se repite en otras partes. El puro cruce de alimentadores y de troncales no da cuenta de los movimientos de la realidad.

Me gustaría saber si podemos conocer esos estudios en base a los cuales llegaron a esa conclusión. Creo que uno de los grandes defectos del Transantiago tiene que ver con los alimentadores. Ya constituye un problema que no haya competencia, pero que no haya consideración de los reales flujos también es un problema.

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, el último escenario en el que me tocó trabajar sí respondía a los viajes internos en cada una de las áreas.

No tengo información de lo que pasó entre 2006 y la puesta en marcha del estado de régimen. No estuve y no tengo información de lo que pasó ese año.

El señor HALES (Presidente).- Discúlpeme, pero las bases de licitación se hicieron conforme a los modelos resueltos anteriormente. No hubo otro modelo después del 2006. Sería conveniente que no quedara la sensación de que hubo otro modelo en 2006 ó 2007.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- No hubo otro modelo, pero sí hubo trabajo de detalle con los concesionarios. A lo mejor es lo mismo que hicimos nosotros.

El señor MONTES.- Pero dentro de las mismas áreas.

El señor HALES (Presidente).- ¿Las áreas son las mismas?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Sí, las áreas son las mismas, y recuerdo que respondían a los

datos que teníamos de las matrices origen-destino de 2001, actualizadas al 2005.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede precisar el estudio?

El señor MONTES.- Señor Presidente, entiendo -quizá me lo puede confirmar la señora Zucker- que hay un estudio que determinó por primera vez las áreas de alimentación. Eso está escrito y, bajo ciertas consideraciones, se concluye que ésta es la mejor modalidad.

Me gustaría conocer ese estudio y las modificaciones posteriores que tuvo esa definición.

El señor HALES (Presidente).- Al parecer habría que pedírselo al Ministerio de Transportes.

Entonces, enviemos un oficio al Ministerio de Transportes para solicitar los estudios que permitieron determinar las áreas de las alimentadoras y el escenario final que determinó los recorridos y las frecuencias.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra la señora Zucker.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- A continuación voy a referirme a la consulta relativa a los supuestos básicos de velocidad y a restricciones a los trasbordos.

Las velocidades que se utilizaron fueron las que provenían del estudio original y los datos de velocidades que también se obtuvieron en los estudios que se realizaron, tanto respecto del modelo de diseño como en la encuesta origen-destino. Esas velocidades respondían a la situación actual.

Para la estimación de las velocidades en la situación con proyectos, que era lo que ocurría con Transantiago, no hay mediciones. Se hicieron algunas estimaciones que, a la luz de los resultados, fueron muy optimistas.

El señor MONTES.- ¿Era una velocidad promedio para todos o una en cada alimentador y por recorrido, tanto de troncal como de alimentador? ¿Cuál era el supuesto de la velocidad?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- No era una velocidad para toda la ciudad de Santiago. Había velocidades distintas. Por ejemplo, para La Alameda, que tienen vías exclusivas, o Avenida Grecia, se tenía contemplada una velocidad mayor, pero para las que no tienen vías exclusivas y donde hay mayor congestión, la velocidad es significativamente menor. Eso puede ser revisado en el modelo que será solicitado.

El señor MONTES.- Usted dijo que era optimista. Es decir, se supuso una velocidad muy superior a la real.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- A la luz de los resultados, evidentemente, fueron velocidades optimistas.

Una última pregunta dice relación con la certeza de lo que iba a ocurrir con los operadores y el tipo de empresariado. Verdaderamente, no me corresponde responder esa pregunta.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- De acuerdo a lo que expuso la señora Mónica Zucker, ¿por qué se desestimó el escenario 9 y se cambió al 11, que proveyó la Sectra? ¿Cuáles fueron las razones? Usted dice que el 9 no fue más que el 7, más las observaciones hechas por los municipios, y se hizo el escenario 9. Después, este escenario se desestima y se considera el 11. ¿Por qué se desestimó el 9?

Al respecto, voy a entregar una opinión muy personal.

Creo que los recorridos, aparte de estar pésimamente mal diseñados, detrás de un escritorio, y que no se fue a la calle, se determinaron conforme a un criterio económico que le convenía a los operadores y no bajo uno de demanda social. Por eso pregunto por qué se desestimó el 9, si contemplaba las consultas a los municipios y se había hecho un trabajo más en terreno, y se pasa al escenario 11.

En cuanto a la frecuencia, ¿consideraron la falta de infraestructura, es decir, de paraderos, de corredores segregados y el mal estado de las calles, para adecuar el modelo a la realidad?

Ahora, ¿qué pasó con los recorridos? Soy diputada por dos comunas populares, Recoleta e Independencia, donde hubo sectores en que se quitaron recorridos y, por ende, quedaron aislados. ¿Cuál fue en realidad el criterio que se manejó? Usted señaló que los operadores cambiaron a último minuto algo del modelo. ¿Qué cambiaron? ¿Se debió -como sostengo- a criterios económicos?

Por otro lado, usted estuvo a cargo del diseño de las bases de licitación de los operadores de vías. ¿Qué garantías se establecieron en favor de éstos? ¿Cuál era el número de buses que se exigía? Es un tanto insólito que se hayan exigido tan pocos buses y después se vaya improvisando y se vaya ampliando la cantidad. Finalmente, ¿cuál fue el número total de buses con los que se adjudicaron las licitaciones? ¿Qué persona determinó esas cifras? ¿En base a qué proyecciones o cálculos se hicieron? ¿A qué se obligaba el Estado respecto de los operadores de vías? ¿Se les garantizaba en la propia licitación una cierta velocidad comercial para que operaran? ¿Se comprometió el Gobierno a la habilitación de estaciones

intermodales, de paraderos, de estaciones de trasbordo? En otras palabras, ¿a qué se comprometió el Gobierno?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, no estoy segura de por qué se desestimó el escenario 9. Preferiría disculparme y no contestar lo que yo creo de por qué se desestimó ese escenario.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- La señora Zucker estaba a cargo de la Unidad de Servicios. Por lo tanto, no es coherente que no esté segura de por qué se desestimó el escenario 9, por lo que debió trabajar con un nuevo escenario, porque el mínimo sentido común indicaría preguntarse por qué le cambian el escenario y se lo desestiman y hacérselo saber al organismo correspondiente.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, trabajé y fui responsable total de la etapa de transición y del escenario 9. Cuando ello concluyó y se desestimó este escenario, me parece recordar que tuvo fundamentos más bien económicos, ya que ese escenario contemplaba tenía 6.500 buses.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero solicitar que esa respuesta quede consignada en el cuaderno aparte.

El señor HALES (Presidente).- Le pido a la Secretaría que registre la respuesta en el cuaderno aparte, tal como lo ha solicitado la diputada Nogueira.

Tiene la palabra la señora Zucker.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- En cuanto a si fue considerada la falta de corredores y de paraderos, puedo decir que ha pasado bastante tiempo desde ese entonces. Tengo el recuerdo de que algunos corredores sí fueron considerados, pero otros no. Les pido disculpas, pero no recuerdo cuáles efectivamente fueron considerados.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No me refería a si fueron o no considerados, sino a si esos corredores estaban comprometidos obligatoriamente en la licitación.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- En realidad, hay varias preguntas que no me corresponde responder y que tienen que ver más bien con el modelo de negocios y las bases de licitación propiamente tales y no con la distribución de los servicios en el transporte público. Tienen que ver con las garantías en favor de los operadores.

El señor HALES (Presidente).- Señora Zucker, disculpe la interrupción, pero el hecho de que usted no estuviese a cargo de un área determinada no implica que no conociera antecedentes, puesto que se trataba de un sistema en el que participaban distintos organismos.

Las preguntas que le han formulado la diputada Nogueira y otros diputados tienen relación con

actividades directas suyas y con distintos organismos. Tengo que recordarle que su obligación constitucional es proveer todos los antecedentes que le consulte la Comisión. Por consiguiente, aunque no sean del organismo en que usted participaba, si tiene conocimiento de esos antecedentes, está obligada a entregarlos. Sería mejor que sean entregados en esta conversación y no que después se descubra que usted, conciente o inconcientemente, ocultó un antecedente, porque no es su intención. Entonces, la estoy ayudando a que se explaye con tranquilidad, porque es su obligación.

La señora ZUNCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, así lo entiendo. En verdad, muchas de estas preguntas están en las bases de licitación y no se trata de que quiera esconder información. Esas preguntas se pueden responder mirando las bases de licitación, lo que sucede es que no me acuerdo de muchos temas contenidos en las preguntas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señora Zucker, está bien, puede que esas preguntas no estén dentro del ámbito de su conocimiento, pero, volviendo al escenario 9, ¿usted no realizó ninguna comunicación a la Sectra, diciendo que desestimar el escenario 9 iba a traer innumerables problemas en la implantación del nuevo escenario, dada toda la información y el estudio que se había generado, como la consulta a los municipios y el trabajo en terreno? El escenario 9 era bastante más completo que el 11. Entonces, que le cambien radicalmente el escenario es tremendamente brutal, por lo que vivimos hoy día.

En ese escenario se contemplaban 6.500 buses, que son los que hoy se están requiriendo, y la gente ha tenido que pasar todo este drama durante siete meses por la falta de buses. Entonces, me gustaría saber qué dice usted, que estaba a cargo de la Unidad de Servicios del Transantiago, cuando le cambian el modelo tan radical y brutalmente. ¿Qué dijo? ¿Cuál fue su reacción? ¿Se lo hizo ver a la Sectra?

La señora ZUNCKER (doña Mónica).- En verdad, me limité, a lo mejor erróneamente, a recibir el escenario 11. En ese tiempo éramos pocos y trabajábamos con la presión de la partida del Transantiago, en la etapa de transición, y, sinceramente, no me cuestioné el escenario 11. Lo recibimos e intentamos adecuarlo, en la medida de lo posible, a la realidad.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, hace un tiempo, en la Comisión estuvo el señor Aldo Signorelli, quien dijo que la baja de buses se debió principalmente a la reducción de la demanda, pero usted habla de criterios económicos. Usted señaló que tenía la idea de que se había disminuido la

cantidad de buses por un criterio económico, pero el señor Signorelli lo sustentó en que había menos demanda. Entonces, finalmente, ¿cuál fue el criterio? ¿Cuál fue su juicio sobre la baja de buses?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, estoy haciendo memoria y la verdad es que, en ese tiempo, incluso ahora, la tasa de motorización de vehículos privados era gigante. Era una tasa muy grande que indicaba cómo iba creciendo la partición modal, cómo se iba transformando la partición modal y cómo iban pasando los viajes al transporte privado.

Efectivamente, iniciamos los análisis con tasas de crecimiento mayores, más altas, que, a lo mejor, habrían redundado en que los buses del escenario 11 fueran más. A mitad de camino, redujimos esas tasas de crecimiento basados en datos que nos hacían ver que la tasa de crecimiento del transporte público no era tan feliz como nos hubiera gustado que fuera. Por eso, se manifestó el temor a sobreestimar la flota y encarecer ficticiamente el transporte público, que ya tenía tarifas bastante altas. Entonces, Aldo Signorelli también tiene razón. En esa época detectamos una baja en las tasas de crecimiento del transporte público.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en ese sentido, a los especialistas de la consultora Fernández y De Cea, por esta misma cantidad de buses, el señor Fernando Promis los trató de ineptos por presentar un informe en el cual proyectaban esa misma cantidad de buses. Pero dada la actual realidad, claramente se necesitan 6.400 buses, de modo que el escenario 9 era el adecuado. Lamentablemente, se cambió por criterios económicos.

¿Qué garantías se establecieron en favor de los operadores? ¿Esa materia tiene que ver con lo suyo?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, no tengo bien claro a qué tipo de garantías se refiere. Me parece que eso no tiene que ver con lo mío. Pero no entiendo la pregunta. ¿Garantías de qué tipo?

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, me refiero a garantías de todo tipo. Aquí hay un criterio económico para hacer rentable el negocio. Entonces, ustedes diseñaron el recorrido de modo que al operador le fuera rentable. Esa es la única explicación de por qué hay sectores francamente desabastecidos, hasta el día de hoy, que no tienen buses, situación que, probablemente, conoce, o alguien cercano a usted, o usted misma, lo ha vivido.

Entonces, como parte de la Unidad de Negocios, díganos qué se le ofreció a los operadores.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, no soy de la Unidad de Negocios. Creo que esa pregunta debe responderla alguien de dicha unidad. Las garantías que se les ofrecían y las garantías que se les exigían son muchísimas, y están en las bases de licitación.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, la señora Zucker estuvo a cargo del diseño de las bases de licitación de los operadores de vías, y por eso le formulo la pregunta.

Las otras dicen relación con el número de buses exigible, con cuántos se adjudicaron, con quién determinó esa cifra, con qué proyección o cálculo se hicieron y a qué se obligaba el operador. ¿Estas cuestiones no correspondían al ámbito de su competencia? ¿Usted no participó en el diseño de la licitación de los operadores de vías?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, participé en el diseño de los servicios de transporte público. El objetivo del trabajo de la Unidad de Servicios era la definición de los servicios, o sea, recorridos, trazados, frecuencias y flota. Sin embargo, las bases de licitación propiamente tales y las garantías que se les daban y exigían a los operadores eran resorte de otra unidad y no de la que yo dirigía.

Obviamente, conocí las bases de licitación, las manejaba, pero en este momento no las recuerdo. Sin embargo, esa información está en las bases de licitación, que son públicas.

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguna otra respuesta adicional?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- No, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Como Presidente de esta Comisión, le voy a pedir una precisión adicional respecto de la pregunta formulada por la diputada Claudia Nogueira.

Para los efectos de nuestra comprensión y de la de la audiencia pública, quiero aclarar que cuando hablamos de los denominados escenarios 5, 9 u 11 nos referimos a la manera, entre otras cosas, de organizar los recorridos por donde van a pasar las micros, la cantidad de las mismas y en qué momento lo van a hacer. Por lo tanto, podemos decir que es una manera de organizar el transporte.

Dado que la diputada Nogueira le pide su opinión sobre el escenario 9, quiero que precise y amplíe esa pregunta. Usted trabajaron el denominado escenario 9, con su correspondiente manera

de considerar flotas, recorridos y frecuencias, y la Sectra lo cambió por el escenario 11. ¿Qué pensó usted cuando recibió y comparó ambos escenarios? ¿Pensó que el nuevo escenario que enviaba la Sectra era mejor, peor o igual al anterior? Mi pregunta es precisa.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, no los comparé; trabajé con el escenario 11.

El señor HALES (Presidente).- O sea, usted estuvo a cargo de todo el trabajo de definición de recorridos, flotas y frecuencias durante el proceso de creación del Transantiago y se dedicó por completo a su labor como jefa de todo el equipo, pero cuando de la Sectra le envían un escenario distinto, ¿ni siquiera decidió comparar ambos escenarios, el nuevo enviado por la Sectra y aquel en que ustedes habían trabajado por tanto tiempo?

Supongamos que no los comparó y sólo observó el nuevo pero, dada su experiencia y su conocimiento sobre la flota, recorridos, frecuencias y la cantidad de buses, era evidente que iba a dar cuenta de que se trataba de algo diferente a lo que usted había hecho. ¿Lo nuevo que le mandaron era mejor, peor o igual?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- A la luz de los resultados, evidentemente...

El señor HALES (Presidente).- Pero cuando usted vio ese escenario era la experta, era la jefa de todo el equipo. No creo que se le haya nublado la vista en ese instante. Se trataba de la manera de poner en marcha el Transantiago.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Independientemente de si lo hice bien o mal, yo confié en los análisis que había hecho la Sectra. Por lo demás, siempre he tenido mucho respeto por la seriedad de su trabajo. Como he señalado, en esa época estábamos a cargo de la implementación de la transición...

El señor HALES (Presidente).- Pero contradecían lo que ustedes habían trabajado hasta el escenario 9. ¿Esa contradicción le pareció buena, mala o igual?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Confié en que los supuestos que la Sectra había considerado para la definición del escenario 11 estaban bien.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no repetiré algunas consultas formuladas por la diputada Nogueira, pero sí me gustaría precisar algunos puntos.

¿Cree que el trabajo con las municipalidades fue suficiente? ¿Se recogió realmente la opinión de los alcaldes respecto del diseño de la malla de recorridos?

¿Con quiénes se reunían en las municipalidades en 2003? ¿Con los alcaldes, con los directores de tránsito o con otros funcionarios?

¿Cree que el proceso de licitación fue lo suficientemente estricto como para otorgar al AFT la operación tecnológica del Transantiago?

De acuerdo a lo que diseñó y vio en materia de implementación y desde la perspectiva actual, ¿cuáles son los mayores problemas que detecta en la implementación del Transantiago? ¿Se trata de problemas de infraestructura, de los operadores o del AFT?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Con respecto al trabajo con los municipios, no puedo evaluar si fue o no suficiente, pero se hizo un trabajo muy detallado con los directores de tránsito y, en algunos casos, con los Secplac. En realidad, las reuniones eran con los equipos que definía cada municipalidad. En todo caso, hay documentación que respalda ese trabajo. De hecho, a cada director de tránsito o a quienes los municipios definieran como interlocutores válidos les enviamos las bases de licitación, los planos con la definición de los trazados, las frecuencias, etcétera. Tuvimos interacción con cada uno de los 34 municipios, con el escenario 7, que dio origen al escenario 9, y con el escenario 11.

Se hizo un trabajo serio y en Transantiago debiera haber documentación de respaldo de lo que estoy diciendo.

Ahora si fue o no suficiente, ese es un juicio de valor. Sí puedo asegurar que hubo trabajo con los municipios, en particular con los directores de tránsito y, en algunos casos, con otros personeros.

El señor FARÍAS.- Quiero hacer una precisión.

La pregunta es si se recogió efectivamente la opinión de los alcaldes para diseñar los recorridos. Una cosa es consultarlos, hacer documentos y otra diferente es si se los consideró.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Nosotros trabajamos con las personas que el municipio -entiendo que el alcalde- definía como interlocutor válido para nuestro trabajo. Somos técnicos; no trabajamos directamente con los alcaldes. La responsabilidad de llegar al alcalde era del funcionario municipal, y si éste determinaba que el alcalde tenía que interceder en algún caso específico, teníamos la mayor voluntad para atenderlo. De hecho, nos reunimos con algunos alcaldes, como Claudio Orrego, alcalde de Peñalolén, y con otros que en este momento no recuerdo. Como dije, nos reunimos con algunos alcaldes, dada la interacción que teníamos con los funcionarios técnicos.

El señor FARÍAS.- Quiero hacer una aclaración, porque tal vez me expresé mal.

No me refiero a los alcaldes, sino a las propuestas de las municipalidades. ¿Fueron o no tomadas en cuenta esas recomendaciones de los municipios?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Sí, fueron tomadas en cuenta.

Ahora bien, no me compete referirme si fue estricto o no el proceso de licitación del AFT.

Respecto de los mayores problemas en la implementación del Transantiago, considero que son tres.

El primero es el sistema tecnológico. Creo que debió haber estado absolutamente probado y en óptimas condiciones para dar el vamos a la implementación. La eficiencia y el buen funcionamiento del sistema tecnológico es el corazón del Transantiago.

El segundo mayor problema que observo, a la luz de lo que hemos visto -no estoy en Transantiago hace casi dos años-, fue lograr realmente y en lo profundo la empresarización del sector.

Y el tercero, la insuficiencia de buses.

Incluso, tal vez podríamos establecer ese mismo orden de prioridades.

En cuanto al *big bang* -pensándolo ahora, porque quizás en ese tiempo no lo estime así-, puedo percibir que el verdadero *big bang* era el de los recorridos, ya que no se podía hacer una implementación paulatina de ellos, pues es un sistema completo.

Respecto del sistema tecnológico, debió tenerse certeza, sin ninguna duda, por cuanto es un sistema muy complejo. El rol del AFT y de Sonda es sumamente complicado y de un tamaño enorme, y en esto hubo problemas.

Esos son los problemas que me parecen más importantes.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, lo que la señora Zucker contestó al diputado Hales es bastante sorprendente, porque por esta Comisión han pasado innumerables invitados, entre ellos algunos ministros, que se han quejado insistentemente de la precariedad de la institucionalidad del Estado, es decir, por tener técnicos muy mal calificados, que no tienen la expertise suficiente y que hacen mal la pega.

Cuando el diputado Hales le dijo que usted tenía los escenarios 9 y 11 y no los comparó, uno forzosamente tiende a pensar: ¡por Dios que hay jefes de servicio mal calificados!

Se lo digo con todo respeto, pero también con toda franqueza: uno, o usted no estaba calificada para ser jefa de la Unidad de Servicios, o dos, está tremendamente complicada y no dice lo que realmente pasó. No puedo creer que diga: "Yo no los comparé", en

circunstancias de que eso es lo que indicaba el más mínimo sentido común, a la luz de los acontecimientos.

Por lo tanto, quiero que nos diga qué establecía el escenario 9, a diferencia del 11.

El diputado Farías le preguntó si se consultó a los alcaldes, pero dado el cambio brutal que hubo entre ambos escenarios, da lo mismo que se les hubiera preguntado a todos los alcaldes, porque, de acuerdo con lo que manifestó, los recorridos se achicaron por consideraciones económicas. Entonces, daba lo mismo la modelación y el escenario, porque si en el escenario 9 se consideraban 6.500 buses y finalmente se establecen 4.500 buses, que son los que salen a la calle, quiere decir que predominó un criterio económico que llevó a acortar los recorridos, a que se sacaran recorridos, por falta de buses, porque se licitaron muchos menos buses que los necesarios.

Estoy emitiendo un juicio de valor: o usted es una persona muy poco calificada, de acuerdo con lo que le manifestó al diputado Hales, o francamente no dice lo que realmente ocurrió.

Quiero que sea franca, porque es funcionaria del Estado, específicamente del Ministerio de Obras Públicas.

Entonces, ¿seguimos con funcionarios poco capacitados, como han afirmado otros invitados?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, sólo puedo decir, sin emitir un juicio de valor, que confié en los supuestos para la elaboración del escenario 11.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, ¿me puede decir la señora Zucker cuáles eran las diferencias entre los escenarios 9 y 11?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Fundamentalmente, el tamaño de la flota.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede explicarlo mejor?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Me parece que ya expliqué el escenario 11.

En ese escenario, la densidad de recorridos era mayor que en el escenario 9.

El señor HALES (Presidente).- Por lo que habían estudiado, ¿en el escenario 9 había más recorridos en la malla que los que se determinaron finalmente?

Lo pido esa precisión para nuestra mejor comprensión de un tema en el que no hemos sido actores.

Entonces, respecto de la densidad de recorridos, ¿había más recorridos en el escenario 9 que en el 11?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Exacto.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué otra diferencia había?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Además, contemplaba mayor frecuencia.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué quiere decir eso?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Que la cantidad de buses por hora que pasaban en los períodos puntas era mayor. En realidad, los períodos puntas son los que definen la flota. ¿Cuántos buses se necesitan? Los buses que se utilizan en el período más cargado, que es la punta mañana. Efectivamente, había una frecuencia mayor.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué otra diferencia? ¿Y respecto de la cantidad de buses?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- El hecho de que hubiera mayor densidad de recorridos y una mayor frecuencia redundaba en una flota mayor.

El señor HALES (Presidente).- O sea, consideraba más buses.

Es decir, lo que ustedes habían propuesto, bajo la conducción de su equipo, tenía más recorridos, menos tiempo de espera y más cantidad de buses.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Así es.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Lo que ha planteado la señora Zucker es gravísimo, a la luz de los acontecimientos y de lo que han vivido miles de chilenos, ya que, por haber cambiado dramáticamente del escenario 9 al 11, a esas miles de personas les cambió la vida, porque tienen menos recorridos, mayores tiempos de espera y menos buses.

No puedo aceptar que usted diga que no comparó los modelos, porque eso habla muy mal de usted, señora Zucker. Entonces, quiero saber si le impusieron el nuevo modelo por criterios económicos y a quién le avisó. Me imagino que estaba comprometida con su trabajo y que le interesaba hacerlo bien. Además, tenía las mallas de los buses amarillos y de los recorridos antiguos.

Quiero saber si le dijo a alguien que tenía un escenario, pero que le estaban imponiendo otro. ¿Le advirtió a Signorelli o a alguien para, por lo menos, estar tranquila hoy y poder decir: éste fue el escenario que estudié con mi equipo y éste es el escenario que me impuso la Sectra.

Quiero saber si se lo manifestó a alguien y si peleó por ese hecho. Porque es incomprensible que diga que no los comparó. Es inaceptable.

Alguien tiene que haberle impuesto esto, por algún criterio, porque -repito- usted sigue en un cargo público. Entonces, quiere decir que seguimos con funcionarios que no están a la altura que se necesita.

¡Perdóneme, señora Zucker, pero es inaceptable lo que ha dicho!

El señor HALES (Presidente).- Señora Zucker, ¿puede contestar la pregunta?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- ¿Qué le puedo contestar? La verdad es que no creo que no preví. Evidentemente, si alguien hubiera previsto lo que ocurrió finalmente, las cosas habrían sido muy distintas.

En ese momento, nadie lo previó, y tengo la responsabilidad que me cabe en ese cuento. Éramos un conjunto de personas que tomábamos las decisiones y, evidentemente, tengo responsabilidad en lo que me corresponde, que era el marco técnico. No tengo dudas sobre eso.

Pero en ese momento no previmos lo que pasó.

Por lo demás, el desastre no se debe sólo al escenario 11. Hay otros factores que también son relevantes. Durante bastante tiempo, ni siquiera los 4.500 ó 4.600 estuvieron en la calle. Pero es verdad que los buses fueron insuficientes y que creí en los supuestos que hubo en la generación del escenario 11.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Quiero decir que hoy el ministro Cortázar está aumentando la cantidad de buses, los recorridos y las frecuencias.

Pudieron cometerse miles de otros errores, pero los que hoy está corrigiendo el ministro Cortázar, con mucho esfuerzo, son precisamente los que corresponden a su unidad.

Usted tenía un cargo técnico. No era Yolanda Sultana para prever, tal vez, lo qué se iba a hacer. ¡No! Técnicamente, se empezó con cierta cantidad de buses y ustedes llegaron al escenario 9 manteniendo el promedio de los buses, pero luego los bajan radicalmente. Eso es técnico; no se trata de ser previsor o de calcular. Es algo con criterio técnico.

Si realizó trabajo en terreno con los alcaldes, con las municipalidades, en el escenario 9, ¿por qué creyó en el escenario 11? ¿Le creyó a alguien?

Aceptamos su responsabilidad. Es francamente deplorable su actitud, a menos de que nos dé una razón -se la pido por favor- de por qué acepta el escenario 11 sin ningún requerimiento, sin ningún aviso. ¿Se lo impusieron o realmente creyó en él?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Yo creí en el escenario 11.

En todo caso, el escenario 11 también fue trabajado con los municipios; no sólo se hizo con el 9. Trabajé con el escenario 11 y lo vertí en las bases de licitación.

La verdad es que no me atrevo a utilizar la palabra "impuesto", porque, en realidad, las decisiones que se tomaban en ese sentido eran compartidas. Probablemente, debí haber dejado un documento escrito...

El señor HALES (Presidente).- ¿Compartidas con quién?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Con todas las autoridades.

El señor HALES (Presidente).- ¿Con qué autoridades?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Con las autoridades que estaban en ese momento...

El señor HALES (Presidente).- ¿Quiénes?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Con mi jefe...

El señor HALES (Presidente).- ¿Quién era su jefe?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Tuve seis jefes en cuatro años.

El señor HALES (Presidente).- Pero en ese momento, ¿quién era su jefe?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Aldo Signorelli.

El señor HALES (Presidente).- ¿Con quién más compartía la información?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Eran decisiones colegiadas. Con la Unidad de Negocios, con la Unidad Jurídica, con el Ministerio de Transportes, con la Seremi.

El señor HALES (Presidente).- Trabajaban en equipo.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Por supuesto.

El señor HALES (Presidente).- Tenían información cruzada. Entonces usted podía contestar algunas cosas relacionadas con la Unidad de Negocios.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Las respuestas a varias de las preguntas que me han hecho están contenidas en las bases de licitación. Ya no me recuerdo de muchas de ellas, porque son de hace dos o tres años. La verdad es que no recuerdo todo. Pero, dado que están en las bases de licitación, imagino que no es tan grave que las conteste. La verdad es que no me acuerdo.

Eran decisiones compartidas y trabajo en equipo. Por ejemplo, estaban la Sectra, asesores, el Ministerio de Transportes, la Seremi de Transportes, etcétera. Se trataba de decisiones que se tomaban en conjunto. No dependía sólo de una decisión mía.

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

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no he tenido intención -y si es así, le pido disculpas- de tratar de incapaz a nuestra invitada, ni tampoco de complicarla con mis opiniones. Me remito sólo a su exposición y a la constatación de lo que ha ocurrido producto de la implementación del Transantiago, en que usted estuvo a cargo de un proceso fundamental: la determinación de recorridos, frecuencias y tamaño de la flota.

En esto se han tomado pésimas y lamentables decisiones. No hay ningún proyecto, como Transantiago, donde las decisiones hayan afectado tan directamente en la calidad de vida de miles de chilenos.

Aquí se evalúan las decisiones que usted tomó. Por eso, quiero volver a preguntar, porque a los chilenos les interesa. Si, por ejemplo, salimos a la calle y preguntamos a una señora acerca del transporte, nos dirá que lleva esperando más de 40 minutos un bus, porque sencillamente no los hay. ¿Eso es, precisamente, lo que usted vio como jefa de la Unidad de Servicios.

¿Tomó esa decisión colectivamente? ¿Con quién? Me resisto a creer que usted diga que no comparó los modelos y que no hizo nada, dada la trascendencia que tenía la decisión de disminuir el tamaño de la flota, la frecuencia y los recorridos. ¿A qué obedeció? ¿Tuvo algo que ver en la toma de decisiones? ¿Con quién más se tomaron esas decisiones? ¿La supo el subsecretario o el ministro? ¿Cuál fue el criterio?

Usted es funcionaria pública, por lo que sigue aplicando criterios. Y si aplica el mismo que el del caso en comento, ¡por Dios que estamos en problemas! Por eso me gustaría saber cuál fue su criterio. ¿Cómo lo defendió? ¿Quién más lo supo? Ojalá lo especifique con nombre y apellido, si fuese posible.

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, agradezco a la honorable diputada las disculpas, porque pienso que mi calidad o competencia profesional no es el tema en discusión, porque tengo 24 años de ejercicio profesional.

Estoy totalmente de acuerdo en las consecuencias profundas y graves que ha tenido Transantiago -también soy usuaria del sistema-. No tengo ninguna duda de que se tomaron muy malas

decisiones y eso ha afectado la calidad de vida de todos los santiaguinos en forma significativa.

En relación con la responsabilidad que me compete en esa toma de decisiones, no tengo problema en asumir mi cuota de responsabilidad. Efectivamente, fue una decisión colectiva. La conocían todas las autoridades, como el Ministerio de Transportes, etcétera. Probablemente, fue una especie de círculo perverso, en que todos nos apoyamos en que el otro no decía nada y confiamos en que los supuestos en los que se habían trabajado eran los correctos. Eso nos llevó a tomar una pésima decisión, que ha tenido consecuencias gravísimas en la calidad de vida de los chilenos. En ese momento, ninguno de los que estuvimos involucrados pudimos prever lo que ocurrió. ¡No lo previmos! En ese sentido, asumo mi cuota de responsabilidad.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Usted habla de su calidad profesional y de sus 24 años de labor profesional, pero usted tenía el cargo de jefa de la Unidad de Servicios, en donde cargo y su experiencia profesional debía ponerse a prueba. Y hoy, debido a las pésimas decisiones que usted tomó, los chilenos sufren tremendamente la falta de buses.

Por lo tanto, me gustaría que fuera más precisa. Usted se refiere a un colectivo. ¿Quiénes, con nombre y apellido, no previeron este desastre?

El señor HALES (Presidente).- Es importante para la Comisión no tener conclusiones abstractas respecto de las responsabilidades. ¿A quiénes se refiere? ¿Puede precisar?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Me refiero a todos los involucrados: el ministro, el subsecretario, el seremi.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Nogueira pide los nombres.

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Yo fui responsable, también lo fue el seremi, el subsecretario Guillermo Díaz. Había un Comité de Ministros -al que nunca fui- y también participó la Sectra. Yo no elaboré ese escenario.

En cuando a la confianza en los supuestos en los que se basó este escenario, unos se apoyaron en otros, pero nadie previó el desastre. Es obvio que debimos haberlo previsto. ¡Qué duda cabe que debimos haberlo previsto! ¡Quedó la embarrada!

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Termino con lo siguiente.

Usted dice que nadie lo previó. Entonces, ¿en qué grado prevaleció el criterio económico -por usted mencionado- para la disminución de la flota?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Cuando me refiero al criterio económico, no digo que éste sea un negocio rentable para los operadores. De hecho, todos los operadores optaron por la tarifa mínima y pusieron

dinero arriba de la mesa. El tema es que nosotros previmos una demanda menor a la que había. Y como previmos una demanda inferior a la que realmente hubo - no tomamos en cuenta que la encuesta era de 2001 y estábamos proyectando para el 2005; es decir, hubo cuatro años de evolución de la demanda-, pensamos que era peor que nos quedáramos con buses de más y que eso significara aumentar la tarifa. En consecuencia, fuimos conservadores y nos jugamos por una tarifa al usuario lo más baja posible. En ese sentido, señalo que hubo un criterio económico.

Ahora, si me preguntan si la decisión fue buena o mala, la respuesta es evidente: fue mala.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se refiere a mala en el sentido de bajar el número de buses, de recorridos y de frecuencias?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Exactamente.

El señor HALES (Presidente).- ¿No considera que la tarifa es mala?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Considero que la tarifa del transporte público debe ser lo más baja posible, para frenar este traspaso de los usuarios al transporte privado.

Lo malo es que se subestimó significativamente la cantidad de buses. Evidentemente, eso es malo; es cosa de mirar y de vivir lo que está pasando.

El señor HALES (Presidente).- ¿Y la frecuencia?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Es baja.

El señor HALES (Presidente).- ¿También sería mala?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Mala.

Además, respecto de la frecuencia, sobre todo en un comienzo, los privados no fueron capaces ni siquiera de responder a las exigencias de las bases de licitación. En las bases de licitación, ya estaban subestimados los parámetros, pero los privados no pudieron responder a esas exigencias. Hay una responsabilidad importante también de parte de los privados y por la respuesta que fueron capaces de dar.

El señor HALES (Presidente).- Respecto de los recorridos, ¿qué fue lo malo de la decisión?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- La densidad. Se dejaron más densos, es decir, más recorridos por kilómetro cuadrado. Más recorridos, más densidad de recorridos y frecuencia.

El señor HALES (Presidente).- ¿Así venía? ¿Así estaba pensado?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Venía con escasez.

El señor HALES (Presidente).- No, pero estaba, primero, pensado con más recorridos. ¿Y cuál fue el cambio que se hizo?

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Fue dejar más rala la red. En el fondo, dejar zonas donde los usuarios iban a tener que caminar más. Eso, sumado a la mala respuesta de los privados, generó lo que pasó. Ahí, hubo una conjunción de problemas.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, creo que, como criterio, es mejor sobreestimar que subestimar la cantidad de buses. Ayer, el ministro Cortázar, en su balance al Congreso Nacional, informa que en febrero de 2007 hay 4.489 buses; a diciembre de 2007, el objetivo es 6.400 buses. Es decir, hubo una subestimación de 2 mil buses.

Por su intermedio, señor Presidente, quiero llevar a la señora Mónica Zucker a un tema distinto: la gestión.

Como consta a la Comisión, la gestión ha sido un tema en que el propio ministro Etcheberry lo consignó como uno de los elementos determinantes en el fracaso de la implementación del Transantiago. Habló de la necesidad de modernizar el Estado y de las dificultades que encontró en el camino para tener profesionales idóneos.

En la misma dirección, la semana pasada, en el tema de la gestión y la incapacidad de encontrar profesionales adecuados, del nivel que requería una transformación tan grande como el Plan Transantiago, don Mario Waissbluth comparaba esto con una central nuclear y decía que el Transantiago era más complejo.

Hago esta pequeña introducción, porque, desde el inicio del Transantiago y en las proyecciones iniciales se contemplaba la existencia de una central de información y gestión. Se hablaba de una institucionalidad para la gestión, un edificio inteligente -se decía- que tuviera como finalidad coordinar toda la gestión. Sin embargo, ese edificio nunca se implementó.

La señora Mónica Zucker, en declaraciones del 23 de mayo de 2004 en el diario El Mercurio -El equipo arriba de la micro, se llamaba el artículo-, se refiere a este proceso de licitación de la central de información y gestión y dice: "La verdad es que jamás se licitó el centro de gestión, sino que fue cambiado por el SIAUT que, francamente, se convirtió en un medio de publicidad y educación a la población. Por el contrario, la gestión fue repartida y, finalmente, se ha convertido en una de las grandes piedras de tope del Transantiago".

¿Qué motivó este cambio? ¿Por qué no fue licitado como estaba contemplado en los proyectos originales? ¿Qué cambió? ¿Quién solicitó este cambio? ¿Fue el Administrador Financiero? ¿Por qué ocurrió todo ese proceso en el que usted, hasta donde entiendo,

participaba? Al menos, hay declaraciones tuyas en que explica que el proceso de licitaciones está en la etapa de elaboración y venta de bases.

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, estoy muy sorprendida porque jamás hice declaraciones, puesto que huía de los periodistas y tenía estricta prohibición de hablar con los medios. Con todo respeto, creo que hay un error, ya que no tuve nada que ver con el Siaut.

Sin embargo, creo que más allá de problemas de gestión, a los que hace alusión el diputado Melero, hay un problema de institucionalidad, porque si hubiésemos tenido una autoridad metropolitana de transporte, idea que viene desde hace muchos años, otro gallo cantaría.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, mi pregunta tiene que ver con la gestión de flota, porque ese reportaje, que está a disposición de la Comisión, cita a la señora Mónica Zucker como integrante del equipo y dice: "El proceso de licitación está en la etapa de elaboración y venta de bases, explica Zucker. Dos semanas atrás se terminó la venta de bases de los operadores de transportes (los nuevos micreros). Pronto se comercializarán las del centro de gestión y, por último, se hará lo mismo con las del administrador financiero."

Entonces, este centro de información y gestión no existe. ¿A qué se refería con ese centro de gestión, con ese proceso de llamado a licitación? ¿Por qué no se hizo? A eso me refería con la pregunta.

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, discúlpeme, pero creo que hay un error periodístico, porque nunca he tenido nada que ver con el Siaut ni con el CIG.

El señor HALES (Presidente).- Señora Mónica Zucker, las apreciaciones que dio a conocer el diputado Patricio Melero, ¿calzan con lo que usted opinaba o no? ¿Se siente identificada con esas opiniones que aparecen a nombre suyo o no?

El señor MELERO.- Señor Presidente, no se refiere al Siaut, sino al Centro de Información y Gestión, CIG.

Ahora bien, si no calza con lo que la prensa señala, espero que la señora Mónica Zucker entienda que nos preparamos para su visita y buscamos lo que había en los periódicos. Si esa información no corresponde a la realidad, no hay nada que hacer.

Entonces, pregunto en términos genéricos: ¿qué ocurrió con el Centro de Información y Gestión? Entiendo que este centro sí estaba contemplado dentro de los elementos fundamentales del Transantiago y después pasó al Siaut. ¿Tiene información al respecto?

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

La señora ZUCKER (doña Mónica).- Señor Presidente, creo que eso ocurrió después de que me fui del Transantiago, porque no tengo recuerdos y no era mi tema.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero consignar que el tema del CIG existió desde un comienzo, ya que lo planteó el propio señor Germán Correa.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien.

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

-Se levantó la sesión a las 13.45 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor,
Jefe de Taquígrafos de Comisiones