

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 31ª sesión celebrada el miércoles 31 de octubre de 2007, de 11:04 a 13:15 horas.

SUMARIO:

Se recibió al ex Director de la CONAMA, señor Gianni López.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Cancelar la invitación formulada al señor Raúl Barrientos, Jefe de la Unidad de Infraestructura del Transantiago. Asimismo, se acordó solicitarle tuviera a bien enviar su exposición por escrito.

2.- Invitar a representantes de los trabajadores del Transantiago en la fecha en que originalmente se había contemplado escuchar al señor Raúl Barrientos, esto es, el martes 13 de noviembre del presente año.

3.- Invitar al nuevo Presidente del Directorio del Administrador Financiero del Transantiago para el día martes 20 de noviembre del presente año.

4.- Postergar la invitación al Ministro de Transportes para el día miércoles 21 de noviembre del presente año. Para estos efectos se acordó solicitar al Jefe de la Oficina de Relaciones Públicas de esta Corporación se sirva disponer que, por esta vez, la Sala "Inés Henríquez" sea utilizada un día miércoles por esta Comisión y no por la Comisión Investigadora de la Empresa Ferrocarriles del Estado.

5.- Reiterar, en calidad de urgente, el oficio N°16, enviado con fecha 10 de julio del presente año, por el que se solicitaba al Ministro de Transportes se sirva informar sobre la participación que tuvieron los municipios y a través de qué mecanismos, en el diseño, puesta en marcha e implementación del Plan Transantiago.

6.- Enviar al Ministro de Transportes un cuadro resumen sobre las respuestas dadas por las Municipalidades a los oficios enviados por esta Comisión.

Esta decisión se adoptó por cinco votos a favor y uno en contra.

7.- Recibir a Alcaldes de comunas de la Región Metropolitana, señores De la Maza, Ossandón, Hasbún, Arriagada y Undurraga el próximo lunes 5 de noviembre de 10:30 a 14:00 horas.

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

También concurre el ex Director de la CONAMA, señor Gianni López.

III. CUENTA:

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

1.- Oficios de la Secretaría General de la Cámara, a través de los cuales autoriza a esta Comisión para sesionar en paralelo con la Sala de la Corporación, los días jueves 8 y 15 de noviembre del presente año.

2.- Comunicación del Banco Estado, por el que remite, a modo de complemento de la información enviada anteriormente, copia del nuevo informe de auditoría efectuado por los cuatro bancos accionistas del AFT, que incluye las medidas de acción que deberán adoptarse para el cabal e íntegro cumplimiento de los compromisos adquiridos por éste.

3.- Oficio de la Municipalidad de Estación Central, mediante 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.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Gianni López, ex Director de la CONAMA.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:15 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 31ª celebrada en miércoles 31 de octubre de 2007, de 11.05 a 13.14 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, Claudia Nogueira, Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Carlos Montes, Carlos Olivares y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Gianni López, ex director de la Conama.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, de acuerdo con las instrucciones de la Comisión, incorporé al señor Hernán Somerville a la sesión del jueves 15 de noviembre. Sin embargo, me acaba de llamar don Alejandro Alarcón para decirme que el señor Somerville viaja a Shanghai en una misión especial encargada por la Presidenta de la República, por lo que no va a estar en el país.

Me cuesta encontrar una fecha alternativa y la única posibilidad que veo puede obstaculizar la sesión con los representantes de los bancos. De acuerdo con nuestra carta Gantt, el lunes 19 de noviembre están invitados los representantes de los bancos Santander, Chile, BCI y Falabella.

Dada la envergadura de esa sesión, la idea era sesionar tanto en la mañana como en la tarde con los representantes de los bancos, pero si les parece podríamos citarlos de 10.30 a 14.00, y a partir de las 16.00 horas al señor Somerville. Eso significa agotar todas las preguntas a los representantes de los bancos en la mañana.

El otro problema es la sesión que tendremos con los intendentes.

El lunes 5 se produce el mismo problema que con los representantes de los bancos, pues ese día están citados cinco alcaldes y dudo que la audiencia con ellos termine en la mañana, por lo que desde ya propongo que concurren de 10.30 a 14.00 y de 16.00 a 18.00 horas.

La segunda pregunta es si para el 19 de noviembre recibimos a los representantes de los bancos sólo por la mañana, tal como estaba presupuestado, extendemos hasta la tarde o bien durante esa misma tarde recibimos a Hernán Somerville, que llega el 18 de noviembre.

No veo otra posibilidad, porque lo que nos ofreció Hernán Somerville es venir a fin de mes, es decir, la semana distrital. Le dije que en esa fecha no habría posibilidades de recibirlo, porque estaríamos trabajando en la preparación del informe. Además, es tiempo de que le pongamos fin a esta Comisión, ya que la ciudadanía no entendería que siguiéramos extendiendo la investigación.

Les consulto todo esto para dar por finalizado el tema, hacer los ajustes finales y enviar las invitaciones que corresponda.

Ahora bien, estoy de acuerdo con el diputado Jorge Burgos en el sentido de que Hernán Somerville acaba de asumir el cargo, pero el diputado Montes lo propuso, a algunos diputados les pareció bien recibirlo y yo consideré interesante escucharlo, por lo menos para saber cuál es su disposición, su estado de ánimo y para conocer su primera mirada respecto del Transantiago. Además, me parece que el cambio en el AFT y su nominación es producto, entre otras cosas, de lo que ha sucedido en esta Comisión.

Tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, me parece muy importante dejar un espacio para recibir al ex Presidente Ricardo Lagos, por si se decide a venir. Hay que dejarle un espacio para que venga. Aprovechando que está en Chile, me gustaría saber si ha tenido algún contacto con él y si hay algún indicio en cuanto a que concurra a la Comisión.

En segundo lugar, a estas alturas de la investigación no sé qué puede aportar don Raúl Barrientos. Lo mismo respecto de Transantiago Informa. ¿Quién es? ¿Qué es Siaut?

Finalmente, me parece que al menos para la sesión del 19 de noviembre la citación debiera ser a las 9.00 de la mañana; no veo ninguna razón que justifique partir a las 10.30 horas, norma que hasta ahora hemos tenido que cumplir porque al parecer hay alguien que no puede antes, pero creo que ya es tiempo de que empecemos a sesionar más temprano, para no alargar la sesión hasta la tarde, porque al menos yo no puedo asistir durante la tarde.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, la petición contenida en la última parte de la intervención del diputado Uriarte debo dejarla pendiente para una discusión posterior, porque el acuerdo que tenemos para sesionar es con esos horarios. La única modificación acordada es para que, eventualmente, podamos sesionar los jueves.

El señor URIARTE.- Se puede conversar.

El señor HALES (Presidente).- Estoy abierto a que lo discutamos. Lo que intento decir es que ya

tenemos un acuerdo y para modificarlo, lo cual siempre es posible, debemos debatir el punto.

En todo caso, me parece que primero debemos discutir el cronograma en conformidad con lo ya acordado, que son estos horarios, con extensiones los lunes en la tarde y, eventualmente, una sesión adicional los jueves.

Respecto de los dos planteamientos del diputado señor Uriarte, partamos por el más sencillo, el del Transantiago Informa, que corresponde a lo que antes se llamaba Siaut.

El señor MELERO.- Transantiago Desinforma.

El señor MONTES.- Están entregando los mapas de antes.

El señor HALES (Presidente).- Hoy se llama Transantiago Informa y, efectivamente, como señala el diputado Montes, tiene la virtud de entregar mapas que no corresponden a los recorridos, que es lo último que le faltaba al Transantiago.

El señor MELERO.- Eso sería el lunes 12, en la tarde.

El señor HALES (Presidente).- Exactamente.

En cuanto a don Raúl Barrientos, así como la señora Mónica Zucker era la encargada de la unidad de negocio, él era el encargado de la unidad de infraestructura. En todo caso, quiero dejar establecido que comparto la observación que se hizo, porque considero que hemos repasado hasta la saciedad el tema de la infraestructura. Así es que, siguiendo la idea propuesta por los diputados Uriarte y Melero, podríamos dejar fuera a Barrientos y colocar donde están los trabajadores del Transantiago, el miércoles 21, a Somerville, quien llega el 18.

El señor MELERO.- Sólo una pequeña precisión. Me parece bien no invitar a don Raúl Barrientos, pero que la Comisión le pida su testimonio por escrito.

El señor HALES (Presidente).- Someto a consideración esta proposición.

El señor BURGOS.- Está bien lo acordado respecto de Barrientos, pero está el cambio de fechas.

Hemos hablado respecto de que queremos que el último invitado sea el ministro Cortázar.

El señor HALES (Presidente).- Entiendo las sugerencias. Tengo un solo inconveniente, que puede no serlo. La sesión con el ministro Cortázar es prácticamente de clausura. Es la mirada final, hacia dónde vamos, etcétera. Es difícil que esa sesión tenga límite de tiempo. Si citamos al ministro Cortázar a las 10.30 horas va a significar que no podríamos prorrogar, por cuanto la Comisión de Hacienda sesiona en esta misma Sala.

Sin embargo, creo que se puede hacer el arreglo para que cierre el ministro Cortázar el

miércoles 21. Lo único que debemos tener presente es que sesionaremos desde 10.30 a 14.00 ó 15.00 horas. Si no consigo otra Sala, la sesión se efectuará en ésta.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Respecto de la propuesta del diputado Uriarte, en el sentido de dejar un espacio libre para el ex Presidente de la República, don Ricardo Lagos, quiero hacer presente que he cumplido con el mandato de la Comisión.

La Comisión resolvió, con mi voto en contra, no entregarle el listado de materias. Ya hice la tarea. No he recibido otra información. Si se diese lo que señala el diputado Uriarte, estoy seguro de que la Comisión no necesita otra cosa, sino que ponerse de acuerdo y buscar el espacio necesario. Por lo tanto, no lo reservemos y si hubiese alguna información se los comunicaría personalmente.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no estoy de acuerdo con tener sesiones maratónicas. También debemos trabajar en otros temas, tan importantes como Transantiago, que están ocurriendo en nuestro país. Además, debemos ir a nuestros distritos.

Por eso, no estoy de acuerdo con sesionar los jueves, porque dos o tres integrantes de esta Comisión ya tenemos sesiones a la misma hora en otra Comisión. Parecemos perinolas corriendo de un lado para otro y sin cumplir en ninguna parte. Es malo para la Comisión y para uno como diputado.

Es importante que quede plasmado frente a las cámaras de televisión para que la gente sepa que trabajamos mucho y no sabemos cómo multiplicarnos.

Repito, no estoy de acuerdo con ampliar las sesiones para el jueves ni con tener sesiones maratónicas porque no voy a poder estar presente, tengo compromisos contraídos con anterioridad.

Por otra parte, así como se señala que no tiene sentido de que asista el señor Raúl Barrientos, con lo cual estoy plenamente de acuerdo, también creo que no tiene ningún sentido que cite al señor Hernán Somerville.

Estamos en esta Comisión Investigadora para interiorizarnos de los hechos ocurridos, no de los que van a ocurrir. Además, quiero insistir en que esta Comisión no va a solucionar el problema del Transantiago, no es su objetivo y tampoco lo puede hacer.

Lo que hace la venida del señor Somerville es recargar la agenda que ya está tremendamente abultada, poniendo días y horas extras, haciendo sesiones maratónicas, etcétera. Lo único que nos va a decir es que él va a tratar de hacer el trabajo de la mejor forma posible, y punto. No puede contarnos lo que pasó hacia atrás.

Si acordamos no invitar al señor Barrientos, por las razones expuestas, hagamos lo mismo con Hernán Somerville, así logramos abrir un espacio para relajar la agenda, trabajar bien y no hacerlo bajo presión.

Sin ir más lejos, ayer, mientras el ministro de Hacienda respondía algunas de mis preguntas, sonaron los timbres de la Sala y tuvimos que suspender la sesión para ir a votar. Por lo tanto, es estresante y poco productivo para la Comisión llenarnos la agenda.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, creo que no deberíamos prorrogar más la Comisión.

Sin embargo, creo que la presencia de Hernán Somerville es importante porque, si bien es cierto, la Comisión debe investigar los hechos ocurridos, también es cierto saber cómo vamos a marchar de aquí en adelante. Por eso cerramos con el ministro Cortázar.

Por otra parte, es cierto que la Comisión no va a resolver, pero debemos saber cuáles son las propuestas del Gobierno, cómo se están invirtiendo los recursos, cuáles son los diseños para mejorar y corregir lo que obviamente ha funcionado mal.

Tenemos bastante claro el diagnóstico de las debilidades y del incumplimiento del AFT, por lo tanto, hagamos un último esfuerzo. Sé que estamos trabajando a presión, pero es importante que venga el señor Somerville y que cierre el ministro René Cortázar.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, comparto la opinión de la diputada Isabel Allende. Es importante terminar sabiendo lo que ocurrirá con lo que hemos estado investigando, ver los problemas y la forma en que se quieren resolver.

Hay mucha relación entre las líneas de solución y la realidad que hemos estado investigando.

Además, creo que el cierre de una investigación de esta envergadura y complejidad requiere reordenar nuestro calendario y nuestro trabajo, porque necesitamos cerrarla bien por todo lo que se ha trabajado.

Por último, quiero referirme a la reunión con los alcaldes. Leí su informe respecto de dos materias, los alcaldes que fueron consultados en el proceso de diseño e implementación y las dificultades que hoy tienen.

La variedad e inconsistencia de las respuestas es muy clara. Sería bueno que las cartas y los informes que nos enviaron los conociera el Ministerio de Transportes y nos dijera cuál es su versión para tener la visión de la otra parte.

Algunos alcaldes dicen que fueron consultados en todas las etapas y pudieron decir lo que pensaban. Otros, que nunca fueron consultados. Sin embargo, hay algo que no me calza, por lo tanto, sería bueno que no sólo el resumen sino también los informes se los enviemos a Transantiago o al Ministerio de Transportes para que nos señalen cómo ha sido el proceso con los municipios. Eso nos ayudaría mucho para la sesión que tendremos el lunes. Coincidentemente, los cuatro alcaldes que asistirán a la Comisión el próximo lunes tienen una visión de fondo y dicen que fueron consultados, que participaron.

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted pide remitir esos informes al Ministerio de Transportes?

El señor MONTES.- Así es, señor Presidente, o a quien corresponda. Incluso, puede ser a la coordinación de Transantiago. En definitiva, al ministro de Transportes, que es quien está a cargo de todo esto. Ojalá que antes del lunes nos den un informe. No es lo mismo conversar con los alcaldes teniendo la visión del ministerio que hacerlo sin ella, dado lo distinto de las versiones.

El señor HALES (Presidente).- Enviémoslo por oficio. ¿Les parece?

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero hacer algunos comentarios relacionados con lo que ha señalado el diputado Montes.

No sé si siempre la interlocución de los municipios fue necesariamente con el Ministerio de Transportes. Perfectamente pudo haber algunas que se hicieron con el coordinador de Transantiago o con el seremi. Tal vez, otros lo hicieron con Sectra. Incluso, hubo reuniones en las cuales no se hacían actas.

El proceso de participación de los municipios no tuvo una instancia regular y preguntarle al Ministerio de Transportes nos va a generar dudas respecto de a quién le vamos a creer. Tal vez los dos nos van a decir la verdad.

No corresponde enfrentar opiniones de alcaldes, que responsablemente han respondido. A mi juicio, correspondería oficiar al Ministro de Transportes, pero también a Sectra y a la coordinación de Transantiago a fin de que informen qué instancias de participación, verbal o escrita, o reuniones de trabajo celebraron con municipios.

No es bueno contrastar la opinión de los alcaldes para que una autoridad de gobierno diga si es cierto o no lo que los alcaldes dicen.

El señor HALES (Presidente).- Voy a hacer una aclaración de procedimiento.

Recuerdo muy bien que en julio la Comisión ofició al Ministro de Transportes pidiendo lo que señala el diputado Melero. No ha habido respuesta. Por

lo tanto, podemos reiterar y enviar un oficio de insistencia, pero ya se pidió esa información.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿se puede pedir con urgencia para que sea respondido con anterioridad a la reunión con los alcaldes?

El señor HALES (Presidente).- Podemos insistir sobre el tema.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, si no hay respuesta de todas maneras debemos insistir.

Hago el mismo recuerdo suyo, en el sentido de que eso ya se pidió. Pero, además, personas que han asistido a la Comisión han sostenido que hubo largas reuniones, al detalle.

Lo que vamos a tener que hacer es sopesar cada uno de nosotros quién es más veraz.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, mi ánimo está lejos de pretender contrastar si uno es bueno u otro es malo, sino que tener una versión más completa de la situación. Por ejemplo, todos los municipios rurales dicen que no fueron consultados y es probable que el ministerio jamás lo haya hecho, quizá porque estaban fuera de los circuitos centrales y optó por hacer reuniones informativas de las gobernaciones. Esto lo dicen los propios municipios.

Considero que debemos tener más antecedentes sobre el tema, a su vez, insisto en la conveniencia de hacerle llegar al ministro estos documentos para que nos diga cómo realmente trabajarlo y, también, como una manera de insistir en el propio oficio anterior. Con quiénes, de qué manera, qué responsables, haya sido Sectra, el coordinador del Transantiago, etcétera. Sé que en algunos casos hasta los ministros y subsecretarios lo hicieron. Es necesario aclarar esto, porque quedó instalado en la opinión pública que los municipios nunca fueron consultados; pero, según este cuadro, todo indica que algunos fueron consultados y otros no. Incluso necesitamos una explicación de por qué eso fue así.

Insisto en que se remitan estos documentos para tener mayor información y no para pretender contrastarla. Quizá al final sea coincidente tanto lo que nos diga el ministro como lo expresado por los municipios.

El señor MELERO.- Reiteremos ese oficio y hagámosle ver al Ministro de Transportes que recibiremos a los alcaldes el lunes.

En segundo lugar, la mayoría de los municipios dice que no fueron requeridos, pero otros, como la comuna de La Florida, participaron en distintas mesas de trabajo. ¿Qué mesas de trabajo fueron esas? ¿Las hubo también a nivel de la Intendencia?

Señor Presidente, solicito que se reitere el oficio solicitado sin enviar esta información.

El señor MONTES.- Pido que se vote señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Diputado Montes, está clara su propuesta. Diputado Melero, enviaremos el oficio.

Si tenemos este resumen de respuestas de los alcaldes, considero adecuado enviárselo al Ministerio.

¿Está en desacuerdo con eso?

El señor MELERO.- Sí, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Solicito votación para el envío del resumen de respuestas de los municipios al Ministerio.

El señor MELERO.- Se podría reiterar el oficio.

El señor HALES (Presidente).- Respecto del oficio, todos estamos de acuerdo en su envío.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para enviar el resumen de las respuestas de los alcaldes al Ministerio?

Acordado.

El honorable diputado Ramón Farías ha hecho una observación para eliminar la sesión del día jueves, lo que significaría descartar a personas ya citadas.

¿Habría acuerdo para ello?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Cuál es el fundamento?

El señor HALES (Presidente).- Ya fue fundamentada, pero la idea era disminuir la cantidad de horas que provocan las sesiones llamadas maratónicas, dada la cantidad de trabajo que existe.

¿Habría acuerdo para ello?

No hay acuerdo.

En consecuencia, los siguientes son los cambios en la carta Gantt.

El señor Raúl Barrientos no comparece y se le pide la información por escrito. Como el martes 13 queda libre, se recibirá a los trabajadores del Transantiago.

Respecto de Hernán Somerville, se accede a la petición de cambiar el jueves 15 para el martes 20 noviembre.

Recibir a don René Cortázar el miércoles 21 para clausurar las sesiones de la Comisión.

Ese es el resumen de lo acordado y no habría variación de los horarios y de las fechas.

Pido a la Secretaría que hoy rectifique la Carta Gantt y se despachen los cambios correspondientes.

¿Habría acuerdo para cursar hoy la invitación a los alcaldes para que concurran el 5 de noviembre de 10.30 a 14.00 horas?

Acordado.

Se suspende la sesión para que ingresen nuestros invitados.

-Ingresa el señor Gianni López, ex director ejecutivo de la Comisión Nacional del Medio Ambiente, Conama.

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

En nombre de la Comisión, le doy la bienvenida y le agradezco su concurrencia.

Tiene la palabra el señor López.

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, muchas gracias por la invitación.

Con los antecedentes que voy a presentar, espero ayudarles en la comprensión de los aspectos y fundamentaciones ambientales que hubo en el plan de descontaminación respecto del nuevo sistema de transporte urbano y en las mismas bases de licitación de éste, después, llamado Transantiago.

En mis diecisiete años de carrera profesional he estado ligado al tema ambiental. Trabajé como profesional en la dirección regional de Conama desde 1992 hasta 1999; entre 2000-2001 fui director regional de la Conama en la Región Metropolitana, período en el cual se definió el plan de descontaminación actualmente vigente; entre 2002-2003 fui director Ejecutivo de Conama y me correspondió participar en el comité de ministros de Transantiago. En enero de 2004 presenté la renuncia a mi cargo de director ejecutivo de la Conama y a partir de ese momento no me he desempeñado en ningún cargo del sector público. Después, trabajé como consultor internacional en temas ambientales en la región Latinoamericana y actualmente soy miembro del directorio del Centro Premio Nobel Mario Molina para el Estudio Estratégico del Medioambiente y Energía.

Ahora bien, voy a desarrollar mi exposición cuyos contenidos son la relación del transporte público con el problema de contaminación atmosférica de Santiago, que fue muy relevante en la definición del plan de descontaminación de 2000, que aún rige; exigencias ambientales del plan de descontaminación al transporte público; exigencias ambientales de las bases de licitación de Transantiago, y el cumplimiento de estas exigencias y sus impactos.

En 1996 la Región Metropolitana fue declarada zona saturada por contaminación atmosférica, en especial por material particulado respirable, que se indica como el más agresivo para la salud. Sin embargo, hay otros tres contaminantes que han sido motivo de esta declaración de 1996 que sigue vigente, porque gran parte de las normas aún no se cumplen.

Voy a hacer un esfuerzo de retrotraerlos al principio de esta década, ya que la contaminación atmosférica tenía una visibilidad pública probablemente más importante que la actual y al comienzo del Gobierno

del entonces Presidente Ricardo Lagos se tomó la decisión de dar prioridad al proceso de descontaminación de Santiago, para lo cual se desarrolló un Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana año 2000, PPDA 2000, que tenía elementos muy importantes para su diseño, ya que las acciones y planes desarrollados en la década del 90, a través de la Comisión Especial de Descontaminación, durante el Gobierno del entonces Presidente Patricio Aylwin, y después durante el Gobierno del entonces Presidente Eduardo Frei, a través del primer Plan de Descontaminación, que fue formulado en 1997-1998, se consiguieron mejoras en la calidad del aire bastante significativas, pero insuficientes. Además, la industria venía cerrando un proceso de conversión al gas natural muy exitoso, que tuvo un efecto muy importante en la reducción de sus emisiones.

En cuanto a la evolución de episodios críticos de contaminación, desde 1997 a 2000 se observan reducciones importantes de las alertas, de las preemergencias y de las emergencias, llegando al principio de la década a cero emergencias, que es cuando se alcanzan 300 microgramos por metro cúbico de contaminación, que pone en riesgo inmediatamente la salud de la población. Entonces, se veía una situación bastante más promisorio que la de la mitad de la década del 90, fruto de un conjunto de esfuerzos que habían llevado a reducir los promedios anuales, de 97 microgramos por metro cúbico en 1997 a 77 microgramos por metro cúbico en 2000, siendo la norma de 50 microgramos por metro cúbico.

Se llevaron a cabo medidas y acciones para combatir el contaminante que no está normado en Chile y que se syndica internacionalmente como el de mayor riesgo para la salud, que es el material particulado fino completamente respirable, fue reduciendo sus promedios año tras año durante la década pasada debido a acciones tan importantes como el retiro de más 3 mil buses entre 1990 y 1991, a través de un proyecto de ley que tuvo amplia aprobación en el Congreso, lo que produjo una mejora sustancial de la calidad del aire. Luego vinieron los vehículos catalíticos; la reducción de la flota de buses por la primera licitación de recorridos; la mejora de la calidad del diésel; la introducción del gas natural a la industria y una segunda mejora en la producción del diésel de 1.500 partes por millón de azufre a 1.000. Eso explica las mejoras observadas en la década del 90 contra una situación de desarrollo industrial y económico en la región, contraria a la tendencia observada en la contaminación.

En ese período hubo, salvo en los dos últimos años, un crecimiento económico importante.

El señor MELERO.- ¿Cuándo entra el gas argentino? ¿Entre 1999 y 2000?

El señor LÓPEZ.- Desde 1997 comienza fuertemente su incorporación en la industria.

El señor MELERO.- Ése es un factor bastante importante.

El señor LÓPEZ.- Muy relevante.

Debido a las reducciones sustanciales de las emisiones industriales para la formulación del plan del año 2000 el transporte, particularmente el público, por su relación con el problema de contaminación, que es de material particulado, aparecía como el gran responsable.

Quiero detenerme un poco en esto, ya que creo que es bastante fundamental, señor Presidente.

Me he informado a través de distintas personas que han concurrido a la Comisión y que han visto que el tema ambiental, recurrentemente, se plantea como una de las razones que había aparte de mejorar la movilidad de la gente, de dar un transporte más seguro y mejorar la calidad del aire, como un elemento importante de justificación del nuevo plan de transporte llamado Transantiago.

Es relevante decir que la cuenca atmosférica de la Región Metropolitana es bastante compleja para la dispersión de contaminantes y conviven en ella una serie de fuentes industriales vinculadas al transporte, domésticas, e incluso actividades que se desarrollan fuera de la ciudad, como las asociadas con las quemas agrícolas de rastrojos. Todo esto tiene un impacto sobre la calidad del aire.

Por consiguiente, determinar las responsabilidades de cada uno de los sectores es un trabajo bastante complejo y en el plan del año 2000 se hizo un esfuerzo para contar con la mejor información científica que apuntara con precisión a quienes eran los mayores responsables.

El señor HALES (Presidente).- ¿A qué fuente corresponde la foto anterior?

El señor LÓPEZ.- A Google Earth, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Consideré que no era de Google. Es que se ve en tercera dimensión, muy nítido.

El señor LÓPEZ.- Ésa es la cuenca de Santiago. Es la mancha urbana, que se ve completa.

El señor HALES (Presidente).- O sea, tiene hecho un giro para que esté como en elevación, no en planta.

El señor LÓPEZ.- Y hay ciudades que están hechas en 3D. Incluso hay ciudades en que los edificios están en volumen.

El señor HALES (Presidente).- Eso no lo he visto nunca, yo he visto la planta.

El señor LÓPEZ.- Acá abajo se alcanza a ver el Río Maipo, como referencia también.

Para poder entender la responsabilidad de los distintos sectores en forma responsable, se contrataron estudios científicos que tomaron muestras de la contaminación del período de invierno de 1999, que explicaban una concentración para el período analizado de 118 microgramos por metro cúbico.

Esto tiene relación directa con el transporte público, pues se determinó qué es lo que compone el material particulado. Después esto lo hizo un par de veces más la misma autoridad ambiental.

Actualmente, la Universidad de Santiago está contratada para realizar un estudio similar, que es determinar qué es lo que compone el material particulado que estamos respirando. Hay una fracción de ese material particulado que se respira y que es de responsabilidad antropogénica. Es decir, de las actividades humanas.

El otro factor corresponde a la condición meteorológica y de latitud en que se encuentra la Región Metropolitana, con un clima medianamente seco.

Hay presencia de polvo natural en el aire que nunca se va a eliminar. Incluso, podríamos quitar la ciudad y reducir la actividad a cero y siempre habrá un nivel de contaminación presente.

Sólo un plan de descontaminación puede intervenir en las actividades que están relacionadas con el ser humano. Se observa en ese recuadro, a la derecha, cuáles están asociadas al ser humano y los componentes como carbono orgánico, carbono elemental, muy asociados a las emisiones de combustibles por escapes y chimeneas de industrias o escapes de automóviles y buses, camiones, sulfatos asociados principalmente a los combustibles del transporte, algo de la industria y también algunas actividades y procesos industriales que emiten óxidos de azufre; nitrato, que proviene de las emisiones de óxido de nitrógeno, principalmente del transporte, pero también de la industria; amonio, que viene del tratamiento de las aguas servidas. Se forman partículas de amoníaco emitidas por las aguas servidas y también la reacción en los convertidores catalíticos y otras fuentes más.

Entonces, para poder identificar las responsabilidades -a partir de esto que está en el material particulado- se cruzó con lo que se llama el inventario de emisiones de la Región Metropolitana, que para cada uno de los contaminantes que se emitan al aire saber cuáles son las responsabilidades.

El 2000, el inventario indicaba, en el caso del material particulado emitible, especialmente de chimeneas y escapes, que el transporte público jugaba un rol bien importante, pero también en la emisión de dióxidos de azufre y de nitrógeno. Cruzando la

información de estas dos fuentes se llegó a esta tabla, que es la que determinó los énfasis del plan de descontaminación del año 2000, en que aparece la responsabilidad, ya no de lo que se emite en la región, pues ésta se puede dar en lugar que, tal vez, no tenga una relación directa con lo que la gente va a respirar. Si cruzamos esto con lo que hay en los centros de calidad del aire, que representan de mejor forma lo que la gente respira, encontramos este nivel de responsabilidad, al año 2000, que, en el caso de los buses, era la fuente sectorial más clara, con mayores responsabilidades de 22 por ciento, dentro del transporte, después de los vehículos livianos con 14 por ciento y los camiones con 13 por ciento. El total del transporte suma 48 por ciento.

En el caso de la industria, las fuentes fijas de combustión, como calderas de distinto tipo, que corresponden a un proceso industrial estándar, suma 12 por ciento. Después, el conjunto de otras industrias llega al 14 por ciento y las residencias al 7 por ciento.

También juega un rol no menor otro tipo de fuentes, más ariales, no tan individuales, que aportan al problema de la contaminación con 19 por ciento.

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

El señor MELERO.- ¿Se refiere a los vehículos livianos catalíticos y no catalíticos, o no discriminaron?

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

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, están agregados en este cuadro, pero la información base permite desagregarlos.

En ese momento, el impacto de los vehículos sin convertidor era más relevante que aquellos que lo tenían; todavía eran un número no despreciable, por que el parque ha seguido creciendo de esa fecha hasta ahora.

El señor URIARTE.- ¿Del año 2000?

El señor LÓPEZ.- Del 2000 en adelante.

Estoy presentando las bases de lo que fue la formulación del plan de descontaminación para, a partir de eso, determinar las condiciones ambientales de las bases de licitación del Transantiago.

Vista la responsabilidad del transporte público, en el plan de descontaminación se discutió sobre los aspectos a regular en el transporte, tanto en lo tecnológico como en la operación, necesarios para reducir la contaminación o los aportes a la contaminación del transporte público.

Las emisiones de los vehículos dependen de dos cuestiones: de su tecnología y de la cantidad de

kilómetros que recorren al año, por lo cual el impacto que provocan puede ser resuelto mediante normas que cambien la tecnología o la regulación de la operación.

Respecto de las normas de tecnología, desde el punto de vista de la reducción de la contaminación, fue una discusión larga y relevante relacionada con el retiro de los vehículos antiguos, de los buses más contaminantes, debido a lo cual progresivamente se fueron imponiendo normas más estrictas a los vehículos que entraron hasta el año 1993 sin ninguna exigencia ambiental, hasta los que ingresaron el 2004 en adelante, cuando comienza el ingreso de buses con normas equivalentes a las vigentes en Europa hasta el 2006.

Estas normas de emisión pretenden reducir el aporte de los motores de los buses de material particulado en óxidos de nitrógeno, que son los dos contaminantes más relevantes asociados a los vehículos diésel. Aquí se observa la relación de las emisiones de las distintas normas que se han ido imponiendo. En general, en el proceso del establecimiento del nuevo sistema de transporte público salieron de circulación todos los buses que no estaban afectos a ninguna norma, lo cual es importante, porque fue muy difícil retirarlos. Luego, aparecieron los buses Euro I, Euro II, Euro III y Euro IV. Hoy, la flota está compuesta por una mezcla de buses Euro II y Euro III. Los Euro IV aún no están disponibles en el mercado, en la Región Metropolitana.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿tiene la composición de los cerca de 5.500 buses del Transantiago? ¿Cuántos corresponden a cada norma Euro?

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

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, no manejo la información actual, pero todo lo que entró como bus nuevo en el proceso de licitación y adjudicación de contratos del Transantiago corresponde a buses Euro III, y todo lo que quedó como bus antiguo a Euro II.

Con estos antecedentes se empezó a definir el plan de descontaminación que, como digo, delimitó el escenario en el cual tenía que moverse ambientalmente la licitación de recorridos, que posteriormente se denominó Transantiago.

Tenía tres opciones para reducir el aporte del transporte público: sustituir buses por máquinas de mejor tecnología o introducir sistemas de control de emisiones como filtros; reducir los kilómetros recorridos al año por la flota de buses, o una combinación de los anteriores.

Esto es algo muy importante.

El Consejo de Ministros de la Conama, que discutió y aprobó el plan de descontaminación entre 2000 y 2001, resolvió hacer tres cosas: aplicar nuevas medidas tecnológicas, principalmente la mejora de los combustibles: pasar de un combustible de 500 partes por millón de azufre a uno de 50 partes por millón de azufre, exigir los buses Euro III -se mencionó-; no resolver específicamente los aspectos operacionales del transporte, sino dar una señal muy clara e ir al sector más relevante del problema, cual es limitar el total de las emisiones del sistema de transporte público.

En el plan de descontaminación -lo vamos a ver enseguida- quedó fijada una meta para el conjunto de emisiones que provenía de los buses.

Por último, las medidas específicas debía resolverlas el Ministerio de Transportes a través del proceso de licitación de recorridos.

Ello se tradujo en que el plan de descontaminación dispuso las siguientes metas: que el transporte público debía reducir en 75 por ciento las emisiones de material particulado y en 40 por ciento las de óxidos de nitrógeno, en 2005. Ello, con referencia a 1997.

Eso viene a ser el complemento de la regulación existente para la industria. Las emisiones de ese sector están congeladas desde la década pasada. Sin embargo, el transporte nunca estuvo congelado.

Ése fue el primer paso respecto del transporte, y se hizo con el transporte público. En el caso del privado la discusión es bastante más compleja porque no se trata de un área que esté regulada. Pero al menos el plan de descontaminación dio un paso en ese sector, que en ese momento era el más relevante, desde el punto de vista de su impacto en la salud de la gente.

Y en el caso de los servicios, el Ministerio de Transportes, a través de la misma licitación de recorridos, tenía que dividir esta meta general en cada uno de los finalmente quince servicios que fueron definidos en el diseño del negocio. Sin embargo, esto es lo más relevante del plan de descontaminación decidido en 2001 por el Consejo de Ministros de la Conama.

Hay algunas exigencias más puntuales.

Todos los buses nuevos, a partir de 2004, tienen que cumplir la norma Euro III.

Las máquinas de años anteriores que fueran incluidas en los servicios licitados debían cumplir dos tipos de exigencias: las que tuvieran alguna certificación ambiental de sus motores tenían que usar algún dispositivo de control de emisiones como filtro, y los antiguos que no tuvieran ningún tipo de certificación debían, de una vez por todas, salir de circulación.

Además, los buses sólo pueden emplear los combustibles que cumplan con las normas definidas por el plan de descontaminación.

En el gráfico que vemos a continuación se representan las emisiones del transporte público en 2000 y las metas propuestas para el 2005. En 2000, las emisiones del transporte público aumentaron en 26 por ciento en óxido de nitrógeno y en 23 por ciento en material particulado respecto de 1997, el año de referencia.

Asimismo, se aprecian las metas para el 2005.

Ello definió un marco respecto de cómo se abordarían las exigencias ambientales en las bases de licitación del Transantiago. Y los aspectos ambientales, en la época en que fui director ejecutivo de la Conama, fue algo que nos tocó trabajar en conjunto con la Secretaría Ejecutiva de Transantiago. Un equipo de profesionales estuvo abocado a ese trabajo. Y mi responsabilidad como miembro del Consejo de Ministros de la Conama fue que esos aspectos fueran debidamente discutidos y resueltos.

Me tocó participar en eso hasta diciembre de 2003. Las bases finales y los aspectos definidos desde el punto de vista ambiental son bastante similares a lo que se discutió en 2003, por lo cual iré un poco más allá del período en que me correspondió ser parte del plan para contar finalmente cómo quedaron estos incentivos.

El plan de descontaminación que he relatado hasta ahora fue mi responsabilidad. Respecto de cómo quedaron las bases de licitación en los aspectos ambientales, tuve responsabilidad en el diseño original y no en cómo quedó finalmente; pero no hay grandes diferencias en este aspecto. Dichas bases abordaron los aspectos ambientales desde los puntos de vista de las exigencias tecnológicas mínimas y de los incentivos para la incorporación de tecnologías de menores emisiones.

En el caso de la tecnología de los buses, todos los buses nuevos debían ser Euro III o EPA 98, que fue el equivalente utilizado como normativa norteamericana. La verdad es que todos los buses que llegaban y siguen llegando vienen con certificación europea.

Respecto de si la flota ofertada en régimen incluía buses Euro I y Euro II, las bases de licitación señalan que éstos deben contar con filtros que permitan reducir, al menos, el 70 por ciento de sus emisiones. Esa exigencia debía estar ciento por ciento resuelta al inicio de la fase 2 del Transantiago.

En el caso de renovación o reemplazo de la flota, las emisiones totales de aquélla no podían ser mayores que las de la flota original, de forma tal que se mantuviera el nivel de impacto ambiental que había

sido evaluado en las bases de licitación y que un cambio posterior de flota significara un aumento de emisiones.

Asimismo, las bases de licitación establecieron un incentivo ambiental, cual es que si los buses de un operador, durante su período de concesión, emitían menos gases contaminantes que los de una flota que sólo funcionaba con buses nuevos, aquélla podía extender su período de concesión hasta por seis años. En otras palabras, eso opera en el caso de los troncales 2 y 4, cuyos períodos de concesión duran trece años, los cuales podían ser ampliables por seis más, si sus emisiones eran menores que las de una flota de referencia Euro III. Si eran iguales, no se extendía la concesión. Pero si eran menores por que adoptó filtros, cambió la tecnología de los buses o sustituyó algunos de sus buses por otros eléctricos o híbridos, puede aspirar a extender su plazo de concesión.

En el caso de los troncales 1 y 5 existe ese mismo incentivo, aunque sus concesiones son originalmente por períodos más cortos. El troncal 2 no tiene ninguna opción de extender su período de concesión, por razones ambientales.

Para ello, se elaboró una metodología especial de cálculo, que se encuentra establecida en las bases de licitación. Se asumió que cada una de las tecnologías de buses tenía distintos impactos ambientales, desde los buses Euro II, los más sucios, hasta los buses eléctricos o híbridos, los más limpios. Las bases de licitación también incluyen exigencias desde el punto de vista del mantenimiento de los buses y multas para los operadores relacionados con los aspectos ambientales, que es un aspecto muy relevante, sea por el no cumplimiento de las tecnologías, por mal mantenimiento o por emisiones visibles de los vehículos.

En resumen, desde el punto de vista de lo que significa reducir las emisiones del sistema de transporte público, el Ministerio de Transportes ha hecho una estimación basada en dos consideraciones: primero, las composiciones de la flota ofertada, es decir, los buses que empezaron a operar de acuerdo con el escenario 11 y a partir del 10 de febrero de 2007, y segundo, las operaciones del modelo de diseño en función del escenario 11. Por lo tanto, esto no va a representar la situación exacta de hoy ni eventualmente la de los próximos años, como consecuencia de las modificaciones que se hagan para mejorar la operación del sistema.

No obstante, se observan reducciones muy sustanciales de las emisiones asociadas al retiro de los buses antiguos de una vez por todas. No sé si ustedes recuerdan, pero esta discusión tomó ribetes públicos, en el sentido de por qué los buses que no

tenían certificación ambiental, que no eran ni EPA I o como popularmente se los denominó "ecológicos", seguían funcionando. La mayor reducción de las emisiones está asociada a que finalmente los alrededor de dos mil vehículos que prestaban servicio salieron de circulación en el período 2005-2006. Además, el ajuste de la oferta de buses, a consecuencia del rediseño del sistema de transporte público, también significó una reducción de las emisiones, como también el empleo de filtros, la incorporación de nuevos combustibles y las nuevas normas de emisiones. Es muy relevante el retiro de los buses antiguos, resultado que ya se ha conseguido.

En cuanto a la estimación de cómo quedaba el sistema de transporte público ante las metas definidas en el plan de descontaminación, pues éste exige que se reduzcan las emisiones en 75 por ciento del material particulado y 40 por ciento el 2005, el Ministerio de Transportes estimó que en fase de régimen -en la condición original de que esto partía en octubre de 2006- estas metas se cumplían con holgura y en las fases intermedias de puesta en marcha se empezaba a cumplir en el caso de los óxidos de nitrógeno. En cuanto al material particulado ya era posible cumplir en fase de régimen, y en las fases anteriores sólo se aproximaba. Ésa es la estimación a octubre con el escenario modelado. Hago estos comentarios porque ustedes manejan una información que hace pensar que estas estimaciones podrían subestimarse respecto de una situación de aumento de flota para satisfacer los problemas que hoy existen de demanda insatisfecha.

Ahora bien, es probable que, en ese escenario, el cumplimiento de las metas definidas por el plan exija que se monten filtros que hasta ahora no se han montado. Probablemente, para cumplir lo que se mostraba en el cuadro anterior va a ser necesario incorporar alguna tecnología de abatimiento, que se exigía en las bases, como filtros de partículas. Tal vez, sea necesario revisar este caso, porque originalmente se exigía para los buses viejos Euro II que seguían funcionando, pero viendo la composición de la flota y cómo se va a prolongar en el tiempo, tal vez -reitero- sería bueno analizar la opción de incorporar esos filtros en los buses nuevos, ya que van a operar durante más largo tiempo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).-
¿Los buses nuevos son Euro II o Euro III?

El señor LÓPEZ.- Son Euro III.

Independiente de estimar que el cumplimiento de las metas a partir del escenario de diseño del Transantiago no es realista -seguramente se va a reflejar en una corrección al alza en las emisiones-, la incorporación de este nuevo sistema de transporte público, sobre todo con el retiro de los vehículos viejos, ha significado una reducción sustancial de las emisiones del transporte público desde 2000 a la fecha. También, aunque no es parte del plan Transantiago, ha sido muy relevante la reducción del contenido de azufre en el diésel.

¿Qué se puede decir respecto de la evolución de la calidad del aire y cuáles son los impactos de estas dos políticas públicas como son el plan de descontaminación y el sistema de transporte público? ¿Cuál es su impacto en la calidad del aire?

Hasta 2005, la contaminación atmosférica de Santiago continuó disminuyendo, salvo el 2003 donde el promedio anual de PM 10, de material particulado respirable, tuvo un pequeño *peak*. En general, la tendencia a la baja se mantuvo, llegando el 2005 a 66 microgramos por metro cúbico. En el caso del material particulado fino, que es el material de mayor riesgo para la salud, hubo un descenso desde 2000 a la fecha, principalmente asociado a la eliminación de la gasolina con plomo, que fue paralela a la mejora del diésel, al retiro de los buses diésel más antiguos y a la mejora en la calidad del diésel, que pasó de 500 partes por millón de azufre a 50 partes por millón.

El gran problema es que lamentablemente hay un retroceso desde el punto de vista de los episodios críticos, incluido el invierno de este año -nunca hay episodios críticos después de agosto-. Desde 1997 hubo una reducción sostenida hasta 2005, ya que sólo se constataron cuatro alertas y dos preemergencias. Eso es lo que se constató, pero algunas veces el modelo de pronóstico predice un evento que después -hay un rango de probabilidades- no se cumple como se predijo. Pero esos episodios son los que se constataron realmente y que permiten hacer una comparación histórica.

El señor HALES (Presidente).- ¿Por qué está peor la situación?

El señor MONTES.- Además, son factores de rezago.

El señor HALES (Presidente).- Se aprecia una baja de 1998 a 2003, 2004, 2005; pero eso se revierte el 2006 y 2007.

El señor LÓPEZ.- Hay dos elementos muy importantes tener presentes. En ningún país la gestión de la calidad del aire se hace en períodos superiores a cinco años, no se extienden a más de cinco, luego de lo cual es necesario actualizar los instrumentos que se están empleando, porque, por ejemplo, los números que hemos visto no dan cuenta del crecimiento que ha tenido la actividad económica entre 1997 y 2007, ni del aumento del parque vehicular que, como ustedes saben, está creciendo a una tasa del orden del 10 por ciento anual en la región, por lo que en ese período debe haber sido de 70 por ciento, aunque es probable que los dos primeros años, por efecto de la crisis asiática, la tasa haya sido algo menor.

Además, la ciudad también ha crecido, y los dos últimos años, dada la buena situación económica, con más ímpetu aún. No es una ciudad que se quede estancada mientras uno intenta resolver el problema de contaminación, así es que hay que ir ganándole al crecimiento de la ciudad, al aumento de la actividad económica y del consumo de combustibles.

Ninguna ciudad que haya sido exitosa en el control de la contaminación ha dejado de actualizar sus planes de descontaminación en períodos que no superen los cinco años. En el sur de California, por ejemplo, la ciudad de Los Ángeles acaba de actualizar nuevamente su plan de descontaminación; ya van como en la quinta versión, y cada cinco años van reactualizando.

El plan que rige en Santiago fue hecho en 2000 y señalaba que en 2005 debería actualizarse. En consecuencia, como las medidas que incorporaba se agotaban ese año, a partir de ese momento había que incorporar medidas nuevas.

En todo caso, el hecho más relevante fue el corte del suministro de gas. En la gráfica que estamos exhibiendo lo que aparece en rojo corresponde a las interrupciones de dicho suministro. Mientras más rojo hay, más interrupciones. Y vemos que son progresivas.

Quiero volver atrás para mostrar cuál era la situación antes del ingreso del gas natural en forma masiva en la industria y cuál fue la situación posterior a ese hecho. Como pueden apreciar, hubo una reducción de la concentración promedio anual del orden de los 10 a 15 micrógrafos por metro cúbicos, en una situación de actividad económica e industrial bastante menor a la que tenemos ahora, por lo cual podemos decir que el impacto de la crisis del suministro de gas es bastante relevante.

En todo caso, es muy probablemente -esto lo digo responsablemente- que si no se hubiera reducido la flota de buses y si no se hubieran retirado los buses antiguos, la situación sería peor.

Comentarios Finales.

La meta del plan de descontaminación de terminar con las preemergencias en 2005 se podría haber cumplido si no hubiera habido cortes de gas natural. Pasamos de una situación de 10 preemergencias a 2 en dos años sucesivos: 2004 y 2005, pero con los cortes de gas, el crecimiento del parque de vehículos y el aumento de la actividad industrial está claro que esa situación se va a empezar a revertir, por lo que se hace muy necesario ir más allá del transporte público, sobre todo al transporte privado, que es un tema muy importante para el futuro del control de la descontaminación atmosférica de Santiago.

Es lo que les quería presentar, señor Presidente. Ojalá les sea útil. Muchas gracias por su atención.

El señor HALES (Presidente).- Será muy útil.

El señor MELERO.- Faltaba la mirada ambiental.

El señor HALES (Presidente).- Exactamente, diputado Melero.

Tiene la palabra el honorable diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, lo primero que quiero hacer es agradecer la presentación. Debemos reconocer que, para ser estrictos, nuestro invitado no tiene ninguna responsabilidad en el desastre del Transantiago y creo que sólo nos puede ilustrar e informar sobre algunas de las causas que, de alguna manera, han precedido al desastre.

Como bien nos dice Gianni López, el plan preventivo de descontaminación de la Región Metropolitana estableció una serie de metas. Concretamente, los artículos 3º y 4º de dicho plan establecían metas muy precisas, como reducir 75 por ciento de las emisiones de material particulado y 40 por ciento de las de Nox.

Pero no sólo establecía metas, sino también obligaciones. En el caso del Ministerio de Transporte, generar las condiciones para que en 2004 entraran en uso buses de tecnología limpia, con dispositivos de control de emisión. Además, debía implementar y mantener un sistema de información con los datos respecto de la disponibilidad de tecnologías limpias para el transporte público y de los diferentes dispositivos de control de emisiones. Está claro que ninguna de esas condiciones se dio y que el Ministerio de Transportes no las cumplió, porque, finalmente, las cosas hay que evaluarlas por sus resultados.

¿Qué pasó? Entiendo las buenas intenciones de don Gianni López cuando anuncia el plan. Dice: "Mire, nosotros vamos a poner al día el transporte público en materia de emisiones. Vamos a tratar de que de verdad se cumpla." Se anuncia la mejora de la calidad del aire, asociada al transporte público. Pero, lamentablemente, los resultados son otros.

Quiero saber qué falló. Me queda claro que todas las proyecciones originales de un moderno sistema de transporte público, de un Transantiago en su versión original, no tiene nada que ver con un Transantiago en su versión actual que, además de hacer una serie de modificaciones contractuales, apenas asume el nuevo ministro de Transportes, lo primero que hace es inyectar más buses y empezar a tratar de modificar los recorridos.

Quiero saber qué pasó y por qué fracasó todo. ¿Por qué no se hizo la pega? ¿Por qué se le echa la culpa al gas natural si las industrias cumplieron?

El problema no está en las fuentes fijas. Siempre ha estado en las fuentes móviles. ¿Qué pasó?

El señor HALES (Presidente).- Don Gianni López está invitado. Por lo tanto, esta Comisión emitirá un juicio respecto de si su responsabilidad fue positiva o negativa. Pero, para los efectos de información de la Comisión, fue parte del comité de ministros para el transporte urbano del Transantiago.

De manera que si los señores diputados quieren revisar alguna materia en la que haya participado, además de lo que indica, tenemos el documento que poseen en sus archivadores, que se llama Acta del Comité de Ministros para el Transporte Urbano del Transantiago. Esto, por si quieren conocer las materias en las cuales él tuvo responsabilidad. Porque no tiene sólo una responsabilidad en su ramo, sino que también tiene participación en un organismo colectivo, o sea, formó parte del organismo colectivo que debió coordinar las distintas decisiones de los actores.

Por lo tanto, tenía derecho a emitir una opinión sobre lo que hacían los demás en relación con el Transantiago y no sólo de sí mismo.

Tiene la palabra el señor Gianni López.

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, en mi presentación dije que, como director ejecutivo de Conama, tenía un puesto en el comité de ministros del Transantiago.

Mi participación comenzó en 2003. En enero del 2004 renuncié a mi cargo de director ejecutivo de la Conama. Traté de explicar cuál fue mi rol en ese comité.

Respecto de qué fallo, quiero señalar que la pregunta es compleja. Probablemente, se pueden esbozar algunas líneas.

Primero, hay que hacer una distinción entre los problemas operacionales y de satisfacción de demanda en la ciudad de los pasajeros y un fracaso ambiental. Ahí hay que hacer una distinción.

En el caso del número de buses, no es tan difícil estimar cuánto cambian las emisiones; si hay más o menos buses.

El retiro de los buses antiguos fue una larga aspiración ambiental de la ciudad de Santiago; que se fueran los buses no ecológicos fue una larga aspiración.

Por lo tanto, cuando uno ve los datos sobre dónde están las mayores reducciones en el cambio del sistema de transporte público, hay una muy importante reducción asociada a que se fueran de una vez por todas los buses anteriores a septiembre de 1993. Eso no tiene que ver con las complicaciones operacionales ahora.

En segundo lugar, creo que es bastante claro, tal como lo dice el diputado Gonzalo Uriarte, que anticiparse respecto del cumplimiento de metas, mientras no esté resuelta la condición de régimen de definitiva operación de Transantiago, no es posible. Todo está en un proceso de optimización.

Es importante ver que hay ciertos elementos que aún están en un cumplimiento que yo llamaría parcial. El Ministerio de Transportes, según entiendo, hizo un programa de evaluación de distintos sistemas de abatimiento de emisiones, de filtros, con un

procedimiento que se usa en Europa, especialmente en Suiza, en que se miden y se ve cuál es la eficiencia para que no se venda cualquier dispositivo que no produzca el resultado esperado.

Esa información está disponible, pero la exigencia de que los buses los tengan, todavía no está dada. Probablemente, como lo mencioné en la exposición, en un nuevo escenario de operación de régimen definitivo, la incorporación de sistemas de abatimiento de emisiones, filtros o dispositivos de control de emisiones de óxido de nitrógeno, pueden ayudar a terminar de cumplir las metas.

La pregunta del diputado Gonzalo Uriarte es compleja, pero creo que por allí se puede esbozar alguna recomendación o solución.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, lamentablemente en el último tiempo, en las últimas semanas, se ha visto gran aumento de la congestión vehicular. La percepción de la gente es que Transantiago no presta un buen servicio, entonces, deja de usar el bus y prefiere el auto, aumenta la congestión. Deja de usar el Metro en horas valle, pero está obligada a usarlo en horas *peak*. No hay alternativa, la congestión en el Metro sigue igualmente alta.

Los hábitos cambian, los números de viajes cambian, y la congestión aumenta.

Estamos en el peor de los mundos.

Se presta un mal servicio y, además, congestionado. Eso tiene otra serie de implicancias.

Me gustaría saber cuál es su visión y dónde están principalmente las causas.

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

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, debo reconocer que mi ámbito de expertise no es el transporte. He trabajado mucho tiempo vinculado a los aspectos ambientales del transporte, a las normativas, a la energía, pero la operación de los sistemas de transportes no es de mi competencia.

Sin embargo, no puedo dejar de mencionar que el parque vehicular, en Santiago, va a seguir creciendo. Me imagino que en las discusiones con expertos del ámbito de transportes que han estado en la Comisión y por la información y experiencia propia verán que es inevitable, porque a medida que aumenta el ingreso económico, aumenta el parque vehicular.

La experiencia en Europa, en los últimos 30 años, es que el parque de vehículos creció más que el ingreso *per capita*. El gran punto es la forma de enfrentar esa situación.

No tengo información respecto de la forma en que pudo haber incidido Transantiago en lo que señala el diputado Uriarte, un incentivo para que haya un mayor número de vehículos circulando.

Tengo la impresión de que así podría ser, pero probablemente, en el largo plazo, el impacto más grande va a estar dado por el aumento del ingreso *per cápita*.

Seguramente, el giro de las políticas públicas en transportes será qué hacer con el transporte privado en el mediano plazo. Es bastante evidente que pasada esta década vamos a tener cerca de dos millones de automóviles en Santiago y si la situación de congestión es compleja, la próxima década lo va a ser aún más. Es un gran desafío.

Algunas ciudades han tratado de ir por soluciones bastante osadas, como por ejemplo, la tarificación vial. En Estocolmo se han evaluado los beneficios ambientales de la tarificación vial y en el caso de Santiago, progresivamente, la protección de la salud de la gente va a requerir algún grado de regulación mayor de la operación del transporte privado, después de resuelto el problema del transporte público.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión en media hora?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, comentaba al final de la intervención del señor López que nos hacía falta contar con información acerca de los efectos negativos que el fracaso de la implementación de Transantiago ha generado en el medio ambiente.

Nuestro invitado estuvo en funciones de Gobierno hasta enero de 2004. En su calidad de experto en temas ambientales es que quiero que dimensione, en la forma más objetiva posible y en virtud de los antecedentes públicos, el impacto negativo que el fracaso de Transantiago ha tenido, a la luz de la mayor cantidad de preemergencias que tuvimos durante el presente año, producto de los índices de contaminación. ¿Qué de aquello se le puede consignar al Transantiago?

Sin duda, se ha generado un impacto negativo a raíz de la sustitución de gas natural por petróleo. Producto de eso, hubo que poner en marcha la planta de energía termoeléctrica de Renca y una serie de otras resoluciones que han generado contaminación.

Transantiago volvió a incentivar el uso del automóvil particular. Hoy se venden casi 200 o más autos diarios en la región Metropolitana. Eso nos lleva a un parque automotriz gigantesco, de más de un millón de autos y -como decía don Gianni-, va a seguir aumentando.

En razón de lo que se planificó durante su período y de las cifras que hoy ve, le solicito que nos dé una visión y que califique el impacto negativo que ha tenido la implementación de Transantiago con respecto a los temas medioambientales, considerando el inminente aumento de buses a 6.400, meta que se ha propuesto el actual ministro de Transportes.

Quiero referirme a la intervención de don Germán Correa en nuestra Comisión, en su calidad de coordinador de Transantiago, donde declaró que tuvo una serie de discrepancias, desacuerdos y dificultades con distintos organismos públicos como el Metro, la Subsecretaría de Transportes, con el ministro de Transportes, con la Intendencia de Santiago y con la Conama.

Con respecto a la Conama, el señor Correa señaló "la incompreensión de que los objetivos medioambientales iban a ser cumplidos por la profunda reestructuración del sistema, más que por una exigencia del reemplazo acelerado de la flota de buses, lo que sólo hacía más compleja la ya difícil transición del sistema antiguo al nuevo". Sobre esa afirmación, ¿tuvo discrepancias de enfoque o no con él?

También quiero que nos explique las dificultades que tuvo o no con la Intendencia de la Región Metropolitana, porque don Germán, además señaló que había una insistencia recurrente del intendente de ese tiempo, don Marcelo Trivelli, de que el sistema de transporte público era competencia primordial de la Intendencia y no del coordinador. ¿Cree usted que esas discrepancias entre la Intendencia y el coordinador afectaron la implementación de las medidas ambientales?

Acerca del rol de nuestro invitado en el consejo de ministros, ¿qué decisiones determinantes le tocó ver o resolver con respecto a las bases de licitación de los contratos que en aquel tiempo se comenzaban a elaborar? Eso fue durante el período del ex ministro Etcheberry.

¿En qué consistía la participación de ustedes al interior del consejo de ministros?

Usted participó en reuniones sobre el cumplimiento de la infraestructura, otro de los temas complejos de Transantiago que ha dificultado la velocidad de desplazamiento de los buses. Por consiguiente me gustaría que se refiriera a cómo se vio en el consejo ministros el aumento de la velocidad de los buses y su incidencia en una menor contaminación, así como el tema del funcionamiento y de la infraestructura.

El señor LÓPEZ.- Respecto de cómo dimensionar el impacto negativo del Transantiago, considero que habría que verlo contra dos escenarios de referencia. Uno que signifique no hacer nada y mantener la operación del sistema tal cual como era antes del 10 de

febrero, y otro como un sistema completamente operativo, tal como si el diseño original hubiese funcionado.

Si la situación hubiera seguido igual a la del 9 de febrero, desde el punto ambiental, este invierno habría sido probablemente peor, por el número de vehículos circulando y por el tamaño de flota, incluso incorporando vehículos con mejor tecnología.

Por los antecedentes que manejo, la situación habría sido peor si no hubiera partido el sistema. Pero en el caso de que hubiera funcionado bien la implementación, probablemente no hubiera sido suficiente para compensar el impacto de la falta de gas natural en la industria. Lamentablemente esta situación de carencia de gas se sostendrá hasta fines de la década.

Respecto de las diferencias con Germán Correa, creo que él las planteó en términos institucionales. Nosotros, como Conama, siempre vimos que las emisiones de los vehículos sin ningún tipo de certificación en su motor -me refiero a los buses que entraron en funciones antes de 1993, con problemas de mantenimiento y deterioro- eran bastante inadecuados ambientalmente. En consecuencia, como institución, siempre postulamos que se debía sacar los vehículos viejos de circulación.

La forma en que se resolviera, si era por sustitución o si la flota simplemente sacaba sus buses, ya no era materia nuestra. Nuestro interés era manifestar que si se había hecho importantes esfuerzos por mejorar la calidad de los combustibles, no era posible que estuviera disponible para vehículos cuya tecnología fuera antigua y sin posibilidad de sacarle provecho.

Lo que sí fue relevante para nosotros, y muchas veces motivo de discusión con dirigentes del gremio de transporte, era que los buses antiguos debían retirarse.

Respecto a nuestro rol en el Consejo de Ministros, considero que la participación de los directores de Conama en el citado consejo era, desde el punto de vista ambiental, un gran triunfo, porque se estaba redistribuyendo el sistema de transporte público, el aspecto ambiental pasaba a tener relevancia importante en la concepción de las bases de licitación, y porque en los años anteriores no había sido así.

Antes, las bases de licitación de 1997, 1992 y 1991, fueron definidas por el Ministerio de Transportes; por lo tanto, fruto del marco que definió el plan de descontaminación y dada la importancia que tenían los buses, se dio el espacio para que los directores de Conama participaran.

En el Consejo de Ministros, nuestra participación estaba principalmente ligada a los

aspectos ambientales del Transantiago, independientemente de la posibilidad de dar opinión respecto al resto de las cosas que estuvieran ahí. Como gran parte de las discusiones tenían que ver con otros ámbitos de operación del sistema de transporte, lo que habitualmente trataba de hacer era llevar la opinión de la mayoría, salvo en los temas ambientales.

Respecto a la relación entre el Intendente Trivelli y el Secretario Ejecutivo del Transantiago, en esa época, lo que había, en el fondo, era la falta de una autoridad metropolitana de Transporte. Eso siempre fue un tema. Y creo que la forma en cómo se puede haber expresado es estrictamente en términos de desarrollar un proceso de coordinación más eficiente. Repito, recuerdo que siempre fue un tema recurrente la necesidad de una autoridad metropolitana de Transporte.

El señor MELERO.- Señor Presidente, cuando nuestro invitado dice que no haber hecho nada en 2007 habría sido peor, pero aquí, con lo que se hizo, se generaron igualmente una serie de incentivos negativos al tema ambiental: el aumento del parque automotriz por la mayor cantidad de autos en la calle, y la gente congestionó el Metro. Además, se produjeron una serie de otros elementos de impacto negativo. Entonces, observo que las cifras eran bastante buenas hasta 2005, descendiendo los parámetros objetivos de PM 10, de PM 2,5, y una serie de otros elementos de evaluación. No hubo preemergencias en 2006 -si mal no recuerdo-, pero, en 2007, tuvimos cuatro. Entonces, claramente se produce un impacto. Ésa es la parte que quiero que no la compare respecto de no haber hecho nada; obviamente, está claro que se venía interviniendo el tema ambiental desde 2000 hacia adelante. Por tanto, quiero que lo compare en relación con lo que no se hizo del Transantiago, es decir, al efecto negativo y el grado de responsabilidad que usted consigna del Transantiago en el empeoramiento de las cifras ambientales de la Región Metropolitana.

Asimismo, si se pudiera referir con más precisión a los escenarios que usted vislumbra, a partir de enero hacia adelante, con los 6 mil 400 buses, más un parque automotriz creciente, más un abastecimiento de gas natural que no señala con claridad que vaya a restablecerse. ¿Cómo ve el escenario y qué medidas concretas propondría al Ejecutivo?

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, creo que si se retrotrae a discusiones de la segunda mitad de la década del 90, siempre se planteó -está en la esencia del Transantiago- que el transporte público tiene que ser una prioridad, porque es lo que le da movilidad a la ciudad en el largo plazo y también sustentabilidad ambiental. Tengo la impresión de que los impactos que puede haber habido en la calidad del

aire por el aumento del parque vehicular, fruto de la reacción de la gente por la falta de disponibilidad del transporte público, en el corto plazo son bastante menores; pero como tendencia a largo plazo es mucho más compleja. En ese sentido, la forma en cómo se resuelva -me imagino, en la fase de régimen de Transantiago- puede ser muy determinante en la sustentabilidad de la ciudad en el largo plazo. El resto de los impactos, por los problemas de operación del Transantiago, probablemente no sean tan relevantes, desde el punto de vista de la calidad del aire, si lo que se observa es que faltan buses. Si ésa es la esencia, es decir, si falta una oferta del transporte público es porque hay menos buses, y si hay menos buses hay menos emisiones. Probablemente, si no se resuelve bien esto hay una señal o una condición de largo plazo muy compleja. Con todo, vienen nuevos buses.

El señor MELERO.- ¿Vienen con filtros?

El señor LÓPEZ.- Hay normas Euro IV circulando desde septiembre de 2006 y probablemente están disponibles para nuestro mercado. Además, está la opción de filtros no sólo para material particulado, sino para otros contaminantes; existe la opción de mejorar un poco más la calidad del combustible. También hay opciones de menores emisiones como en un principio se trató de hacer como, por ejemplo, el servicio alimentador del centro de Santiago, que debía operar con tecnología limpia, pero no se presentó ningún proponente. Asimismo, hay tecnologías híbrida y eléctrica que podrían ser empleadas si se quisiera aliviar un escenario con 6.500 buses y cumplir con las metas que mencionó el diputado Gonzalo Uriarte y que no se han cumplido, en el sentido de reducir un 40 por ciento las emisiones de Nox y un 75 por ciento las emisiones de material particulado, por lo que habría que hacer un ajuste en ese momento. Pero, si son 6.500 buses, de los cuales 500 son Euro III, sin filtro y el resto son buses que vuelven a circular, es probable que no se cumpla la meta en 2008 que el mismo Plan de Descontaminación obligaba para 2005.

Creo que en un escenario visto con las restricciones de gas, la respuesta debería ser más macro y volver a actualizar el Plan de Descontaminación y no seguir insistiendo en el transporte público, sino que ver el conjunto de las fuentes, porque seguramente necesitan actualización y regulación.

El señor MELERO.- Señor Presidente, solicito que toda esta parte final quede en el cuaderno aparte de las medidas de mitigación y de los escenarios posibles, ya que me parece que dan una dimensión importante.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, además sería bueno agregar el no cumplimiento de las metas propuestas por el propio Plan de Descontaminación.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien, solicito que la Secretaría registre las solicitudes de los diputados Patricio Melero y Gonzalo Uriarte y que actualice ese resumen.

Asimismo, que entregue un resumen de este cuaderno aparte en la siguiente sesión.

Ahora bien, quiero hacer una observación, en el sentido de que el señor Gianni López no es sólo un especialista ambiental, valorando mucho sus conocimientos, ya que ha sido muy estimulante su presentación. Además, es una persona muy importante en el Plan Transantiago, que ha provocado un efecto social fulminante en la ciudad, desde el punto de vista financiero del país, y ha participado en el lugar de las más altas decisiones.

Por lo tanto, señor Gianni López, me gustaría que pudiera extender su presentación más allá de estos aspectos tan interesantes sobre los episodios críticos, el material particulado y sobre la contaminación del aire. Usted participó en la toma de decisiones en el ámbito de la organización del Transantiago, lo que motivó que la Presidenta pidiera perdón en el mensaje Presidencial.

Por lo tanto, me gustaría saber sobre su responsabilidad al respecto, no sólo de la Presidenta que el país conoce, por lo que me parece que debería sentir una obligación de expresar un poco más respecto de su participación, más allá de referirse acerca de la pureza del aire.

Señor Gianni López, usted perteneció al organismo coordinador de esta actividad que fue tremendamente descoordinada. En ese sentido, algo tendrá que decir. Se lo digo sin el ánimo de agredirlo, sino con el ánimo de esclarecer lo que tenemos como mandato, que es conocer las responsabilidades y los errores, que no percibo en su exposición, excepto dos o tres detalles. Trate de esclarecer el rol de tanto peso que jugó, ya que usted pertenecía al comité de ministros, que era un organismo de tremenda importancia.

Recién comentaba a la diputada Nogueira que cada compareciente que viene a la comisión dice, como usted: "Yo estuve un corto tiempo". Usted dice: "Me fui en 2004".

Señor López, esto sucede desde 2000 a 2007. Muchos funcionarios han pasado, como usted, y algunos fueron coordinadores del Transantiago. Me parece que Urzúa, dos meses. Isabel Guzmán, cinco o seis. Pero, usted estuvo en el más alto organismo.

Mire, yo no voy a leer por razones de tiempo lo que dicen estas actas, pero aquí hay decisiones muy importantes de las que usted formó parte y que necesito que, sin que yo vaya como fiscal, punto por punto, se

extienda un poco más allá del aire y de la contaminación.

Usted formó parte del comité de ministros. Allí se toman decisiones sobre la estructura operativa del cerebro del Transantiago: el AFT.

Punto 12 del acta del comité de ministros, de fecha 4 de diciembre de 2003, con participación suya. Ahí se toma la decisión de la revisión del plan de difusión, que es un plan... ¡Por favor! El diputado Montes decía: "Se están todavía repartiendo como planos nuevos los planos de los recorridos que ya no existen". Usted formó parte de esto.

Una de las cosas que he constatado en la comisión es que usted, probablemente, no lo digo como afirmación, pero al menos los organismos de Gobierno y los privados que han participado en esto, francamente, parecían no tener conciencia de lo que era transformar la ciudad en su aparato circulatorio. O bien, si tenían conciencia de lo que estaban haciendo, que era una cosa delicada, no tenían conciencia de lo incapaces que eran. Sabían que ésta era una operación de cirugía mayor, pero parece que no se daban cuenta de que no eran cirujanos.

¿Qué me puede decir usted de esto?

Mire el acta de la ficha 13. Dice que usted participó en la modificación de las bases de la licitación. No abarcaba solamente el área ambiental. Usted está como miembro representante de la Conama, pero en un comité que tiene un instructivo presidencial de coordinarse y de opinar del conjunto. Si así no hubiese sido, le habrían mandado a su oficina un memorándum pidiéndole que informara de lo ambiental y no le pidieron eso. Le pidieron que se integrara al comité de ministros, que era el órgano más grande que ha existido en la historia de Chile para asumir una transformación urbana.

Logro darme cuenta de cómo se llegó a esto que pregunta una señora en la calle San Luis, en mi distrito, que vive en la calle Tacora y dice: "Don Pato, ¿cómo gente tan inteligente pudo hacer tremenda embarrada?". Yo le transmito eso que ella pregunta.

Se lo digo a usted. Usted es tan inteligente, trabaja en una fundación que se llama Premio Nobel Molina. O sea, es un especialista reconocido internacionalmente y fue invitado para coordinar Transantiago. ¿Qué puede decir?

Para qué lo voy a abrumar más leyéndole todo lo que dice.

Participó en la reunión 13, donde se decidió la relación entre troncales y alimentadores. Participó cuando se tomó la decisión de que esto iba a contar con garantía del Estado, platas del Estado. Mire todo lo que está costando.

¿Qué le dice a esta comisión que tiene este mandato de los chilenos?

Puede no contestarme ahora.

Le ofrezco la palabra a la diputada Nogueira.

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

Me voy a circunscribir al tema ambientalmente propiamente tal porque es el gran tema.

Creo que estamos enfrentados cada día más a un ambiente tremendamente sucio, lo que acarrea innumerables enfermedades y que la población todavía no ha tomado conciencia, pero quien tiene que tomar más conciencia es quien define las políticas públicas, que es el Gobierno. Entonces, cuando se establece el objetivo del Transantiago, desarrollar un sistema de transporte público, tecnológicamente moderno, ambientalmente limpio, técnicamente eficiente y económicamente sustentable. Al declararlo como el gran objetivo: que sea ambientalmente limpio me imagino que por eso usted está en el comité de ministros y toma decisiones, como dice el diputado Hales, grandes decisiones, las decisiones más determinantes para el desarrollo de este Transantiago. En ese sentido quiero hacerle varias preguntas.

He visto la información de prensa, he visto la información en las actas. Lo que dice el diputado Hales yo sé que usted, de acuerdo a las actas no solamente habló del tema ambiental. O sea, tuvo participación más o menos activa en el Comité de Ministros. ¿Cuánto pesó el tema ambiental en dicho comité? ¿Logró imponer su visión sobre lo determinante que era mejorar ambientalmente Santiago, con la incorporación del Transantiago?

Todo el mejoramiento del aire estaba circunscrito a la reducción de buses y mejoramiento de las velocidades. En este sentido ¿qué cantidad de recursos fueron destinados al estudio del impacto ambiental que significaba el retiro de 2 ó 3 mil buses y a qué instituciones se le encargó?

En las licitaciones ¿cuáles eran los estímulos para que los buses fueran menos contaminantes? Por el contrario, ¿cuáles eran los castigos para estos buses? Entiendo que aquí se discutió mucho respecto del diésel. También usted se refirió a la participación automotriz en Santiago y a que el 2008 el tema ya no será el Transantiago, sino la cantidad de automóviles. Se suma a ello, la falta de confianza que tiene la ciudadanía en el transporte público. Por eso, tenemos claro que no sólo influirá la compra de vehículos particulares, sino también que la gente ha optado por el taxi particular, por el taxi colectivo y que ha dejado a un lado el transporte público.

En consecuencia, el tema de la contaminación también es importante para la gente, porque el cambio en el transporte público se sustenta en el hecho de tener un transporte menos contaminante, lo cual, obviamente, entusiasma a la ciudadanía, que confía en que así va a ser.

De acuerdo con estos planes ambiciosos de reducción de contaminación ¿cuánto de ello se cumplió? Usted habló de un laboratorio y también el ministro de Transportes se refirió a un laboratorio de certificación de buses, ¿existe tal laboratorio? ¿Qué pasó con la venta de bonos de carbono en el exterior? Se supone que nos reportaría importantes recursos, producto de la implementación del Transantiago y del plan de descontaminación. ¿Cuál es su visión?

¿Cómo se fiscaliza hoy? Tenemos 4.300 buses que se fueron producto de la improvisación. Pero ahora se pide a los operadores incorporar nuevos buses, porque la situación no daba abasto. Sin embargo, los nuevos, fueron buses antiguos "enchulados". Sé que usted no es parte de la Conama, pero ¿ésta tiene capacidad, o el Ministerio de Transporte tiene capacidad para fiscalizar si a esos buses se les cambió el filtro? ¿Eso está en alguna parte como incentivo o como castigo?

Me da la impresión de que el tema de la contaminación pasó a un quinto o sexto plano y ya no forma parte del plan Transantiago y de las aspiraciones a mejorar el aire. Son tantas las falencias, o como dijo el diputado Hales, es tanto lo que ha fallado, que uno termina por preguntarse en qué lugar está la preocupación por la contaminación dentro del plan Transantiago. ¿Cuál es su opinión al respecto?

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

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, en el plan de descontaminación se definió muy claramente qué es lo que se esperaba, en términos generales, del nuevo plan de transporte.

La participación del director ejecutivo de la Conama en el Comité de Ministros, siendo un jefe de servicio, era estrictamente un esfuerzo, una demostración de que los aspectos ambientales que tendían importancia se debían considerar.

Dije que en las licitaciones anteriores el tema ambiental nunca fue discutido, nunca se pudo participar con el Ministerio de Transportes en el diseño de las bases.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿En ninguna etapa, señor Presidente?

El señor LÓPEZ.- No, señor Presidente. En el proceso del año 1997, con el ministro Claudio Hohmann no, porque las prioridades respecto del transporte público eran otras.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y después, señor Presidente?

El señor LÓPEZ.- En este caso sí, señor Presidente. En el caso de la modificación del sistema de transporte público, que fue llamado Transantiago, se creó el Comité de Ministros, donde estaba incorporado el director de la Conama.

Lo señalé en un principio, y voy a seguir en ese punto, porque puedo hacerlo responsablemente: tengo una larga historia profesional en los temas ambientales vinculados al tema de transportes. He estado relacionado con la regulación de un montón de cosas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En ese sentido, ¿cómo se reflejó su larga experiencia en materia ambiental al interior del Comité de Ministros? Porque vemos que ése no fue tema, no fue considerado. Entonces, cuál fue su responsabilidad como técnico experto en el tema ambiental y cómo impuso usted la materia. ¿Tuvo alguna posibilidad de hacerlo? ¿O para el ministro de Transportes y los otros miembros del Comité la contaminación no era tema?

Hago la consulta, porque usted se está refiriendo a su experiencia.

El señor LÓPEZ.- Dentro del trabajo en el Comité de Ministros, en cuanto a lo relacionado con el tema ambiental, lo que planteé es lo que quedó finalmente en las bases de licitación, que fue gran parte de la exposición que hice antes de referirme a los resultados.

Desde el punto de vista ambiental, ya que el transporte público era la fuente más relevante, las exigencias que hay ahí son importantes. Y, probablemente, el sistema de transporte público para Santiago, en cuanto a sus exigencias ambientales, los combustibles que dispone, está en un nivel importante en América Latina. No es comparable a un país desarrollado, pero desde una visión tecnológica, la tecnología de los motores...Y eso es lo que se podía exigir desde esa perspectiva.

Ése es el punto que quiero plantear: ¿Cuál es el rol que juego en esto? Al estar en ese Consejo de Ministros, como director de la Conama debo velar por que los aspectos ambientales estén cubiertos. Y lo que vemos en las bases de licitación -ello quedó finalmente establecido-, que es la continuidad de lo que estaba dispuesto en el plan de descontaminación, no fue un invento para las bases de licitación, sino un trabajo que partió en la política pública, cual es el plan de descontaminación. Y la forma en que se enfrentó viene de la ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Para precisar lo que usted dice, porque algo no me

cuadra, como miembro de ese comité, ¿al menos no le llamó la atención que de 7.500 buses, que claramente eran contaminantes, se bajara la flota ofertada a 4.300? Porque de acuerdo a lo visto acá, los planes de descontaminación se basan especialmente en bajar el número de buses, a raíz de lo cual -se dice- se reducen las emisiones contaminantes. O sea, lo que se ofrece a la ciudadanía es que "con la reducción de buses, nosotros vamos a mejorar la calidad del ambiente".

Como miembro del Comité de Ministros usted nos señala que de 7.500 buses están bajando a 4.300. Como era tan importante para usted que se cumpliera el plan de descontaminación, porque era parte de la Conama, un funcionario técnico especializado en la materia, ¿no le advirtió al Comité, en el sentido de si estaban en condiciones de rebajar esa cantidad de máquinas? Y si se necesitaban más buses, ¿tampoco los previno respecto de si estaban en condiciones en el mercado de poder fiscalizar esa incorporación de buses con la misma calidad que tienen hoy? Porque lo que pasó realmente es que se incorporaron buses que se "enchularon", que se acondicionaron un poco, pero que claramente no cumplían las normas requeridas.

¿Usted no planteó eso? ¿No lo vio como un posible peligro?

El señor LÓPEZ.- Yo les mostré las exigencias que impone el plan de descontaminación al Ministerio de Transportes y al nuevo proceso de diseño del sistema de transporte público. Lo que exige son metas globales, la responsabilidad y ciertos niveles mínimos de tecnologías en combustibles y en tecnología de los motores de los buses.

La decisión de cómo cumplir esas reducciones de 75 por ciento de material particulado y de 50 por ciento de óxidos de nitrógenos respecto de 1995, desde el punto de vista operacional era una cuestión que debía resolver el Ministerio de Transportes. Y la forma y definición de la flota que podía satisfacer la demanda de transporte público en Santiago no vino de la Conama, sino de uno de los estudios encargados por los organismos responsables de eso. Es un punto que quiero dejar en claro, porque las competencias claramente no son de la Conama en ese caso.

¿Cómo se consideró el tema ambiental? En primer lugar, dado que el transporte público era tan relevante como fuente de contaminación de la ciudad, el plan de descontaminación delineó lo que se debía hacer, y, en segundo lugar, las bases de licitación debieron ajustarse, más allá de los incentivos establecidos y de algunas cosas más. Sin duda, existía interés en incorporar el tema ambiental.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿En qué se refleja eso?

El señor LÓPEZ.- En los incentivos establecidos en las bases de licitación y, finalmente, en la incorporación de tecnologías más limpias. De hecho, los buses nuevos no son Euro II, como los anteriores, sino Euro III, los cuales tienen exigencias de sus motores que es adecuada para una ciudad con un problema de contaminación como el de Santiago. Hay incentivos para que las flotas que incorporan tecnologías más limpias puedan extender sus períodos de concesión. Entiendo que eso todavía está abierto y probablemente alguien puede interesarse en ello. Pero no sé cómo quedarán los contratos, pues desconozco en qué etapa están las negociaciones entre el Ministerio de Transportes y los operadores respecto de sus contenidos.

En relación con la cantidad de recursos destinados para estimar los beneficios de sacar los buses antiguos, eso no lo sé. Las autoridades deben haber determinado el momento correspondiente en que se cumplieron o no las metas, en función de los resultados de las corridas de los modelos de Sectra, de los menores kilómetros recorridos y de las tecnologías de las flotas.

Respecto de la fiscalización de los buses, el punto de vista de esta pregunta es interesante. No sé qué exigencias ambientales les están poniendo a los nuevos buses que se han incorporado para aumentar la demanda. Como señaló el diputado Melero, es un tema que seguramente habrá que precaver dentro de las recomendaciones que vengan de aquí en adelante, porque el empleo de buses muy antiguos y en malas condiciones significará un deterioro de las emisiones y probablemente una dificultad mayor para cumplir con las metas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Entonces, ¿usted comparte que la meta fijada para el Plan de Prevención de Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana no se cumplió? En ese sentido, el entonces ministro Etcheberry dijo lo siguiente: "Transantiago será determinante en la meta que se ha planteado el Gobierno de reducir la contaminación atmosférica en Santiago? Claramente, el Transantiago no contribuyó a eso.

Para terminar, el plan de transporte -dice el señor Aldo Signorelli- a una evaluación ambiental estratégica, lo que facilitará la incorporación constante de nuevas variables ambientales. ¿Existió o no dicha evaluación?

El señor LÓPEZ.- En el período en que yo estuve en la Conama no hubo una evaluación ambiental estratégica para el Transantiago. Probablemente, puede que la haya habido después.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Usted estuvo con el señor Signorelli?

El señor LÓPEZ.- Sí. Él estuve en la segunda mitad de 2003. No recuerdo exactamente.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Esta declaración es de enero de 2004.

El señor LÓPEZ.- Fue justo el mes que me fui de la Conama.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero no se trataba de implementarlo en ese momento. Se supone que la estrategia del plan de transporte señalada por el señor Signorelli era solo una evaluación ambiental estratégica.

El señor LÓPEZ.- Eso no se hizo en el período en que yo estuve. Probablemente puede haberse hecho después. Lo desconozco.

El señor HALES (Presidente).- Señor López, de los más de cinco minutos que empleé para formularle algunas preguntas usted no tomó en consideración nada. No sé si se le olvidó.

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, estoy respondiendo a la señora diputada.

El señor HALES (Presidente).- Le he ofrecido la palabra para contestar mis preguntas o prefirió contestar primero a quien le preguntó después. En verdad, su falta de reacción me hace coincidencia con lo que ha sido el estilo del Transantiago. O sea, no me resulta raro que usted no asuma responsabilidades respecto de su importante participación en el más alto organismo de conducción del Transantiago. No me llama la atención por usted como persona, sino porque el Transantiago ha sido conducido así. Aquí, el especialista, académico e ingeniero en transportes de mucha experiencia, de Sectra, Marcelo Farah, dijo algo muy ilustrativo. Señaló que a este comité de ministros cada uno llegó con agendas propias, cada cual se sentía responsable de lo suyo. Usted ha dicho que estaba allí como representante de Conama, pero está equivocado. Usted ni siquiera leyó el instructivo presidencial del Presidente Lagos o si lo leyó fue para usted algo sin ningún mandato y sin ninguna significación. Ése instructivo decía que este comité existía para coordinar a los distintos actores, porque era una tarea tan complicada, que involucraba a tantas autoridades, que tenían que reunirse y tomar decisiones en conjunto, y no para que usted fuera en tanto Conama solamente. Su capacidad en Conama le permitiría participar, conocer y tomar acuerdos, señor López, no ir sólo a escuchar. Usted no iba a una actividad académica, sino a un comité donde se tomaban acuerdos por unanimidad sobre tal o cual materia. No se trataba de cualquier materia, sino que de las definiciones de recorridos, del sistema troncal y alimentador, que hoy tiene a la gente tomando trasbordos absurdos, inhumanos.

Usted está relacionado con las bases de licitación. Está relacionado con el programa de infraestructura, pertenece al máximo organismo. En la Comisión hemos invitado a algunos especialistas, pero

usted era una autoridad que tenía la confianza política del Presidente de la República.

En ese comité, incluso, se tomaron las decisiones sobre las garantías de dinero, las garantías que iba a tener el sistema. Usted participó en una sesión donde se dijo que la operación contará con garantías del Estado, que después se aplicarán los mecanismos de ajuste automático, que es lo que ha sido tan contradicho por el propio ministro Cortázar, que dice que se trata de contratos sin incentivo. Usted conocía de todo esto, participó de decisiones que hoy se consideran la causa del problema social que vive la gente. ¿Qué dice de su responsabilidad en ese máximo organismo?

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, voy a usar las mismas palabras que mencionó: usted participaba allí en función de sus capacidades. Mis capacidades son ambientales. Difícilmente iba a tener un rol relevante en la discusión del administrador financiero. Eso no estaba dentro de mis capacidades ni de mis competencias, independiente de que asista y sea parte de un consejo o que, incluso, apoye una decisión del consejo. Mi responsabilidad estaba en el tema ambiental.

Voy a insistir en el punto de las agendas propias que indicó el señor Farah. Acabo de mostrar una política pública, el plan de descontaminación, ésa no es una agenda propia.

El señor HALES (Presidente).- Él se refirió a agenda propia en el sentido de que al Comité iban a representar a sus propios organismos.

El señor LÓPEZ.- Mi tarea era que el plan de transportes tuviera los aspectos ambientales que el plan de descontaminación...

El señor HALES (Presidente).- Usted está equivocado. Si así fuese, el Presidente le habría dicho "quédese sentado en su escritorio que le van a mandar los elementos del Transantiago para que opine sobre él". Sin embargo, a usted se le dice que salga de su escritorio y se integre, por un instructivo presidencial, a un organismo donde participará de las decisiones conjuntas que se van a tomar respecto de todas estas materias. Eso se hizo y a eso fue usted.

El señor URIARTE.- ¿Qué ministros eran la contraparte de esa instancia?

El señor HALES (Presidente).- Si bien el señor López le puede contestar, quiero decir que nuestro invitado participó en reuniones con el ministro Ravinet, con el subsecretario de Transportes, con el intendente Marcelo Trivelli, con el coordinador Aldo Signorelli, con los asesores de los ministerios de Obras Públicas y de Vivienda, con Fernando Bustamante y con los representantes del Metro. Aquí están mencionados los ministros con los que le tocó participar y ser miembro de las diferentes sesiones.

El señor URIARTE.- ¿Alguna de esas personas le manifestó preocupación por el estado del arte, porque las cosas no andaban como se pensó, no se estaban haciendo o no se estaban cumpliendo las metas que se habían autoimpuesto?

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, realmente tengo la mejor disposición para ayudar a la Comisión. Con los antecedentes de que disponía me prepararé para aportar en esta sesión de acuerdo con lo que soy capaz de entregarles.

Durante el período en que me correspondió participar en el comité -creo que la última reunión a la que asistí se realizó en diciembre de 2003- mi preocupación y mi interés fue siempre velar por estas materias. Así es que eso es lo que les puedo decir; más que eso, no.

En respuesta a la pregunta que formuló el diputado señor Uriarte puedo decirles que presenté mi renuncia en enero de 2004, pero que ella se hizo efectiva en febrero de ese año, por una cuestión de vacaciones.

En aquél tiempo, me refiero al período en que participé en el comité, recién se estaban empezando a analizar los estudios y antecedentes que había encomendado la secretaría ejecutiva del Transantiago, y los esfuerzos se concentraban en contar con una planificación bien ordenada de lo que había que hacer, porque era muy probable que si las cosas no iban bien o no se tomaban ciertas decisiones en 2003, el plazo que se había fijado para la puesta en marcha del Transantiago, en 2005, se vería afectado. Sin embargo, el nivel de la discusión era aún muy preliminar como para que hubiera aprensiones en cuanto a que las cosas iban mal. Era una etapa tan preliminar que difícilmente podían verse señales de aquello.

Lo que veía es que había una preocupación por los proyectos de infraestructura, porque requerían tiempo para materializarse, así es que en 2003 se debían tomar las decisiones sobre su financiamiento.

En todo caso, insisto en que no recuerdo que en ese período haya habido percepciones en el sentido de que había problemas.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sólo para hacer una pregunta, señor Presidente.

Quiero saber si, en opinión del señor López, se cumplió la promesa de darle un aire más limpio a la ciudad de Santiago a través de la implementación del Transantiago y si está conforme con lo alcanzado, de acuerdo con la participación que le cupo en ello. ¿Cree que se cumplieron todos sus deseos y que su participación en el comité sirvió para mejorar la calidad del aire de Santiago? ¿Puede decir hoy que ése fue un tema que importó y que se cumplieron todas las metas ambiciosas que se planteó el plan de descontaminación?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra, señor López.

El señor LÓPEZ.- Señor Presidente, creo que se ha hecho un gran avance. Insisto en la importancia de que se hayan retirado, de una vez por todas, los vehículos cuyos motores no contaban con certificación alguna, porque eran inaceptables para la ciudad de Santiago.

Probablemente -esto fue parte de lo que discutimos anteriormente-, habrá que hacer algo más para que se puedan cumplir las metas propuestas, sobre todo en consideración al hecho de que el número de buses que requerirá el Transantiago una vez que esté operando en régimen se ajustará al alza. Entre las cosas que se podrían hacer para dar cumplimiento a la meta de 75 por ciento de material particulado está la del filtro, que ya mencioné.

No obstante, no puedo dejar de reiterar que desde el punto de vista ambiental es muy probable que ese proceso deba ser visto de nuevo y revisado con el resto de las fuentes contaminantes de la ciudad, porque es posible que nuevamente se concentre el esfuerzo en el transporte público, que con el retiro de los buses viejos y el resto de las medidas que se han tomado ya ha reducido sus emisiones. Aunque quizás ello no sea suficiente para cumplir las metas, por lo menos es un avance. Lo importante es tener presente que en el intertanto hay otras fuentes contaminantes que han aumentado sus emisiones.

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

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

-Se levantó la sesión a las 13.14 horas.

**Claudio Guzmán Ahumada,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.**