

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 29ª sesión celebrada el lunes 29 de octubre de 2007, de 10:34 a 13:30 horas.

SUMARIO:

Se recibió al ex Ministro de Hacienda, señor Nicolás Eyzaguirre.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Remitir el documento mencionado en el punto N°7 de la cuenta a la Comisión de Transportes de la H. Cámara de Diputados.

2.- Incorporar al nuevo Presidente del Administrador Financiero del Transantiago, señor Hernán Somerville, a la nómina de invitados de esta Comisión.

3.- Enviar un nuevo oficio a la Oficina de Evaluación Presupuestaria de esta Corporación, a fin de solicitar un estudio sobre la discusión presupuestaria de los años 2003 en adelante en todo aquello que diga relación con el Plan Transantiago.

4.- Reiterar los oficios a aquellas Municipalidades que aún no han dado respuesta a las consultas efectuadas por esta Comisión.

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

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

En reemplazo del Diputado señor Monckeberg asiste el Diputado señor Sepúlveda. También concurren el Diputado señor Aguiló y el ex ministro de Hacienda señor Nicolás Eyzaguirre.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación de la Bancada de Diputados de Renovación Nacional por la que informa que el Diputado señor Monckeberg será reemplazado en la presente sesión por el Diputado señor Sepúlveda.

2.- Presentaciones del Diputado señor Cristián Monckeberg:

a) Por la primera, solicita invitar a esta Comisión a los Presidentes de la Federación de Sindicatos Transantiago; del Sindicato Nuevo Milenio y Gran Santiago, y de la Federación Sindical Alsacia y Express, señores Roberto Orozco, Gabriel Salazar y Carlos Alvarez, respectivamente.

b) Por la segunda, propone recabar el acuerdo de la Comisión para enviar una serie de oficios.

3.- Encuesta elaborada por la Empresa "Tecnología y Gestión" en la que se consultó a ciudadanos de la Región Metropolitana si Ricardo Lagos debe asistir a la Comisión Investigadora de la Cámara de Diputados por problemas del Transantiago.

4.- Oficio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el que envía copia de la carta que contiene las observaciones del Administrador Financiero de Transantiago al informe emitido por la Fundación Chile.

5.- Oficio de la Municipalidad de El Bosque, por el que informa respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

6.- Oficios de las Municipalidades de Quinta Normal y La Pintana, mediante los cuales informan de las falencias que aún se pueden detectar en esas comunas, respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

7.- Correo electrónico del señor Claudio Pavez Urrutia, quien, en representación de aproximadamente 100 propietarios de móviles de prensa que prestan servicios a diversos medios de comunicación, solicita una audiencia al Presidente de la Comisión a fin de exponer la situación que les afecta y que dice relación con la exigencia que se les está haciendo en orden a contar con una placa patente de color naranja como la que usan taxis y radiotaxis. Al respecto, informan que no postularon en el proceso de licitación de dichas patentes, el que se desarrolló en marzo de 2005, puesto que las autoridades del Ministerio de Transportes de la época les informaron que no eran transporte público y dada las características de sus labores no les correspondía participar en dicha licitación.

8.- Copia de una denuncia realizada ante la Contraloría General de la República por parte del señor Raúl Contreras Salinas, en relación con la adjudicación de la concesión de recorridos del Transantiago en a Comuna de Cerrillos a la Empresa Nueva Milenium S.A.

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 24ª, 25ª y 26ª, se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

Las actas de las sesiones 27ª y 28ª, quedan a disposición de las señoras y señores Diputados.

IV. ORDEN DEL DIA:

Hacienda. Se recibió al señor Nicolás Eyzaguirre, ex Ministro de

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:30 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 29ª, celebrada en lunes 29 de octubre de 2007,
de 10.34 a 13.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Sergio Aguiló, Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Carlos Montes, Carlos Olivares, Roberto Sepúlveda, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Nicolás Eyzaguirre, ex ministro de Hacienda.

TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 24ª, 25ª y 26ª se declaran aprobadas.

Las actas de las sesiones 27ª y 28ª quedan a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Ofrezco la palabra para referirse a la Cuenta.

Tiene la palabra la diputada señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, a propósito de lo expuesto en el número 4) de la Cuenta, los oficios por los cuales las municipalidades Quinta Normal y de La Pintana informan sobre ciertas falencias en el Transantiago, me parece que sería interesante que se oficiara a todas las municipalidades de la Región Metropolitana para que nos den a conocer su valoración del estado actual del Transantiago. Creo que eso sería útil para nuestro trabajo, especialmente en lo que dice relación con las propuestas que hagamos para corregir el sistema.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, ya se ofició en esos términos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En ese caso, podríamos reiterarlo a aquellas municipalidades que aún no han contestado.

Sin perjuicio de ello, quiero saber si posible que la Secretaría me entregue una copia de los oficios enviados por las municipalidades de Quinta

Normal y La Pintana, especialmente de esta última, que forma parte del distrito que represento.

El señor HALES (Presidente).- Están a disposición de todos los señores diputados.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Finalmente, señor Presidente, respecto de lo que se plantea en el número 5) de la Cuenta, sobre el correo electrónico, no estoy segura respecto de si las materias que en él se plantean forman parte de la competencia de esta Comisión. Me parece que no y que, más bien, le corresponde a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, porque no se relaciona con el Transantiago.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, una de las peticiones del diputado señor Cristián Monckeberg tiene por objeto que se invite a los presidentes de las federaciones de sindicatos, pero no sé cómo vamos a proceder al respecto, porque tenemos muy poco espacio para recibir a más invitados en las sesiones que quedan.

Después, en el punto b), pide que se recabe el acuerdo de la Comisión para que se envíe una serie de oficios, pero que no se detallan. Me parece que podríamos ver este punto, ya que el diputado no está presente por encontrarse en el extranjero cumpliendo con otros compromisos.

Por otra parte, en nombre de los diputados de la Alianza por Chile que integran esta Comisión, pido que se incorpore a la Cuenta la fecha técnica y la encuesta encargada por los diputados de la Alianza a la empresa Tecnología y Gestión, en la que se preguntó si el ex Presidente Ricardo Lagos debía asistir a la Comisión Investigadora del Plan Transantiago, que se realizó en todas las comunas más representativas de la Región Metropolitana. Creo que se trata de un antecedente que la Comisión debería tener. Por lo tanto, paso a hacer entrega de ella.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, diputado Melero.

Sobre la Cuenta, tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, respecto de la solicitud de incorporar esta encuesta, que hasta donde sé es de muy mala calidad metodológica, sería muy importante tener alguna observación de alguien que pueda ayudarnos a conocer la metodología empleada.

Por otra parte, esta Comisión acordó, hace un tiempo, solicitar al equipo de asesoría en Presupuestos que estudiara lo ocurrido con el debate presupuestario del 2003 hasta ahora sobre el Transantiago, para ver la responsabilidad que el Congreso tiene en las decisiones

sobre el Transantiago. No sé si ese informe llegó, y cuáles fueron las opiniones de los distintos parlamentarios, tanto a nivel de Subcomisión, como de Comisión Mixta y de la Sala respecto de esta materia. No sé si ese documento llegó y, de ser así, si podría tener una copia.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Sí, señor diputado.

El señor HALES (Presidente).- Solicito a la Secretaría que entregue copia de ese documento a todos los señores diputados.

Respecto de las materias observadas a la Cuenta, primero, en relación con la invitación a los sindicatos de trabajadores, debo decir que ella ha sido una preocupación permanente del diputado don Carlos Olivares, que me lo ha planteado en varias oportunidades.

Se reservó una fecha, de manera que la inquietud expresada por el diputado Melero ya está resuelta. La presencia de los trabajadores del Transantiago está considerada para el miércoles 21 de noviembre. Los diputados Nicolás Monckeberg y Carlos Olivares quedaron de acuerdo para conversar sobre la materia, a fin de determinar quienes serán los dirigentes invitados, y se decidió que fuesen los representantes de todos los sindicatos. En todo caso, ellos afinarán los detalles. La fecha establecida ya está resuelta: el miércoles 21 de noviembre.

Además, pedí que le hicieran llegar por correo electrónico a cada uno de los diputados la última actualización de la carta Gantt, a fin de que estén informados del curso de acción, que no es necesario detallar ahora.

Sobre los oficios solicitados por el diputado Nicolás Monckeberg, se ha hecho presente una observación de la diputada Isabel Allende en el sentido de que sería mejor que un oficio fuera pedido por la Comisión técnica respectiva, la de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, más que por la investigadora.

Sobre la petición del diputado Nicolás Monckeberg y la observación de la diputada Allende, pido que tomemos una decisión.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, estoy de acuerdo con lo planteado por la diputada señora Isabel Allende en relación con las municipalidades.

El señor HALES (Presidente).- Pero resolvamos primero esta materia.

No hay acuerdo sobre algunos oficios puntuales, pero sí sobre el resto de los oficios.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, ¿en qué no habría acuerdo?

Entiendo que la Comisión está de acuerdo en que pase a la Comisión técnica correspondiente.

El señor HALES (Presidente).- A eso me refiero.

¿Hay acuerdo en la petición de la diputada Allende y derivar el oficio a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Sobre las respuestas de las municipalidades, en que están llegando algunas y se van a reiterar oficios a aquellas que aún no han respondido, creo que, como se trata de información sobre las falencias del plan, sería útil que se despachara al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y al administrador financiero y tecnológico. Creo que va a ser más útil para ellos conocer las falencias que perciben las municipalidades, que de otra forma podrían ser procesadas tardíamente.

Por lo tanto, sugiero mandárselas a ambas reparticiones, sin perjuicio de que también sean parte del informe.

Como fuente de información, tener la visión de los municipios puede ser útil para el ministerio y para el AFT.

He dicho.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, estoy de acuerdo con que lo mandemos tanto al AFT como al ministerio.

Pero insisto en que también es importante para esta Comisión porque tenemos el cometido de investigar los errores que hubo, pero también velar por lo que va a ocurrir más adelante.

Por tal razón, creo que es importante que contesten los municipios que no lo hayan hecho para que quede una constancia por escrito de la forma en que evalúan las correcciones al Transantiago desde que asumió el ministro Cortázar.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, comparto plenamente lo que señala la diputada Isabel Allende.

Se trata de evaluar lo que está ocurriendo o, por lo menos, la forma en que lo están percibiendo los municipios y, a partir de eso, analizar si los problemas están siendo resueltos o no por el plan.

Quiero agregar la conveniencia de invitar a don Hernán Somerville, como nuevo presidente del AFT, justamente para ver la forma en que se están resolviendo los problemas.

Incluso, podría ser el mismo día en que asista el ministro Cortázar -lo puede estudiar el

Presidente de la Comisión-, pero don Hernán Somerville tiene que asistir a la Comisión antes de que termine su cometido.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, comparto la propuesta de invitar a don Hernán Somerville.

Además, quiero aprovechar la oportunidad de preguntar si ha tenido alguna novedad en sus gestiones con el ex presidente Lagos, ahora que está en Chile, para que pueda asistir a la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Cuando le cursé la invitación, el ex presidente Ricardo Lagos me expresó que tenía la mejor disposición para colaborar con la Comisión y que esperaba que se le enviara un texto escrito donde se le indicaran las materias específicas respecto de las cuales necesitábamos su testimonio.

La Comisión rechazó la idea de enviarle un texto escrito y yo cumplí con la gestión y la invitación fue cursada verbalmente por quien habla. No hay un mandato adicional de la Comisión a este Presidente para solicitar nueva información.

Por otra parte, me hago cargo de la tarea de incluir en nuestra carta Gantt la invitación al nuevo presidente del AFT.

¿Habría acuerdo para invitar a don Hernán Somerville?

Acordado.

Se suspende la sesión para recibir a nuestro invitado.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Doy la bienvenida al ex ministro de Hacienda, señor Nicolás Eyzaguirre, y valoro su presencia en la Comisión, porque tenemos claro que tiene la mejor disposición para colaborar.

Tal vez le molesten un poco los micrófonos de la prensa, pero la Comisión ha resuelto que las sesiones sean públicas, por lo que la presencia de periodistas es normal en el funcionamiento de esta Comisión. En todo caso, velaré por el respeto a su persona.

Tiene la palabra el señor Nicolás Eyzaguirre, ex ministro de Hacienda.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, deseo expresar mi satisfacción por estar en esta Comisión.

Valoro la fuerza de la democracia y el hecho de que las acciones públicas sean adecuadamente fiscalizadas por la ciudadanía a través de los distintos organismos que contempla la democracia representativa. Esto quizás habría impedido que en el

pasado se produjeran hechos que no significaron precisamente la felicidad de los chilenos.

Primero recibí una invitación a asistir a esta Comisión, pero habida cuenta de que en marzo próximo se cumplirán dos años desde que dejé el cargo de ministro, y que la mayor parte de la discusión y la acción sobre el Transantiago se ha concentrado en lo más reciente, no pensé que pudiese ser de utilidad para ustedes. Además, tenía una agenda bastante copada. No trabajo en el sector público -con la excepción de que soy director de BancoEstado-, por lo que decliné dicha invitación.

Posteriormente recibí una citación que expresaba que, dada mi calidad de director de BancoEstado, ahora estaba citado -no invitado- a la Comisión.

No soy experto en leyes ni en transporte -lo que podrán apreciar a continuación-, pero considero que existe la posibilidad de una interpretación en ese sentido. Sin embargo, para no alargar más la discrepancia, he asistido a la Comisión.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, creo que es de interés de la Comisión que, más que entrar de inmediato a las preguntas -salvo que la Comisión estime algo distinto-, el ex ministro Eyzaguirre pudiese hacer una exposición respecto de los recursos que se destinaron a Transantiago durante el período en que fue ministro de Hacienda y los montos involucrados, y si éstos fueron o no los adecuados para llevar adelante la infraestructura y los compromisos financieros que implicaba el Transantiago. Ése es el motivo fundamental de su presencia en la Comisión. Posteriormente, se podrán formular las preguntas.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, ya ofrecí al señor Eyzaguirre la posibilidad de que comenzara con una exposición y él ya usó ese tiempo.

Por su parte, el diputado Melero está en su derecho de plantear la petición que ha planteado, que puede ampliar, o contrapreguntar lo que le parezca conveniente.

En todo caso, ya le ofrecí al señor Eyzaguirre la posibilidad de hacer su exposición.

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que he hecho es plantear una moción de orden para el trabajo de la Comisión. Espero que mi reciente intervención no se reste a mi tiempo.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, entiendo pero ya fue hecha esa observación y fue sugerida al señor Eyzaguirre.

El señor MELERO.- Señor Presidente, entonces quiero proceder con las preguntas.

El señor HALES (Presidente).- De acuerdo.

Entonces, consideraré su intervención anterior como una observación de Reglamento.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, sin duda la presencia de don Nicolás Eyzaguirre en la Comisión es muy importante, dado que le correspondió, como ministro de Hacienda, determinar los recursos que se invertirían en el Transantiago.

En tal virtud, cuando se empiezan a comprometer recursos para el Transantiago, distintos interlocutores en esta Comisión han señalado que uno de los puntos fundamentales fue la baja asignación de recursos destinados a infraestructura de superficie, lo que generó atrasos. De alguna manera, se priorizó el Metro por sobre el transporte de superficie.

¿Cuántos fueron los recursos comprometidos? ¿Cuál fue el debate al interior del gobierno? ¿Por qué se priorizaron las obras del Metro por sobre el transporte de superficie? ¿Asume alguna responsabilidad por no haberse construido la infraestructura convenida y necesaria para el buen funcionamiento del Transantiago?

En segundo lugar, el ex ministro Eyzaguirre señaló, en el diario El Mercurio, el 7 de mayo de 2004, que se oponía en forma terminante a un subsidio estatal al Transantiago. Hoy, este plan está siendo subsidiado fuertemente.

En el análisis que hubo de la implementación del Transantiago, ¿se pensó en algún minuto que sería necesario distraer recursos del erario nacional para subsidiar este plan? ¿O esa posibilidad nunca se contempló y, por consiguiente, se trata de un gasto generado producto de los déficit en esta materia? ¿Qué opinión le merece que el Estado de Chile esté destinando sobre los 1.000 millones de dólares al Transantiago, gasto que hay que multiplicar por dos, debido a las inversiones que se deben hacer en las regiones?

En tercer lugar, ¿cuál fue su rol en el Comité de Ministros del Transantiago? El señor Eyzaguirre tuvo una escasísima participación en dicha instancia, puesto que sólo asistió a tres sesiones de las quince realizadas. No sé si su exigua participación se debió a sus altas funciones o a que no le asignaba mayor interés al tema. En ese sentido, quiero conocer cuál fue su participación en ese comité. ¿Cómo se generaba el trabajo del Comité de Ministros del Transantiago? ¿Cuál fue su relación con los demás ministros y con el Presidente de la República? En esa instancia se tomaron muchas decisiones, por lo que me interesa que nos señale por qué no asistía al Comité de Ministros o no supervigilaba adecuadamente los gastos generados, dada su escasa participación en él, en circunstancias de que el rol de un ministro de Hacienda

es ser una especie de guardián de las finanzas o de su buena administración.

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

El señor EYZAGUIRRE.- Agradezco las opiniones y consultas del diputado Melero.

En cuanto a si es adecuada o no la cantidad de recursos que se inyectan a una determinada acción pública, no se puede dar una respuesta en términos absolutos, sino relativos, por cuanto, cuando se administran finanzas públicas, una máxima a considerar es que se debe entender que las necesidades que se enfrentan vis a vis son mayores a los recursos con los que se cuenta. Por consiguiente, esto se convierte en un constante ejercicio de priorización.

Afortunadamente, Chile es uno de los países que más ha crecido en el mundo durante los últimos veinte años, lo que lo ha llevado a que, de acuerdo con la última cifra del Fondo Monetario Internacional, hoy cuenta con 14.500 dólares, medidos a paridad de poder de compra, es decir, a cuánto compra un dólar en Estados Unidos; no a cuánto compra un dólar en Chile. Como aquí se compra más, es necesario ajustar.

No encontrará ningún país en el mundo que tenga ese nivel de ingreso, o más, y que, además, tenga una distribución tan desigual como la que existe en Chile. Tampoco encontrará ningún país en el mundo, entre los que tienen 14 mil dólares o más, que tenga un nivel de carga tributaria más baja que la que tiene Chile.

Por tanto, esto puede dar una idea de la verdadera fila de demandas que enfrenta quien está a cargo de las finanzas públicas, en un país que aloja un alto nivel de desigualdad y consiguiente tensión.

Así las cosas, cuando se asume ese cargo, se debe desarrollar la muy difícil tarea de priorizar inversiones y decir que no a cosas que, en términos absolutos, son sumamente atendibles, pero que, en términos relativos, son menos urgentes, dramáticas que otras a las que se debe decir que sí.

Por tanto, la pregunta de si son pocos o muchos recursos no tiene una respuesta lógica, sino relativa, que dependerá de lo que todos y cada uno tengan en su particular conciencia como más importante que otras cosas.

En lo particular, me correspondió participar en un gobierno en que, sin duda, nuestra voz era una más, en que definir qué se atendía y qué no era producto de una reflexión que, finalmente, la determinaba la Presidencia de la República, como corresponde a un estado de derecho con un sistema presidencial.

Seguidamente, lo que se hace en el proceso presupuesto, en esta difícil priorización relativa, que

llega sólo a abastecer -como digo-, en términos relativos, las urgencias más apremiantes y nunca todas las que puedan ser legítimas, es determinar presupuesto por ministerios y, dentro de éstos, intencionar, porque el dinero es fungible, lo cual significa, por ejemplo, que un peso destinado primitivamente a comprar Nescafé puede terminar siendo gastado en Coca Cola. Como ustedes saben, las glosas presupuestarias van intencionando relativamente a qué deben destinarse esos recursos.

No obstante lo anterior, a cada uno de los ministerios sectoriales se le da la ventaja de conocer mejor el tema que el ministro de Hacienda. Por tanto, respecto de la otra parte de la primera pregunta, en cuanto a si se priorizaron inadecuadamente los recursos para el Metro respecto del transporte de superficie, no puedo contestar, porque no soy un experto en transporte.

Nosotros actuamos conforme a las sugerencias que nos entregaban los expertos que estaban a cargo del diseño, que correspondían a un cierto marco lógico y a un conjunto de prioridades que la ley establece, como la rentabilidad social, que se hagan conforme a derecho, etcétera.

Es imposible que un ministro de Hacienda, que tiene que vigilar el conjunto de los ministerios, conozca a cabalidad y determine a un nivel de detalle cómo cada ministerio debe cumplir con los objetivos que se traza. Además, no sería consistente con el orden democrático.

Respecto de mis declaraciones en cuanto a que me opondría a subsidiar este plan, es importante tener presente lo siguiente.

Muchas veces, cuando hablamos de subsidiar, tenemos -por lo menos, está en la imaginación popular- la noción de que alguien regala, desde el maná que cae del cielo hasta alguna transferencia que hace algún donante generoso o filantrópico a un determinado sector carente o con necesidades. Obviamente, eso es un mito popular.

Al subsidiar, lo que se hace es extraer recursos de algunos para inyectárselos a otros. En las finanzas públicas, lo único que hace el Ministerio de Hacienda es redistribuir ingresos entre unos y otros.

Entonces, la pregunta -que, por lo demás, no me la formulé yo en primera instancia, ya que si revisan las discusiones presupuestarias materializadas durante mi gestión verán que, precisamente, fueron los parlamentarios (en buena hora) quienes pusieron el dedo en la llaga sobre este particular con más frecuencia- es si corresponde o no que con ingresos generales de la nación se subsidie el sistema de transporte de Santiago; esto es, la pregunta pertinente es si corresponde o no que, por ejemplo, cuando una señora de

ingreso medio-bajo de la comunidad de Lolol compre un tarro de Nescafé esté pagando parte del pasaje de un joven que vive en Providencia y que se dirige en el Transantiago a estudiar ingeniería en la Universidad de Chile. Ésa es la pregunta.

En ese sentido, no sólo nosotros nos hacíamos la pregunta, sino también el parlamento lo hizo de manera reiterada. Ustedes pueden revisar las votaciones de la Comisión Mixta de Presupuestos y, posteriormente, la ratificación en la Cámara de Diputados y en el Senado, respecto de los recursos que estaban ajustados a los presupuestos para las obras del Transantiago, particularmente las del Metro.

Dada mi avanzada edad y debido a los años que han transcurridos desde que dejé el cargo de ministro, la memoria no me permite ser exacto, pero sí recuerdo vívidamente que, en 2005, se debió repetir tres veces una votación en el Senado, por lo que debí emplear a fondo mi escasa capacidad de convicción para lograr que esa rama aprobara un conjunto de partidas que decían relación con las inversiones necesarias para el Transantiago.

Entonces, mi aserto respecto de que me opondría a subsidiar se refería a esa forma particular forma de entender el subsidio; esto es, que la señora de Lolol le cancele parte del pasaje al estudiante de ingeniería en Santiago.

Sin embargo, eso no significa, de modo alguno, que sólo los usuarios del sistema deban financiar por completo los costos que esto acarrea. Se puede pensar en otra forma de transferencia, como cobrarles a otras personas. Insisto: el Estado no inventa dinero, sino que transfiere entre unos y otros. Cuando discutimos este tema, tuvimos una opinión respecto de otra forma de transferencia, y si tienen interés en conocerla, me puedo referir a ella más adelante.

Como dijo el señor Claudio Juárez -que en paz descanse- respecto del subsidio, en la oportunidad en que asistió a la Comisión, los estudios técnicos -que no hacíamos, porque no somos expertos en transportes- nos daban un conjunto de indicadores, y nosotros, como Hacienda, estábamos acostumbrados a que en las distintas acciones públicas nos pinten un jardín rosas para que aprobemos el inicio de algún proyecto, ya que nos dicen que sólo basta el puntapié inicial, en el sentido de que sólo bastan 10 pesos para que se incorpore en la glosa presupuestaria. Pero después, en la dinámica de los hechos, el resultado es totalmente distinto. Por lo tanto, naturalmente, tendemos a ser desconfiados.

Respecto de esta materia, teníamos antecedentes muy materiales. Se hablaba de la irracionalidad del sistema antiguo, el de las micros

amarillas -que ahora aparecen como micros maravillas-, dado que tenía un nivel de duplicación en sus recorridos, de ineficiencia económica tan marcada que, según los antecedentes que se nos expusieron en la ocasión, suponía un total de 7 mil rodantes con un promedio de recorridos de 62 kilómetros.

En tanto, la encuesta que hacían los técnicos sobre origen y destino señalaba que las personas en Santiago podrían ser movilizadas eficientemente con 4.500 unidades y con un recorrido promedio de 25 kilómetros. Ustedes podrán hacer el cálculo y llegarán a la conclusión de que los costos de operación de un sistema que mueve 7 mil unidades, por 62 kilómetros en promedio, es más caro que un sistema que mueve 4.500 unidades por 25 kilómetros.

Por consiguiente, si el sistema anterior no tenía subsidio, ¿cómo un sistema a todas luces más barato iba a necesitar subsidio? Ésa es la génesis de por qué el tema del subsidio aparece muy tardíamente en la discusión.

No obstante, como ustedes también saben, conforme fue desarrollándose el Transantiago, ocurrieron un conjunto de cuestiones que en muchos sentidos fueron muy favorables a Chile, pero que en otros fueron muy desfavorables.

La aparición de China, India y de muchos otros mercados emergentes, junto al despegue de Estados Unidos, tras su crisis 2001-2002, implicaron que el precio de los principales commodities se disparara. Eso nos ha beneficiado mucho por el lado del cobre, pero nos ha hecho muchísimo más cara la operación, por ejemplo, de los medios de transporte, por la vía de las alzas de los insumos, no sobre el petróleo, que es visible y que hoy cuesta en torno a seis veces más que lo que costaba en 2002, sino del hierro y de otros componentes que son necesarios para la infraestructura, como el cemento, etcétera.

Fue siempre claro que el sistema se financiaba y, conforme se comenzaron a desarrollar esos eventos internacionales, que nadie esperó, el sistema comenzó a sentirse más apretado. Por tanto, el tema del subsidio apareció tarde en la discusión.

¿Qué opinión me merece el subsidio actual? No se encuentra dentro de mis deberes emitir opinión acerca de cómo se manejan en la actualidad las políticas públicas. He venido como ex ministro de Hacienda y voy a responder por lo que hice en mi calidad de ministro.

Respecto de una eventual baja participación de quien habla en el Comité de Ministros, ustedes podrían citar o invitar a la Comisión, según sean o no directores del BancoEstado, a un conjunto de ex ministros de Hacienda y podrán constatar que el Ministerio de Hacienda se relaciona con diecisiete

ministerios y con un conjunto de entidades, tales como empresas públicas, Banco Central, organismos internacionales, etcétera. La cantidad de comisiones en que debe participar un ministro de Hacienda es realmente muy superior a las horas que tiene el día.

Por lo tanto, el sistema de funcionamiento del Ejecutivo -es perfectamente legal- contempla que existan representantes que reportan, de modo general, al ministro.

En economía hablamos de que existen costos alternativos. Entonces, posiblemente, me podría haber dedicado a seguir únicamente el desarrollo del Transantiago. Si así lo hubiese hecho, es muy factible que me hubiese tenido que restar de una situación que se dio durante 2001 y 2002 y que implicó la caída de sucesivos gobiernos en distintas partes de la región, debido a crisis económicas que no conocimos en el último cuarto de siglo: recesión en la región y en la economía mundial, no obstante lo cual Chile creció 60 por ciento más que el promedio regional durante los años en que fui ministro de Hacienda.

Es decir, si la región creció en torno al 2,5 por ciento, nosotros lo hicimos por arriba del 4.

Me parecía que eso era lo fundamental. Si hubiésemos crecido solamente al promedio regional, hoy el producto interno bruto sería de entre 10 y 15 por ciento más bajo y tendríamos entre 10 y 15 por ciento menos empleos de los que actualmente tenemos, lo que significaría que un millón de familias que hoy tienen empleo posiblemente no los tendrían.

Cuando usted tiene que dividir su tiempo entre esas alternativas, ver los detalles de uno de los múltiples planes del Gobierno es algo que se da en la medida de las posibilidades.

Muchas gracias.

El señor MELERO.- ¡No era cualquier plan, sino el plan estrella de quien fue su jefe: el ex Presidente Ricardo Lagos!

Y lo que son las paradojas de la vida: hoy quizás le puede servir haber asistido tan poco a esas reuniones, pues le permite eludir un poco la responsabilidad. Si el plan hubiera sido bueno, no habría podido compartir su éxito. Hoy, tal vez le sirva haber asistido poco.

El señor MONTES.- Señor Presidente, pido que el diputado señor Melero se atenga a hacer consultas.

El señor MELERO.- Señor Presidente, si se me permite seguir con el uso de la palabra, quiero decir lo que pienso. El diputado Montes no tiene ningún derecho a interrumpirme.

El señor MONTES.- Señor Presidente, el diputado Melero debe hacer consultas; no emitir opiniones. No estamos en debate.

El señor MELERO.- ¿La Comisión cambió de Presidente? ¿Hubo algún cambio en la presidencia de la Comisión del que no me haya enterado?

El señor HALES (Presidente).- No, señor diputado.

Sin embargo, quiero decirle que está en su derecho de hacer preguntas y emitir opiniones. No obstante, acojo la preocupación del diputado Montes, en el sentido de mantener el respeto que se ha tenido hasta la fecha.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no ha habido ninguna falta de respeto.

Prosigo. El objetivo de mis preguntas es obtener de don Nicolás Eyzaguirre una visión respecto de la priorización del uso de los recursos. Sé que el señor Eyzaguirre no es experto en transportes, pero todos quienes somos diputados sabemos que el Ministerio de Hacienda se mete y opina respecto de todas las materias, sin ser experto. Recorta gastos, prioriza en salud, en vivienda, en educación, en todo.

Basta ser diputado para conocer los sinsabores que pasan muchos ministros en esas materias cuando Hacienda va más allá de lo que su competencia técnica le señala, porque tiene la sartén por el mango en la determinación de los recursos.

Entonces, más allá de hacer referencia al rol específico, la pregunta se refiere a la resolución de destinar, de acuerdo a las cifras que tenemos, del orden de 220 millones de dólares a infraestructura, y varios invitados, entre ex ministros y personas que participaron en el plan Transantiago, han señalado que dicha cantidad de recursos estuvo muy por debajo de lo que se necesitaba para infraestructura. Y si aquello lo comparamos con los cerca de 2 mil millones de dólares que se destinaron a las concesiones de carreteras y los 1.600 millones de dólares para el Metro, claramente se denota que hubo una decisión política de gastos, avalada por el Presidente de la República y por el Ministerio de Hacienda, para priorizar otras cosas respecto del Transantiago.

¿Ése es el sentido de la pregunta, referida a la priorización relativa de la que habló don Nicolás Eyzaguirre! ¿Por qué fue relativamente menos importante el Transantiago que esas otras cosas? ¿Cuáles fueron los criterios aplicados en tal medida?

También quiero que haga referencia al tema de las utilidades. En esa época, algunos decían que el Transantiago iba a dejar utilidades por cerca de 700 millones de dólares al año. Sin embargo, la realidad nos indica que estamos perdiendo más de 300 millones de dólares al año. ¿Cómo se erró tanto en los cálculos? ¿Por qué se llegó a plantear, incluso, que podía haber utilidades en el Transantiago? En este sentido, quiero preguntar, más que sobre el concepto de subsidio -que

ha explicado muy bien el señor Eyzaguirre-, si se tuvo presente, en algún minuto, en la elaboración del diseño del Transantiago y en las reuniones en que usted participó, la posibilidad de que en algún momento tuviera que subsidiarse este plan. ¿O siempre hubo consenso en que se iba a autofinanciar?

Para ser más claro, ¿fueron una sorpresa estos subsidios? ¿O, como dijo el ex ministro Ravinet, en algún minuto, por una resolución táctica no se planteó el tema del subsidio, no obstante haberse contemplado esta posibilidad? ¿Se consideró que alguna vez el Estado iba a tener que poner plata en este plan o siempre se pensó que se iba a autofinanciar?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, el diputado Melero ha emitido una opinión, toda vez que afirmó que esto me permitía eludir mi responsabilidad.

Con cortesía, le he contestado por qué no pude estar en el conjunto de las reuniones, habida cuenta de que el día tiene 24 horas, que los seres humanos necesitamos dormir y que participaba en una enorme cantidad de comisiones.

No obstante, como usted también sabe, las responsabilidades no se delegan y, en este sentido, me hago plenamente responsablemente de lo que al Ministerio de Hacienda le competía y no responsabilizó a don Claudio Juárez -que en paz descansa-, quien me informaba respecto de cada una de las reuniones. Pero como no existe el don de la ubicuidad, yo debía permanecer en otros lugares mientras don Claudio me representaba con gran eficiencia en ese comité. Insisto en que no he eludido responsabilidad alguna. Estoy contestando, punto por punto, lo que usted ha preguntado.

Al respecto, he dicho que, no obstante que el Ministerio de Hacienda, según sus palabras, "se mete en todo, incluso, en lo que no sabe", existe algo muy conocido, que ocurre en cualquier empresa, que se llama asimetría de información. En general, el que pide el dinero trata de pintarle un cuadro un poco distinto del que corresponde a la realidad y, por eso, a veces hay que meterse en temas que no se conocen, para tratar de detectar si le están pasando, en buen chileno, "gato por liebre" o si efectivamente es liebre lo que se está comprando. Por lo tanto, es parte de la vida de quien financia el tener que meterse, incluso, en cosas que no sabe.

Pero con relación a si los recursos debían ser inyectados preferentemente en Metro respecto del transporte de superficie, ésa no fue una decisión que le correspondiera al Ministerio de Hacienda, sino a la conceptualización que hacían los expertos en la materia. No fue nuestra decisión.

Usted también señaló que éste era "el plan estrella" del Gobierno del Presidente Lagos. Ésa puede ser su visión. Pero cuando se reforma la Constitución, cuando se cambia íntegramente la forma en que funciona la Administración Pública, a través de la ley del Nuevo Trato Laboral y el Sistema de Alta Dirección Pública - que, como ustedes recordarán, se debatieron en sesiones prolongadas, muy complejas, muy gritadas y muy peleadas-; cuando se hace una reforma completa a la salud, cuando se tiene que enfrentar una crisis económica regional como no existía desde hace veinticinco años y se sale adelante exitosamente, francamente no sé cuál es el plan estrella. Lo importante es mantener las cosas funcionando.

La comparación de los recursos del Transantiago con las carreteras adolece de un problema metodológico. Es muy distinto lo que se gasta en una carretera, que es predominantemente, si no únicamente, financiada por sus usuarios. Usted podrá poner ingresos mínimos garantizados como una forma de viabilizar el plan, pero hasta el momento, y por lo menos hasta cuando terminé mi gestión, ninguno de esos ingresos mínimos garantizados había sido gavillado; es decir, no se había transferido un solo peso público a esas carreteras. Ése es gasto que ejecuta la empresa privada y que paga el privado que lo usa.

Aquí estamos hablando de gastos que se financian con los impuestos que paga -vuelvo a mi ejemplo- la señora que compra el café en Lolol, para subsidiar obras para el transporte de los santiaguinos. No estamos hablando del mismo tema.

En cuanto al total de recursos que se presupuestaron, debo señalar que no tengo acceso a más información que la que tienen ustedes. Simplemente, he debido ir a las leyes de Presupuestos de años anteriores.

En los presupuestos que se discutieron en 2002, 2003, 2004 y 2005, y se ejecutaron en 2003, 2004, 2005 y 2006, los recursos ascienden a un total de 210 mil millones de pesos aproximadamente, lo que en moneda de significan alrededor de 420 millones de dólares, sin considerar el Metro, en cuyo caso la cifra excede largamente los mil millones de dólares.

Al menos mientras yo fui ministro, el total de recursos que se destinaban a educación preescolar - el futuro de Chile- ascendía a 60 mil millones de pesos anuales, es decir 100 millones de dólares. No me parece que, en términos relativos, se trate de una cifra exigua, pero usted tiene derecho a tener otra opinión.

Ahora bien, siguiendo la línea de su intervención, le insisto en que el tema del subsidio aparece tarde en la discusión del Transantiago, porque -vuelvo a repetir las cifras- cuando los mejores ingenieros encontrados en la plaza le dicen que, de

acuerdo a una encuesta origen destino, usted puede transportar -¡oh, ironía!- eficientemente a los santiaguinos con 25 kilómetros de recorrido en promedio y con 4.500 vehículos contra 62 kilómetros en promedio y 7 mil vehículos, usted no puede imaginar que el nuevo sistema va a necesitar subsidio si el anterior no lo requería.

Ocurrieron cosas imprevistas. Muchas veces las obras son más caras y sube fuertemente el costo de reposición y de operación del transporte. Se analizaron distintas fórmulas, como, por ejemplo, la posibilidad de establecer una tarificación vial y una sobretasa de contribuciones, para que los santiaguinos financiaran su propio transporte. Al final, se optó, por la vía de los hechos, no por subsidiar directamente el pasaje del Transantiago, sino lateralmente parte de la infraestructura que éste necesitaba para funcionar.

Ahora bien, se ha afirmado insistentemente que los recursos generaron una situación de apretura. No obstante, según podemos contrastar entre los recursos ejecutados y los presupuestados, esto es, de cuanto de lo presupuestado se gastó año a año, mis cifras señalan que, en 2003, se ejecutó sólo el 20 por ciento de los recursos presupuestados, cifra que subió a 70 por ciento en 2004 y a 86 por ciento en 2005. El 2006 es difícil de comparar, porque se produjo un suplemento presupuestario, conforme lo dispuso la actual Presidenta de la República, debido a lo cual se terminó ejecutando más que el presupuesto inicial.

Por lo tanto, claramente los recursos no generaron la restricción, al menos dentro de la concepción del plan que recibimos. Es muy probable que las dificultades emanadas de una intervención masiva de una ciudad, además de los problemas de capacidad de gestión de un sistema tan complejo y sistémico, que requiere la acción concertada de un conjunto de actores, hayan conspirado en contra del conjunto de las partes -y en este caso, no puede fallar ninguna-, las cuales debieron haber funcionado como reloj. Sin embargo, esto último no ocurrió y, por tanto, los santiaguinos han tenido que ver lo que han visto y han tenido que sufrir lo que han sufrido.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, deseo formular una pregunta en el marco de la puesta en marcha de la primera fase del Transantiago, en octubre de 2005, hace dos años, cuando el señor Eyzaguirre era ministro de Hacienda.

Estaba claro -hay demasiados informes que así lo establecen- que el Transantiago no estaba en condiciones de operar. Sin embargo, el entonces Presidente Lagos resolvió ponerlo en marcha. En su participación en el Comité de Ministros, en sus

conversaciones directas con el Presidente de la República y en su rol de ministro de Hacienda, ¿hizo ver al Gobierno que no era conveniente que el Transantiago debutara en esa fecha, dadas las enormes falencias que había? ¿Tuvo alguna advertencia o no tuvo participación en esa decisión?

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

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, los comités interministeriales se realizaban generalmente con la presencia del Presidente de la República y versaban básicamente sobre una revisión del estado de avance de los distintos subsistemas del sistema. En ellos se veía cuándo se producían tropiezos, sus causas y se iban allanando las dificultades. El señor Claudio Juárez les explicó que la coordinación más difícil que nos tocó hacer fue entre el sistema Transantiago y Metro.

Hacia octubre de 2005, recuerdo -aunque no soy experto en el tema- que los distintos ministerios reportaban atrasos significativos y, por tanto, se decidió postergar la iniciación del Transantiago.

Si el gerente -esto es como la vida misma- de una empresa que iniciará un nuevo proyecto fijado para octubre de 2005 se da cuenta de que las distintas fases del proyecto no están listas, no puede decir que no se preocupen, amigas y amigos, porque postergará indefinidamente. Por el contrario, pone un nuevo plazo para forzar que las cosas caminen, pues, de otra manera, la demora se transforma en infinita.

Sin ser experto en el tema, recuerdo que cuando se hizo evidente que un conjunto de obras vitales para la fluidez del sistema no estaban listas, se decidió postergarlo.

El señor MELERO.- Al revés: ¡Se puso en marcha!

El señor EYZAGUIRRE.- No entiendo a qué se refiere cuando dice que se puso en marcha. Entiendo que el sistema comenzó a estar operativo en febrero de este año.

El señor MELERO.- ¡Los buses salieron a la calle!

El señor MONTES.- El diputado Melero está confundido.

El señor HALES (Presidente).- Continúa con el uso de la palabra el señor Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, me parecen muy buenas las preguntas y pertinentes las observaciones del señor diputado.

Simplemente, he tratado de decir que en estas cosas no son negro o blanco, sino que hay que optar entre alternativas y que hay que observar cómo avanzan. No se puede "tirar la toalla" -como se usa en el boxeo-

, porque así no se obtiene ningún resultado. Eso es ser ejecutivo.

Al parecer, en el lenguaje que se usa aquí - que desconozco-, la introducción de algunos buses del nuevo sistema en los recorridos antiguos se entiende ya como la implementación del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Aclararé ese punto.

Una cuestión es la puesta en marcha, que comenzó en febrero, donde se puso en conexión el funcionamiento de todas las partes del Transantiago, pero otra distinta es que, efectivamente, en octubre de 2005, se tomaron las decisiones, que ya venían analizándose, sobre las bases de licitación, los contratos, las condiciones de los operadores y las obligaciones del Estado para pagar multas respecto de los plazos de la puesta en marcha, que obligan a la partida en 2006, y a la vez, la salida a la calle de los buses nuevos, como un primer ejercicio.

Se trata de un conjunto de elementos que no determinan la puesta en marcha real y plena -tal como usted lo indica- del Transantiago, como ocurrió en febrero, pero hay un conjunto de elementos, que acabo de señalar, más otros que no viene al caso explicar. Ése es el sentido de la pregunta del diputado Melero. No es que se empiece de cero, pero tampoco era todo.

El señor EYZAGUIRRE.- Entonces teníamos un problema semántico.

Entiendo el plan Transantiago como un concepto global, que supone alimentadores, troncales, eje del Metro, nuevos recorridos, etcétera. El uso parcial de cierta parte de la infraestructura del nuevo sistema en los recorridos antiguos es un híbrido que no tendría que ser calificado como Transantiago.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la asistencia del ex ministro Eyzaguirre. Su presencia es muy importante para determinar los factores que explican los problemas en que estamos y, a partir de eso, ver las responsabilidades y contribuir a las soluciones.

He llegado a una cierta convicción en esta investigación: que uno de los factores que explican la crisis del Transantiago fue la camisa de fuerza financiera. Independiente de su viabilidad, hubo una camisa de fuerza financiera que generó un conjunto de distorsiones. Además, hubo otros factores conceptuales, de diseño, de implementación e institucionales.

Desde el principio, desde que estaba Germán Correa, en 2003, se optó por no subsidiar la tarifa ni la infraestructura, porque se suponía que la tarifa sería capaz de financiar los costos y la infraestructura. ¿Y qué ocurrió? Que finalmente el

factor de ajuste fue la cantidad de buses, lo cual provocó problemas a los ciudadanos.

En consecuencia, hubo un conjunto de decisiones que llevó a que los oferentes se presentaran a las licitaciones con menos buses que los que el sistema realmente requería, como se ha demostrado con posterioridad.

Por la falta de un subsidio coherente al comienzo, terminamos con un subsidio desordenado, improvisado, destinado a tapar hoyos. Fueron 290 millones de dólares en 2007 y serán 145 millones de dólares en 2008.

Me parece que ahí hay un problema que sería bueno objetivar. Afortunadamente, a diferencia de lo que opina el diputado Melero, el troncal Metro existe, porque, de lo contrario, no habría habido transporte para toda la zona sur oriente de Santiago, donde vive cerca de un millón y medio de personas. Afortunadamente, la línea 4 y las extensiones de las líneas 1 y 2 se hicieron, y también tenemos carreteras por todo el país, porque eso ha permitido que el conjunto de los chilenos se una de otra manera.

Voy a hacer tres preguntas a don Nicolás Eyzaguirre.

En primer lugar, el señor Eyzaguirre dio una serie de antecedentes respecto de la forma en que se analizan los subsidios y por qué se decide destinar recursos para unas cosas y para otras no, pero creo que el problema no fue la falta de recursos, porque en el caso de Costanera Norte, que a diferencia del Metro no tiene nada que ver con el transporte público, porque es claramente privado, el Estado aportó alrededor de 300 millones de dólares.

Me parece relevante discutir este problema, porque en este momento se está analizando un posible subsidio para Vespucio Oriente, lo que sería realmente una vergüenza, y un subsidio para Costanera Sur, que ya se está viendo en la Comisión de Presupuestos, lo cual también sería una vergüenza, porque lo que requiere el barrio alto son vías exclusivas, segregadas, transporte público, pero no seguir profundizando el esquema de transporte privado.

Ésa es mi primera inquietud. Pienso que no se trataba de falta de recursos, sino que se optó más por resolver problemas del transporte privado, lo que hoy nuevamente está ocurriendo con Vespucio Oriente y Costanera Sur, en lugar de poner definitivamente vías exclusivas y segregadas hacia el barrio alto, que es el principal mercado de trabajo de Santiago.

En segundo término, quiero saber qué supuestos hubo para optar por no subsidiar. Porque hubo ciertos supuestos, que fueron evolucionando en el tiempo. Se podría haber definido un subsidio sólo para la puesta en marcha, que operara durante los primeros

3, 4 ó 5 años, hasta que el sistema empezara a operar en régimen. ¿Cuáles fueron esos supuestos?

También voy a hacer algunas preguntas técnicas. No entiendo por qué, no obstante el tema de la velocidad de los buses, de la cantidad de buses y de la calidad de los trasbordos, se decidió utilizar escenarios con matriz de demanda en horario de punta de la mañana y no una que se basara en el conjunto de la jornada, porque tenemos serios problemas de financiamiento para el conjunto de la jornada y el fin de semana. Todos los escenarios se hicieron con matriz de demanda en horario de punta de la mañana.

Tengo aquí algunos estudios que en su momento les presentaron acerca de la tarifa. Tengo uno de 2004 y otro de 2006, el escenario 10 y el escenario final Bali-07-2. La verdad es que se nota un incremento fuerte de la tarifa. Hubo ocho tarifas, porque se diferenciaron tarifas. Me parece que la tarifa se estudio bastante y que se profundizó en distintas etapas del proceso.

Entonces, ¿qué supuestos hubo para no considerar un subsidio organizado desde el comienzo, al menos durante los primeros años de puesta en marcha?

Finalmente, la tercera pregunta es muy breve. ¿Qué ha pasado con el BancoEstado durante este tiempo? Se lo pregunto porque usted forma parte del directorio de esa institución, que me parece que ha hecho un débil aporte al funcionamiento del AFT, y resulta que al administrador financiero le cupo una gran responsabilidad en la puesta en marcha del Transantiago.

Aprovecho de aclarar que la puesta en marcha fue el 10 de febrero de 2007. El entonces Presidente Ricardo Lagos decidió llevar adelante el proyecto en 2003, pero su puesta en marcha sistémica fue el 10 de febrero de este año, y reitero que en lo que ha pasado a partir de ese día el AFT tiene una gran responsabilidad.

Por otra parte, quiero agregar que estuve estudiando el debate parlamentario que se dio en torno a la aprobación de los aportes para el Transantiago y me parece que el oficio que envió la Comisión no da cuenta de todo, pues en la petición no se incluye todo el debate presupuestario: Subcomisión, Comisión Mixta y Sala, sino sólo lo ocurrido en la Subcomisión que analizó la partida de Transportes.

En consecuencia, pido que amplíemos el oficio, para que tengamos una visión total del proceso, como indicó el señor Eyzaguirre.

El señor HALES (Presidente).- ¿A quién se lo pedimos?

El señor MONTES.- Al equipo de estudios del Presupuesto, del Congreso Nacional, para que estudiara

todo el proceso de debate de estos 400 millones de dólares, desde el 2003 hasta el 2007.

El señor HALES (Presidente).- ¿Respecto de cualquier Subcomisión que esté involucrada?

El señor MONTES.- Respecto de todo lo que tiene que ver con el Transantiago; con todos los recursos del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece hacer la consulta con esa amplitud?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, las cifras que tengo -que pueden cotejar mejor que yo, porque mi acceso se hace a través de la documentación pública- indican que los aportes totales, sin considerar el Metro, fueron de 7.780 millones de pesos el 2003; de 45.600 millones de pesos el 2004; de 59.690 millones el 2005, y de 96.690 millones de pesos el 2006. Son los presupuestos que se discutieron desde el 2002 al 2005, cuando quien habla era ministro de Hacienda, y eso suma un total de aproximadamente 210 mil millones de pesos, los que, a un tipo de cambio actual de 500 pesos -en realidad estoy mezclando peras con manzanas, porque se trata de pesos de cada año y el precio del dólar es el de hoy; en todo caso, esto se puede hacer más rigurosamente- da una cifra de alrededor de 400 millones de dólares.

Por mi parte, tuve acceso a la discusión que hubo en esta Comisión cuando asistió don Claudio Juárez y leí la convicción del diputado Montes respecto de la camisa de fuerza financiera. El diputado Montes comprenderá, porque es antiguo en esto, que el Ministerio de Hacienda tiene permanentemente demandas por recursos que, como explicaba, dada la situación socioeconómica de nuestro país y las tensiones que esta sociedad aloja, exceden en varias veces las disponibilidad de recursos. Por lo tanto, pido que se pongan en nuestros zapatos por un momento.

Si un conjunto de ministerios les dicen que quieren elaborar un nuevo plan de transportes, en que se señalan cuestiones que aquí no se han dicho, como que en el sistema de las micros amarillas la guerra por el boleto significó, en el 2003, 6.600 accidentes, 94 de ellos fatales; que en los primeros nueve meses del 2004 hubo 3.100 denuncias por delitos; que el 48 por ciento del material particulado respirable era emitido por ese sistema, al igual que el 84 por ciento de los óxidos de nitrógenos y el 91 por ciento del monóxido de carbono, y que la calidad del servicio era tan mala - como se vio en 2003- que la ciudadanía se fue en contra de los microbuseros que intentaron hacer un paro.

El sistema de micros amarillas habría llevado, según me informan, de acuerdo al cálculo que determinaba las tarifas -llamado el polinomio-, a que

hoy, con los precios del petróleo, el transporte público habría estado a un costo de entre 400 y 450 pesos -más cercano a la última cifra- en lugar de los 380 pesos actuales.

Cuando a usted le dicen que todo eso va a ser cambiado por un nuevo sistema, que no necesita subsidio, usted no va corriendo a preguntarle: "¿Está seguro de que no necesita subsidio? ¿No necesitará un poco de plata?". Si un ministro de Hacienda se comportara de este modo, posiblemente tendríamos un déficit fiscal rampante.

El señor MONTES.- ¿Pero quién le dijo que el sistema no necesitaba subsidio?

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, insisto: los cálculos de los técnicos del Transantiago y de las autoridades que lo llevaban adelante nos decían que el sistema antiguo tenía un recorrido promedio de 62 kilómetros, con 7 mil unidades; que el sistema nuevo tendría un recorrido promedio de 25 kilómetros, con 4.500 unidades, y, por lo tanto, si el sistema anterior no requería subsidios, era imposible que un sistema con una operatoria mucho más barata necesitara subsidios.

La palabra subsidio no existió en el léxico del Transantiago. ¡No existió! Jamás tuve alguna petición formal de ningún ministro u otra autoridad para que consultáramos un sistema de subsidio...

El señor MONTES.- Señor Presidente, ¿podría registrarse esa información en el cuaderno aparte?

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que registre esa afirmación.

Aprovecho de decirles que ya hay un informe de todo lo que los diputados han solicitado que se consigne en cuaderno aparte.

Tiene la palabra el señor Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, si el diputado Montes lo tuviera a bien, me gustaría que se consignara en los récords lo que voy a decir a continuación, porque alcancé a decir solamente la mitad de la frase y las mitades pueden dar lugar a problemas.

Entonces, ésa era la situación que se ventiló durante los primeros años. No obstante, como he explicado ya en varias oportunidades, la evolución de ciertos elementos centrales, particularmente el precio del petróleo y el costo de reposición de material rodante, hizo que la demanda total estimada por los teóricos de ese modelo tuviera la cara un poquito rosada. Es decir, la cantidad de viajes era demasiada para lo que otros técnicos estimaban. Y la holgura que inicialmente se visualizaba se empezó a estrechar cada vez más.

Hacia 2003, el sistema estaba francamente estrecho, pero, reitero, no tuvimos ninguna petición formal en el sentido del mecanismo tradicional de

subsidio, esto es, por ejemplo, que la micro, para equilibrar el sistema, debería costar 380 pesos, en que un cierto porcentaje lo pusiera el Estado y el resto el público. Ese esquema de subsidio a la tarifa no se consultó jamás.

Se buscaron subsidios laterales, es decir, disminuir los costos. Por consiguiente, lo que debería ser imputado en la tarifa, para que el sistema tuviera un equilibrio financiero, era subsidiado lateralmente por la vía de las inversiones públicas del Estado con recursos fiscales. Al disminuir los costos, se subsidia de manera lateral.

El señor HALES (Presidente).- Si le parece al diputado Montes, se agregaría esa explicación a la consignación en cuaderno aparte.

Puede continuar, señor Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Entonces, nunca hubo una petición de subsidio de la forma clásica como se entiende el subsidio al transporte. Conforme se comenzaron a estrechar los márgenes, tanto por la percepción de que la demanda podría estar sobrestimada, cuanto porque los costos de rodaje fueron creciendo de manera exponencial y, por lo tanto, los márgenes de holgura fueron apretándose de manera significativa, se consultaron variables para evitar que la tarifa que diera el punto de equilibrio entre costos e ingresos fuera socialmente excesiva.

Es así como, poco a poco, *in crescendo* -lo pueden ver a través de los números que he entregado-, partimos con 7 mil millones de pesos; luego con 45 mil millones; seguimos con 59 mil millones, y terminamos con 96 mil millones, que al final fueron suplementados con 30 mil millones de pesos más durante el 2006, cuando ya no era ministro.

Los desequilibrios del sistema se fueron crecientemente subsidiando de manera lateral. Pero, en la concepción del plan, nunca tal camisa de fuerza financiera nos fue comunicada.

Ahora, esto ya entra en el terreno de la especulación de cada uno. El distinguido Presidente de la Comisión es arquitecto y sabe bien que -si alguno de ustedes ha tenido que pasar por el calvario de construirse una casa comprenderá de qué estoy hablando-, generalmente, entre el presupuesto inicial y el pago final hay una diferencia bastante significativa. No pretendo ofender a ninguna profesión; de hecho, mi padre es arquitecto.

Obviamente, en mi papel de ministro de Hacienda no me correspondía advertirles que las pretensiones eran muy bajas o decirles que pensarán que les iba a costar un poco más y que me pidieran un subsidio. Yo debía tomar como fidedignas las cifras que se me entregaban.

Respecto de la pregunta de por qué se tomaron opciones de subsidio en Vespucio Oriente y Costanera Sur, no lo sé, porque ahora no estoy en el sector público. En el caso de Costanera Norte -el diputado Montes me podría educar en este sentido-, ¿se trata de ingresos mínimos o directamente de subsidio?

El señor MONTES.- De subsidio, adicional a los ingresos mínimos.

El señor HALES (Presidente).- Incluso se puede agregar que hay una garantía, no sólo en el uso de la autopista, sino que además había 150 millones de dólares adicionales para Costanera Norte, que no lo usaron las otras autopistas.

El señor EYZAGUIRRE.- El porqué la modalidad de concesiones que colateralizaba Transantiago no fue afecta a este tipo de tratamiento, lo desconozco.

Según entiendo, sólo un 24 por ciento del conjunto de la infraestructura vial -sin considerar Metro- asociada a Transantiago fue concesionada. Es decir, si se hace la suma, se constatará que el porcentaje de subsidio que hay para el conjunto de la infraestructura es mucho más alto. Se puede decir: 0, en 24 por ciento, y 100, en 76 por ciento. Al realizar la suma, al final se darán cuenta de que el porcentaje de subsidio es inmensamente mayor que en el caso de Costanera Norte.

Ahora, por qué en el caso particular de las concesiones de Transantiago no se optó por el subsidio, pero sí se hizo en Costanera Norte, lo desconozco por completo.

En cuanto al tema de las tarifas, debo decir que fue extremadamente elusivo -lo puede verificar cualquiera en el polinomio que determinaba el costo de la tarifa en el sistema antiguo-, porque el precio de los combustibles es uno de los factores más determinantes. Si observamos la trayectoria del precio del petróleo desde 2003 en adelante, nos daremos cuenta que se parece a una montaña rusa que finalmente se transformó en un cohete.

Una semana, el sistema se equilibraba -estoy improvisando los números- con 250 pesos; a la siguiente semana, con 280; a la subsiguiente, con 340; después, bajaba a 260. En fin, era muy difícil saber si al final una tarifa razonable iba a ser capaz de equilibrar el sistema o no.

A medida que esa montaña rusa se transformó poco a poco en un *rocket* que subía y subía, fuimos aumentando los subsidios por la vía lateral, sobre la base de financiar con recursos de todos los chilenos la infraestructura para que la tarifa fuese razonable.

La situación no fue que todos los modelos indicaran que se debía subsidiar. Una semana era de una forma y a la siguiente de otra, hasta que esto se hizo evidente y el porcentaje de subsidio aumentó.

En el último presupuesto que me tocó discutir, que fue ejecutado en 2006 -lo pueden ver en las actas de la Comisión de Presupuestos-, se consultaron todos los recursos -¡todos!- que los ministerios pidieron para efectos del Transantiago. En esas actas también podrán apreciar que, en las distintas instancias de aprobación de ese presupuesto, lo más difícil de aprobar fueron, precisamente, esos recursos. Entiendo que, en el caso particular del Senado, se produjo en dos oportunidades un empate en la votación, porque los senadores regionales argumentaron que les parecía inaceptable.

¿Qué ha pasado con BancoEstado? Entiendo que a la Comisión asistió el comité ejecutivo de BancoEstado y expuso un largo reporte. Soy miembro del consejo y, como podrán ver en las actas, que son públicas, tenemos información de carácter general. Pero si lo desean, puedo pormenorizar la información que hemos recibido en el consejo sobre el sistema. Probablemente, eso quizás nos aparte de mi responsabilidad como ministro de Hacienda y apunte a mi actual responsabilidad como consejero de BancoEstado. No sé de qué forma quiere que proceda el diputado Montes.

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

El señor MONTES.- Comparto en lo profundo la idea de transformar el transporte público de Santiago, porque el sistema antiguo no daba para más.

Creo que el Presidente Lagos tuvo una gran visión respecto de la necesidad de realizar esa transformación. Pero entre esa visión, esa propuesta y el diseño e implementación hubo problemas, que han llevado a la situación que actualmente vivimos.

Quien no tiene sueños no puede gobernar un país. Es necesario asumir ciertos riesgos y ciertamente aquí los hubo. Aquí estamos tratando de determinar los problemas, y uno de ellos es el tema financiero.

Hoy se han tomado muchas decisiones respecto de la asignación de recursos, pero eso significa que la infraestructura necesaria recién estará operativa en 2012. El problema era la asignación desde un comienzo.

La forma de subsidiar no fue coherente y orgánica, lo que explica una parte importante de los problemas, porque no tuvo un desarrollo consistente.

Todos saben que la velocidad es determinante para la tarifa, porque si aquella se duplicara se requeriría la mitad de los buses y la mitad de petróleo. Por lo tanto, el no haber tenido un proyecto al respecto, se necesitaron más recursos públicos que los designados.

Afortunadamente, se invirtió en el Metro, porque ahora tenemos un troncal para Puente Alto, La

Florida, etcétera; si esto no existiera, los problemas del Transantiago serían peores.

He dicho.

El señor EYZAGUIRRE.- Cuando un problema es tan complejo, la conclusión sobre qué gatilló su mal funcionamiento la determinará cada uno.

Desde mi punto de vista, el tema fundamental de lo que el diputado Montes denomina la "camisa financiera" tiene relación con que el precio del petróleo subió desde los 15 dólares, en 2001 y 2002, hasta los 90 dólares en la actualidad.

El año 2005 compramos petróleo a futuro y ganamos 200 millones de dólares, porque tenía el temor de que sufriera alzas, pero si alguien hubiese previsto, en 2001 ó 2002, que el petróleo estaría a 90 dólares, seguramente tendría algún título honorífico. Eso era imposible de prever y la "camisa de fuerza" se fue generando por esta situación que afectó a todas las economías del mundo, porque se disparó el costo de la energía en seis veces. Ésa es mi interpretación, aunque, obviamente, la del diputado Montes es tan válida como la mía.

¿Qué autocrítica me puedo hacer? Creo que subestimamos la complejidad de la cantidad de actores que debíamos concertar, que requería casi la sintonía fina de un reloj, para cambiar de modo tan radical la forma en que los santiaguinos se tendrían que transportar. Además, el Estado no estaba capacitado para entregar una gestión de ese nivel de exigencia para llegar a tiempo con lo que se necesitaba.

En teoría -ustedes lo saben mejor que yo-, si se tiene control y gestión de flota, funcionamiento automático entre la llegada del alimentador, del troncal y el Metro, y con conexión automática, se puede lograr lo que se persigue, pero, en verdad, lograr que todo eso funcionara excedía con creces nuestra capacidad de gestión.

Ahora, si tengo que hacer una autocrítica -y me he hecho muchas-, probablemente diría, por mi rampante ignorancia en los temas de transporte, que no percibí la gran complejidad del tema, como sí la veo ahora. Si a la sazón lo hubiese sabido, posiblemente habría distraído más tiempo de otras materias para haberme dedicado más a ésta. Pero, después de la batalla, todos somos generales. En ese momento, no me di cuenta de la complejidad de este sistema, porque tengo muy poco conocimiento respecto del sistema de transporte.

El señor HALES (Presidente).- ¿Le podemos permitir quince segundos adicionales al diputado Montes?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, lo primero que me interesa es explicar el problema, y aquí hubo un problema en el aspecto financiero. Otra cosa son las responsabilidades. Como usted lo ha señalado, los diseñadores conceptuales iniciales pensaron que esto era autofinanciable. Ciertamente, el precio del petróleo es un factor importante, pero también hubo otros. Y ahí radica una dificultad que explica buena parte de los actuales problemas.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, no puedo dejar de hacer un par de afirmaciones, no para que queden sólo en el cuaderno aparte, sino también en el cuaderno principal.

El Transantiago parte en 2005 -no en 2006 ni en 2007-, concretamente, en el momento en que el ex Presidente Lagos y el ex ministro Estévez le dan el vamos a este proceso. Por una parte, los 3 mil micreros se transforman en catorce unidades de negocio. Se empiezan a retirar gradual y progresivamente las micros antiguas y, finalmente, comienzan a correr todos los plazos y metas al propio gobierno para que en el plazo de un año entre con todo un nuevo sistema, como ocurrió en febrero de este año.

En segundo lugar, no puedo dejar de comentar que si una persona manda a construir una casa y se sale del presupuesto -ejemplo que dio nuestro invitado-, obviamente que el único perjudicado es el mandante, el propietario, el que manda a construir la casa. Lamentablemente, el ejemplo se nos cae, porque acá hay millones de chilenos que terminaron siendo víctimas de esta inadvertencia presupuestaria o como se la quiera llamar y esta catástrofe terminó afectando a millones de chilenos inocentes que nunca participaron en ningún proceso ni les preguntaron si estaban siendo bien atendidos o no con el viejo sistema de las micros amarillas.

El ex ministro Etcheberry y el ex presidente del Metro, señor Bustamante, entregaron sus testimonios en esta Comisión. A propósito de una pregunta al ex ministro Etcheberry en cuanto a si habló con el Presidente Lagos para informarle que era urgente invertir en lo más mínimo para la entrada en régimen del plan, lo que no se estaba haciendo, el ex ministro Etcheberry declara lo siguiente:

"Obviamente, hice ver esto, no sólo en la discusión presupuestaria, sino en las reuniones que teníamos con el ministro de Hacienda, en alguna de las cuales participaba el propio Presidente...

El señor EYZAGUIRRE.- Tengo una pregunta, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- No le he dado la palabra, señor Eyzaguirre.

Por favor, le pido que mantenga la tranquilidad, para que el diputado Uriarte termine su intervención.

Pídame la palabra, y se la otorgaré oportunamente, para que la sesión transcurra normalmente.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, estoy leyendo la versión de una sesión de esta Comisión, que es pública, que contiene las declaraciones del ex ministro Etcheberry, quien estuvo sentado en el mismo lugar que hoy ocupa el señor Eyzaguirre.

Leo nuevamente: "Obviamente, hice ver esto, no sólo en la discusión presupuestaria, sino en las reuniones que teníamos con el ministro de Hacienda, en alguna de las cuales participaba el propio Presidente. Cuando yo me fui había un cronograma en que, por lo menos, las obras más importantes iban a estar listas para el comienzo del Transantiago, en agosto de 2006, que después se transformó en octubre de 2006. Eso estaba en el cronograma original.

"Ahora bien, también era ministro de un Gobierno que tenía una regla de superávit estructural del 1 por ciento y titular de un ministerio que tenía otras obligaciones. Por ejemplo, había que terminar las autopistas urbanas, ya que era impresentable que quedaran a medio camino.

"Lo que sí se me permitió como ministro fue traspasar recursos desde otras áreas al Transantiago. Incluso, traspasé recursos al Minvu para construir algunas obras. Es decir, dentro de todo lo posible, pude hacer lo que describo.

"Ahora, respecto de la situación presupuestaria, sería importante que lean las cifras, la prensa y sobre el debate presupuestario del momento, para saber cuál era la situación en el período 2003-2004, para entender el hecho de que había una serie de planes muy urgentes e importantes, y comprender por qué, a juicio de quienes resolvían, no se pudo priorizar como correspondía al Transantiago.". No hace falta explicar que quien resolvía era el ministro de Hacienda.

Ahora bien, el señor Bustamante en esta misma Comisión, en una sesión pública, señaló: "En cuanto a que debería haber condicionado el ingreso de Metro al Transantiago, no sé si fui claro cuando me referí al tema. Cuando nos retiramos del Transantiago, planteamos que queríamos la formación de una comisión tripartita, que fue dirigida, por delegación del Presidente, por el entonces ministro Nicolás Eyzaguirre, quién convocó al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y a Metro para que viéramos qué pasaba con los flujos, lo que duró cuatro meses. Esas negociaciones fueron muy tensas, como toda negociación.".

Entonces, ¿en qué quedamos? ¿Quién resolvía todo eso? Los anteriores invitados a la Comisión, ex ministros y el ex presidente de Metro, han dicho que usted era quien resolvía esto y usted nos dice que pareciera ser que eran los técnicos o los expertos quienes resolvían. Me gustaría que nos aclare este punto.

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

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, me gustaría que se revisen mis declaraciones, para que se constatará que en ningún momento he dicho que los técnicos eran quienes resolvían.

Lo que dije fue que los técnicos que informaban a sus respectivos ministros tenían una conceptualización del plan -que he repetido en innumerables ocasiones- respecto de los kilómetros de recorrido y unidades de transportes que los llevó a concluir que si el sistema anterior operaba sin subsidio, el nuevo no lo requeriría. Ese informe técnico fue hecho suyo por esos ministros, quienes no nos plantearon la necesidad de subsidio en el sentido clásico que ya expliqué. No he dicho que los técnicos resolvían.

Ahora bien, interrumpí -discúlpeme si me salí de protocolo- cuando se señaló que el ex ministro Etcheberry dijo: "hice ver **esto...**", pero no sé lo que es "esto", por lo que no puedo comprender el contexto de lo que se me está diciendo. Ése era mi problema lógico.

El señor HALES (Presidente).- Con el objeto de aclarar la pregunta, fuera de su tiempo, tiene la palabra el diputado señor Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, se refería a la necesidad de contar con la infraestructura adecuada para que el Transantiago pudiera partir en la fecha que se había autoimpuesto, y la urgencia de resolverlo en función de otras necesidades, como el Metro, o la inversión en carreteras urbanas o interurbanas.

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

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, cuando se es ministro de Hacienda, se recibe a razón de entre cinco y seis llamados telefónicos diarios, aparte de cierto momento presupuestario, en que los ministros me dicen que "esto" se solucionaría mejor con más recursos. Afortunadamente, Chile se ha distinguido en la región por su performance económico, ya que no funciona sobre la base de llamados telefónicos ni de las opiniones informales, sino que tiene procesos y procedimientos, que son las discusiones presupuestarias y, eventualmente, peticiones de reasignación. Repito: existen procedimientos a los que el ministro de Hacienda se debe regir, ya que los ministros están bajo

el amparo y las obligaciones de la ley, y nunca se llegó a conflictos por temas presupuestarios.

Insisto: el tema del aparente déficit se fue haciendo transparente conforme subían y subían los costos de operación del sistema. Y como las cifras que he leído lo afirman categóricamente, el presupuesto fue acomodando este déficit de manera creciente en el tiempo, sin contar los ingentes recursos que se inyectaron al Metro, que ni siquiera los he leído. Es más, si sumamos el total de los recursos por la vía de la infraestructura, más los recursos del Metro, se darán cuenta de que los aportes al sistema de transportes de Santiago tienen su *peak* en los años 2003 y 2004, que no eran precisamente los años más rozagantes de las finanzas públicas.

Es más, el cociente de la inversión pública en Santiago versus la inversión pública total del país llega a su máximo en esos años. Eso es lo que les parecía crecientemente inaceptable a las personas que representan a las regiones. Ésa era la situación.

El diputado Uriarte dice que esto comienza en octubre de 2005 -no se lo voy a discutir-, o empieza de manera parcial sobre la base de renegociar contratos y operar con parte de la flota en los sistemas antiguos. En fin, no sé si estamos evaluando si eso funcionó bien o mal en esa época, pero entiendo que fundamentalmente el problema se refiere a lo que ha pasado a partir de febrero de 2007.

El señor HALES (Presidente).- El mandato que tiene la Comisión es la determinación de errores y responsabilidades. Eso significa la revisión desde la concepción misma del plan.

El cronograma de debate para la definición del plan de transporte urbano de Santiago partió el 2000, y lo que se produce en octubre es no sólo la salida de los buses, sino que ya están fijados las condiciones y cumplimiento de los plazos, las bases de licitación y los contratos. No es la puesta en marcha completa del sistema, sino sólo de esa parte.

El señor EYZAGUIRRE.- Correcto, pero entiendo que al menos no fue objeto de mayor polémica pública el cómo funcionó el sistema de transporte de Santiago entre octubre de 2005 y febrero de 2007. El problema que ha atraído la atención pública es lo que ocurrió desde el momento en que el sistema se operó como tal.

La inadvertencia presupuestaria -el diputado Uriarte hace alusión al ejemplo de la casa- la pagaron todos los chilenos. Eso es cierto. Pero déjenme decirles que no tengo una conclusión respecto del tema financiero del Transantiago, en el sentido de que hoy las tasas de evasión son de gran magnitud.

Hace un momento informé a la Comisión que, de acuerdo al polinomio antiguo, la tarifa hoy estaría entre los 400 y 450 pesos. Pero hoy está a 380 pesos.

Si no tuviéramos la evasión que existe y si tuviéramos la fluidez a la que aspiramos, no estoy seguro de que el sistema actual no se pueda financiar, habida cuenta de los subsidios laterales hechos por la inversión pública.

Por lo tanto, lo que los chilenos están pagando es la mala concepción y gestión de la puesta en marcha del plan, pero no el sistema propiamente tal, porque no lo sabemos. Yo no tengo la convicción de que este nuevo sistema, cuando funcione bien, no se pueda autofinanciar. No tengo para nada esa convicción. Tiendo a pensar que más bien ello sí es posible. Todo depende. Habría que ver qué pasa si al actual sistema lo ponemos *vis a vis* con el anterior y le aplicamos una tarifa como la que hubiese resultado del polinomio anterior y se disminuye la evasión, tema muy discutido por nosotros en la comisión.

Inicialmente, se pensaba en un sistema de doble torniquete. Hacienda permanentemente señaló que la tecnología que poco a poco se iba resolviendo no garantizaba una baja en la evasión. La idea era implementar un sistema de doble torniquete, para que la gente no se pudiera meter por detrás. Después dijeron que se iba a implementar un sistema de pesaje de la cantidad de gente que iba en los buses y, posteriormente, que iban a hacer entradas dedicadas. Siempre tuvimos problemas con que el concepto respecto del control de la evasión era un poco ingenuo, habida cuenta de que nadie paga si no tiene que pagar. Creo que en eso se puede avanzar mucho y estoy seguro de que las actuales autoridades lo están haciendo.

Aquí se afirma que quienes resolvían no oyeron. Pero yo les digo que ése era el procedimiento. Cuando se seguían los procedimientos, los recursos se ponían a disposición. Es más, les he leído cifras que señalan que los grados de ejecución de los recursos que se pusieron a disposición fueron bajos. Por lo tanto, todo lo anterior apunta no sólo a que sí se escuchó, puesto que los recursos presupuestados fueron creciendo, sino que además "en pedir no hay engaño". Sin embargo, cuando se pide y no se ejecuta, al menos hay que dar una explicación, que a mí no me corresponde entregar.

Respecto de la situación del Metro y Transantiago, es un tema -también lo he leído en las actas- bastante complejo.

El sistema antiguo de la "caza del pasajero" era hipercompetitivo, pero en algunos casos -no les voy a dar la lata técnica, porque ya les di suficiente teoría económica durante seis años- la competencia perfecta es perfecta, pero en otros es un caos. Éste es un típico caso estudiado por la literatura en el cual un modelo hipercompetitivo termina en la peor de las situaciones. Este modelo necesita ser cooperativo.

Por ejemplo, si había un sistema de troncales que, en grados importantes, hacían recorridos paralelos a los del Metro, y éste dejaba de tener influencia en la determinación de frecuencias, era perfectamente posible que el ministerio a cargo, un poco más cercano a la presión de los operadores, dispusiera una cantidad de frecuencias mayor que la óptima, lo que terminaba vaciando el Metro. O sea, si se ponen muchos buses de superficie en un determinado momento, dado el volumen de pasajeros, entra poca gente al Metro. ¿Quién paga en ese caso? Moya, porque el Metro se desfinancia y, al final, tiene pérdidas y hay que inyectar recursos de la señora que compra café en Lolol.

Lo contrario también era posible. He visto que se han tomado declaraciones mías sobre mi advertencia respecto de los planes de ampliación del Metro.

Efectivamente, hice presente que si los planes de ampliación del Metro no eran transparentes o relativamente proyectables al momento de la licitación, el operador que iba a la licitación iba a cobrar un sobreprecio, porque es evidente que corría el riesgo de que en el troncal que operaba le pusieran una línea de Metro y lo destinaran a otro troncal que fuera relativamente menos rentable. En consecuencia, si queríamos que la licitación funcionara bien, no debíamos introducir riesgos a los operadores, los cuales eran perfectamente mitigables.

Sólo les estoy mostrando la punta del iceberg de todos los potenciales conflictos de interés que existían entre el Metro y el Transantiago. No se trata de que nosotros resolviéramos porque tuviéramos el poder, sino que operábamos como jueces relativamente neutrales, toda vez que debíamos llevar adelante las políticas públicas que nos indicaba el Presidente de la República, quien quería llevar adelante el Transantiago, pero, a la vez, como Ministerio de Hacienda, debíamos defender los intereses financieros del Metro. Por lo tanto, al señor Presidente y a las partes les pareció que el Ministerio de Hacienda tenía una posición equilibrada para hacer de facilitador y resolver la enorme cantidad de potenciales conflictos de interés que había entre la autoridad del Transantiago y el Metro, lo cual terminó en un protocolo que ha permitido que las cuestiones funcionen bien.

Sin embargo, el sistema terminó exactamente al revés, pues funcionó peor el transporte de superficie que el Metro, lo cual he generado que hoy éste se encuentre sobrecargado. La aprensión de Metro siempre fue que le desocuparan el Metro en favor del transporte de superficie.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, me queda claro que los ministros sectoriales no utilizaron ni se valieron de los procedimientos, ni pidieron, en su oportunidad, recursos extraordinarios. ¿Ésa sería la causa de esta mala priorización del Transantiago?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, ya dije que no tengo la convicción de que el problema del Transantiago sea una cuestión de carácter financiero. Creo que si el sistema operara bien, es perfectamente posible que se autofinancie.

En consecuencia, insisto en que no fue la carencia de recursos que no fueron ejecutados, y en algunos períodos ejecutados a muy bajo nivel, sino la restricción operativa la que realmente impidió que esto funcionara de forma fluida. Fue un problema de diseño, vis a vis la capacidad de gestión de quien tenía que implementar, quienes no conversaban entre sí. Se trató de un diseño demasiado sofisticado que suponía una capacidad de concertación, de gestión, de seguimientos de planes y programas que excedió claramente la capacidad del Estado.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, entre el torniquete, la caza del pasajero, los conflictos de interés entre el Metro y el Transantiago, los protocolos de acuerdo y la forma en que se debía explotar el Transantiago, me queda claro el gran manejo que tiene don Nicolás Eyzaguirre de los temas de transporte. Y me parece bien que las finanzas públicas hayan estado en manos especializadas.

Ahora quiero llevar a nuestro invitado a otro tema.

El señor Eyzaguirre sigue siendo un actor muy importante en el Transantiago: es parte del directorio de BancoEstado, que es el accionista mayoritario del AFT.

Quiero que nos ilustre, con el mayor detalle posible, de qué manera usted y los demás miembros del directorio de BancoEstado tomaron conocimiento de la auditoría que encargaron y qué hicieron con ella. ¿La comentaron? ¿La debatieron? ¿La pusieron en conocimiento de alguna autoridad política: del ministro de Hacienda, del de Transportes, del de Obras Públicas, de la Presidenta de la República? ¿Se la comunicaron a alguien? ¿O no se la comunicaron a nadie?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, la verdad es que mi conocimiento en materia de transportes es bastante básico.

Una de las cosas difíciles del trabajo del ministro de Hacienda es que tiene que tratar de entender lo mejor posible cada uno de los temas, lo que muchas veces es mucho menos que suficiente.

Si quiere, en otra oportunidad podemos hablar del Plan Auge y le puedo dar algunos detalles sobre cada una de las enfermedades. Uno tiene que meterse en los detalles. Se le arma una confusión bastante grande en la cabeza, pero trata de entender las materias lo mejor que puede.

Sin embargo, me siento realmente un novato en estos temas y solamente doy cuenta de lo que yo supe, de lo que se nos exigió y de nuestro deber en defensa del interés fiscal. Es lo que he intentado hacer.

Respecto del BancoEstado, como se sabe, siendo ministro envié un proyecto de ley para cambiar los gobiernos corporativos, en que se planteaba la reorganización de las empresas públicas, el cual fue aprobado en la Cámara de Diputados y rechazado en el Senado, por un voto -tenía un quórum alto-, cuestión que lamenté profundamente.

Como eso no prosperó, quien lleva la batuta en el BancoEstado es el comité ejecutivo. El consejo se reúne una vez al mes y, por tanto, tenemos información de carácter general. Se supone que los que ahí estamos tenemos cierto sentido común o profesional para orientar las decisiones del comité ejecutivo. Pero incluso dentro de la legislación del BancoEstado las recomendaciones del consejo no son necesariamente vinculantes. En consecuencia, hemos recibido información, hemos hecho los comentarios y tratado de ayudar en lo que se puede.

Lo que primero se nos informa, en mayo de 2006, es la postergación que ha decidido el Ministerio de Transportes, entre octubre y febrero, de la entrada en funcionamiento del Transantiago.

Tanto el banco como el AFT no conocían los detalles que informaron esa decisión. Pero después se sabe que había parte de retrasos en hitos parciales de Sonda y Siemens en materia de *software*, y algo de Sonda y los operadores del sistema en el equipamiento de los computadores en los buses, aparte de todo el retraso en infraestructura.

Eso es lo que primero sabemos y, por tanto, parece sensato postergar el inicio del Transantiago de octubre a febrero, mes con bajo tráfico.

Durante todo el período que va de mayo a diciembre, la información que se nos dio era que había serias dudas de que el material fuera el suficiente, pues era mucho menos respecto de la infraestructura. El gran problema era si habría suficientes tarjetas bip y puntos de carga dispuestos para la población, si los buses estarían equipados para el sistema de pago con tarjeta y, lo más importante, si se recuperaría la

transaccionalidad, es decir, determinar quién llevó a quién o la prorrata de la bolsa. Eso requiere un sistema tecnológico muy sofisticado, con computadores que alimentan a un computador central. En teoría, eso no se hace manualmente. Entonces, cuando una persona aborda un bus, inmediatamente se sabe por cuál pasó y, por tanto, el pasaje se carga a su cuenta, dentro de un sistema en que operan múltiples alimentadores y troncales, etcétera. El tema siempre era si llegaríamos a tiempo con un sistema de pago que funcione.

En todo ese período -marzo y diciembre de 2006-jamás se nos dijo que la tecnología de los buses era insuficiente para la denominada gestión de flota, que imagino ustedes conocen mejor que yo. El tema de la gestión de flota lo oí mucho después. Posteriormente, se nos informa que había que probar el sistema de pago y que se introduciría la gratuidad para saber si todo eso funcionaba.

Respecto de la auditoría de Ernst & Young, ésta concluye de manera inequívoca que la transaccionalidad es plenamente recuperable. No obstante, debido a varios problemas, como que los terminales no tenían luz eléctrica, que los buses nuevos no contaban con validadores y que las zonas pagas funcionaban sin computador, se debía introducir manualidad, pero ésta no distorsiona la recuperación de la transaccionalidad y, por lo tanto, la bolsa de ingresos se puede prorratear perfectamente entre los operadores, aunque no en tiempo real, sino con algún rezago. Eso es lo que concluye esa auditoría.

Sin embargo, hubo atrasos significativos que implicaron manualidad, lo que no es deseable, porque implica un rezago en el pago al operador, y hay rezagos tecnológicos significativos que explican por qué todavía no se ha podido resolver el tema de la gestión de flota. Como ustedes saben, todavía se discute sobre si se ocupará el software Arena u otro distinto. Ésa es la información que hemos tenido.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 13.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, se trata de un informe del 31 de enero, es decir, a diez días antes de la fecha de entrada en funcionamiento del Transantiago. Además, dicho informe da cuenta de problemas de operación muy determinantes en la puesta en marcha y en el funcionamiento del sistema. Por eso, me surge la siguiente pregunta: ¿No habrán sido esas dos razones suficientes como para levantar una voz de alerta y decir que esto era mucho más grave de lo que se pensaba?

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

El señor EYZAGUIRRE.- Parece que tenemos una disonancia cognitiva y estamos hablando de dos informes distintos.

Hay dos informes. Uno es la auditoria que hace Ernest & Young respecto de si es o no recuperable la transaccionalidad, esto es, quién transportó a cuántos pasajeros para efectos de reclamar qué parte del borderó le corresponde, y otra es...

El señor HALES (Presidente).- Permítame una interrupción, señor Eyzaguirre.

Cuando hablamos del informe, nos referimos a la petición de información que solicitó la Superintendencia a los bancos que están participando en el AFT, dado que iniciaron un giro que no es el habitual. Para eso las respectivas contralorías de los distintos bancos se pusieron de acuerdo y entregan un informe enviado el 31 de enero. Ése es el informe al cual se refieren los diputados de la Comisión y creo interpretar al diputado Uriarte cuando digo que ése es el informe en cuestión, que al final resume las opiniones de las distintas contralorías de los bancos, donde está incluido el informe de la contraloría del BancoEstado.

El señor MELERO.- ¿El informe de Ernest & Young no está en poder de la Comisión?

El señor HALES (Presidente).- No.

Reitero que el informe al que se refiere el diputado Uriarte no es el mismo al que se refiere el señor Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, agradezco la aclaración.

Formo parte del Comité de Auditoria del BancoEstado y, por lo tanto, conocí el informe donde se señalaban los riesgos que todavía estaban presentes. El comité ejecutivo del banco nos informó que eso se le comunicó permanentemente a la autoridad respectiva.

El señor URIARTE.- ¿Podría aclarar a qué autoridades?

El señor EYZAGUIRRE.- Es mucho más eficiente que la autoridad del banco conteste esa pregunta a que yo trate de recordar lo que la autoridad del banco me informó respecto de a quién le habría informado, ya que puedo cometer un error si soy tercer recadero telefónico. Tengo la sensación, casi la convicción, de que se nos informó que permanentemente se le hicieron ver estos riesgos a la autoridad de Transportes.

El señor HALES (Presidente).- Para clarificar la información, quiero decir que el señor José Luis Mardones, presidente del BancoEstado, señaló en la Comisión que ellos formaban parte de una sociedad, que no tenían relación directa con el Gobierno y que le informaban al administrador financiero, del que eran socios, y que éste, a su vez, le informaba al Ministerio de Transportes. Por lo tanto, el BancoEstado

omitía entregarles esa información al Ministerio de Transportes.

El señor MELERO.- Entonces, le informaban a la Superintendencia.

El señor HALES (Presidente).- Sí, a la Superintendencia y al AFT.

El señor EYZAGUIRRE.- Está bien; era con una escala intermedia. Se nos informó que el BancoEstado, vía AFT, le informaba al ministerio.

El señor URIARTE.- Para que quede consignado en el Acta, quiero saber si el señor Eyzaguirre y los demás miembros del directorio hicieron algo, además de delegar en el comité ejecutivo alguna decisión. ¿Le informó a alguna autoridad política? ¿Dentro del directorio fue debatido el resultado del informe?

El señor EYZAGUIRRE.- No tuvimos la sensación ni fuimos requeridos en el sentido de que los canales de comunicación del banco al AFT y de éste al Gobierno o a la autoridad de Transportes requirieran de algunas naves adicionales.

Por lo tanto, tomamos conocimiento de la información y no hicimos nada adicional.

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, el diputado Uriarte solicita que esta última información se consigne en cuaderno aparte.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, primero quiero hacer una aclaración y presentar mis excusas. Tal como le había avisado, tuve que ausentarme de la sesión para asistir a un acto realizado en el palacio de La Moneda, donde la Presidenta de la República acaba de anunciar un proyecto de ley destinado que permita una participación más equilibrada de las mujeres en el ámbito público, particularmente en política.

Estoy segura de que esto va a poner extraordinariamente contentos a mis colegas, así es que quería darles esta buena noticia, que me parece muy significativa.

En todo caso, reitero mis excusas por haberme ausentado de la sesión y porque es muy probable que algunas de las preguntas u observaciones que voy a hacer ya se hayan planteado.

Alcancé a escuchar la primera intervención de nuestro invitado, el señor Nicolás Eyzaguirre, y la verdad es que no deja de sorprenderme constatar que el diseño del Transantiago se haya basado en una encuesta de origen-destino. Ello habla por sí solo de lo mala que fue, en la medida en que considera que se podían reemplazar los casi 7 mil buses amarillos, que hacían esos largos recorridos a los que se refirió el señor Eyzaguirre, con 4.500 buses que harían recorridos de una extensión que en promedio no superaría los 25 kilómetros, y creer que eso sería más eficiente. Es por

eso que hoy vemos al ministro Cortázar empeñado en llegar a 6.400 buses, como una forma de enderezar las cosas.

Así es que mi primer comentario es para hacer presente que dicha encuesta resultaba absolutamente insuficiente y que ahí partió uno de los grandes errores de diseño. Por lo tanto, hubo un error de partida.

Si a lo anterior agregamos que todo esto descansó, como ya hemos visto, en un sistema tecnológico que hasta el día de hoy no está funcionando, llegamos a la conclusión de que estamos ante una fórmula bastante conflictiva.

En concreto, quiero saber si todos los que en algún momento participaron en la adopción de esas decisiones, incluido el ex ministro Eyzaguirre, se confiaron en lo que decía la encuesta de origen-destino y en los informes de la Sectra, aunque entiendo que ni él ni otros ministros eran los técnicos al respecto.

¿No hubo ningún contrachequeo de información o consultas adicionales? ¿Simplemente descansaron en el informe que decía que con 4.500 todo funcionaría muy bien?

Además hay que recordar que el sistema de administración financiera y tecnológica era bastante complejo y que nunca había sido probado.

En esa misma perspectiva, quiero que el señor Eyzaguirre nos diga, dada su experiencia y su condición de ex ministro de Hacienda, si consideraba necesario que se implementara todo ese sistema integrado, con los riesgos que ello conllevaba, en la medida que implicaba un sistema que cambiaba radicalmente los hábitos y formas de transportarse de los habitantes de la Región Metropolitana.

En tercer lugar, algunos han insinuado en la Comisión que otro problema que contribuyó a crear la conflictiva situación que hoy presenta el Transantiago tiene que ver con las deficiencias en la infraestructura para el transporte de superficie y con la priorización de inversión en el Metro.

En todo caso, soy de las que defienden -lo reitero una vez más- las decisiones que adoptó el gobierno del Presidente Lagos de extender las líneas del Metro para que llegara, por ejemplo, hasta Puente Alto. Si no hubiera sido así, hoy tendríamos a 600 mil personas con dificultades de transporte incluso más graves. Creo que esa decisión fue justa y legítima, porque estamos hablando de la comuna más poblada del país.

¿Es efectiva esta visión de deficiencias en infraestructura, que algunos han querido señalar como otra de las causales de los problemas del Transantiago, junto con las dificultades de diseño y de las fallas tecnológicas? Me refiero a la falta de vías segregadas,

de vías exclusivas, más que de paraderos, porque yo no sé por qué se insiste tanto en los paraderos, cuando siempre han sido completamente superfluos en nuestro país, ya que nunca ha habido gran cantidad de ellos. Así es que da lo mismo, salvo, quizás, por la incomodidad de mojarse cuando llueve. Cuando escucho hablar de paraderos, me parece algo francamente risible, porque no tiene ninguna relación con la situación del Transantiago de hoy. Pero es distinto hablar de vías segregadas, de vías exclusivas, que sí son importantes para la velocidad con que debieran circular los buses y para determinar la cantidad de buses.

Finalmente, quiero tocar el tema -que se aclaró- del informe del 31 de enero, que hemos visto de una manera muy privada, porque no hemos tenido una copia para analizarlo con más detalle.

El señor HALES (Presidente).- Ya es público.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Entonces, esperaré una copia.

Respecto de este informe, creo que todos coincidimos en que se trata de importantes aseveraciones, sobre todo por el momento en que se emiten. Si estábamos a diez días del inicio, a uno le cuesta entender las razones por las cuales la autoridad no tuvo en ese minuto la visión para decir que no era posible echar a andar el plan en esas condiciones.

¿No hubo capacidad de quienes conocieron el informe para ser más efectivos y no solamente limitarse, de una manera intermedia, a través de la Superintendencia y del AFT, a hacérselo llegar al ministro correspondiente?

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

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, respecto de si la encuesta era insuficiente, creo que puede haber sido así.

Pero, como he explicado, uno de los grandes problemas que se presentan cuando hay que administrar los recursos de la nación, con diecisiete ministerios y con unas cuantas reparticiones independientes, es que uno siempre sabe mucho menos sobre las necesidades de lo que sabe quien está pidiendo los recursos. Uno navega en un mar de ambigüedades, tratando de hacer algunas preguntas que cree inteligentes, para saber si se contradicen o no, y trata de hacer un poco de control de calidad y de daños. Pero hay ciertos límites que uno no traspasa. Por ejemplo, no tengo la menor idea de si los protocolos que hay detrás de cada una de las enfermedades de patologías del Auge son medicinalmente correctos o no.

Si tratara de entender eso, simplemente me hubiera vuelto loco. Trataba de entender si el sistema Auge iba a funcionar o no. Y, por tanto, meterme en la

econometría de la encuesta Origen y Destino excedía completamente lo humano y lo divino; además, no era mi responsabilidad.

En todo caso, en varias ocasiones se dijo que podía estar sobreestimada la demanda. Eso escuché.

Ahora, si yo creía en el plan Transantiago o no, no era demasiado importante, porque no me tocaba hacer un juicio al respecto. Pero por lo menos la presentación del tema era bastante convincente: la incidencia del sistema de micros amarillos en la contaminación de fuentes móviles; el impacto sobre la seguridad ciudadana, por la cantidad de delitos que se producían por manejar dinero arriba del bus, y la incidencia notable que tenía en accidentes del tránsito, aparte de la ineficiencia rampante.

Recuerdo que, en ese tiempo, me tocaba entrar en el auto del Ministerio por Teatinos, y veía un desfile de micros amarillos que, en promedio, llevaban dos o tres pasajeros, y no se podía circular. Era evidente que el sistema era completamente ineficiente. Uno compara esa realidad con el nuevo sistema.

Viví gran parte de mi vida en Washington y, aunque no es igual, vi que el Metro es lejos el sistema que más transporta gente. Los vehículos de superficie tienen conectividad con el Metro. Por lo que yo había visto en otras ciudades del mundo, el nuevo sistema parecía lógico, pero no me tocaba decidir.

Muchas otras veces nos trataron de vender gato por liebre y uno intuía que algo olía mal. Pero en este caso no fue así, en lo absoluto. Todo lo contrario, el argumento me parecía súper convincente.

Respecto de la priorización del Metro versus el transporte de superficie, insisto en que no eso no era que le correspondiera determinar al Ministerio de Hacienda. Somos cuidadosos con las glosas presupuestarias para que los dineros no se destinen a otros fines. Pero, por lo que he observado en otras partes del mundo, el eje de conectividad está basado en el Metro. Por lo tanto, esa opción no parecía irracional, aunque soy un lego en la materia.

En ningún momento se nos dijo que necesitaban más infraestructura de superficie y menos Metro. No lo escuché jamás.

Respecto de la efectividad de quienes conocieron el informe, la sensación...

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero pedir que eso se consigne en cuaderno aparte. Es muy importante destacar que nadie señaló que debía haber menos Metro y más infraestructura en transporte de superficie.

El señor HALES (Presidente).- Así se hará, señora diputada.

El señor EYZAGUIRRE.- No sé si se inhibieron dado que el Metro era muy fuerte. Pero sí hubo muchos

conflictos entre Metro y transporte de superficie, más bien por el temor de que, dado que éste era un sistema cooperativo, por captura, por presión de los operadores de superficie, se tendiera a sobreoperar y se le quitaran pasajeros al Metro. Ése era el temor. No escuché que el Metro se estuviera tragando todo a expensas del transporte de superficie.

Respecto de la efectividad de quienes conocieron el informe, en mi calidad de consejero del BancoEstado no escuché que hubiese dificultades de canales de comunicación con el ministerio. No escuché que no se les oyera. Posteriormente ha habido más quejas respecto de la dificultad de comunicación.

Mi sensación es que ninguno de los miembros del comité ejecutivo -insisto en que se le pida esa información al comité ejecutivo- tuvo la menor duda de que el contenido de ese informe era plenamente conocido por la autoridad de transportes.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, resulta muy difícil preguntarle sobre el Transantiago porque tengo la impresión de que tomó distancia, mientras fue ministro, con esta gran política pública de transformación del transporte público.

La diputada Allende se refirió a la participación de las mujeres en política, pero también es importante la participación de las mujeres en la vida cotidiana, que tienen que recibir a los maridos estresados por los tiempos de espera en el transporte, los enormes perjuicios que hemos visto y que usted personalmente vivió, porque lo agredieron producto del Transantiago. Pasó un mal rato por esta gran política de transformación del transporte público. La verdad es que me duele y también me molesta.

Cuando le mencionaron que éste fue el plan estrella, usted señaló que sólo fue uno más de los planes del Presidente Lagos. Lo equipara a muchos otros; incluso, menciona al plan Auge. Pero no todos los santiaguinos están enfermos, pero sí todos necesitan transportarse de un lugar a otro y no tienen otra alternativa, sobre todo los más pobres.

Me imagino que la intención del ex Presidente Lagos de cambiar radicalmente la vida de los santiaguinos y darles un mejor transporte no era solamente sumar un logro más a su gobierno, sino, de verdad, mejorar la vida a los chilenos, socialmente hablando.

Teniendo en consideración que usted no tuvo una gran participación en el Comité de Ministros del Transantiago, que tomaba las decisiones, veo en usted esta distancia porque, al parecer, ni siquiera sabía que el plan Transantiago había comenzado antes y no en

2007. También dice que no previó la complejidad del sistema, ya que, si lo hubiera previsto, se hubiera metido más en él.

El señor Eyzaguirre habla de 4.300 buses y da por hecho que era lo que se había planteado. Pero se necesitan 6.500. Por lo tanto, 4.300 es una cifra muy inferior a lo plantado por el informe de Fernández & De Cea y por la señora Mónica Zucker, jefa de la Unidad de Servicios del Transantiago. A ella se le pagaba por hacer los recorridos y ver la flota ofertada, que era de 6.400 buses y no de 4.300, cifra que usted entrega como premisa cierta de lo que se necesitaba.

¿No le llamó la atención cuando le muestran un escenario de 4.300 buses, teniendo en consideración que las micros amarillas eran alrededor de 7 mil? ¿No le llamó la atención que se consideraran 2 mil micros menos para efectos de tarifa y equilibrio financiero y que en el futuro no se considerara la necesidad de un subsidio?

Además, el señor Eyzaguirre se refiere a los subsidios laterales y a las autopistas concesionadas, pero eso beneficia directamente a los automovilistas y no al transporte público.

¿Hubo subsidio lateral a las estaciones de trasbordo, a los corredores segregados, a los paraderos, a la infraestructura requerida para Transantiago? No pregunto por las autopistas concesionadas ni por el Metro, que después se determinó como eje estructurante. Aquí hubo una descompensación dramática de recursos.

¿Cuál fue su participación? ¿Cuál fue su relación con el ex Presidente Lagos? ¿Tocaron alguna vez el tema del transporte público, de lo que significaba el Transantiago para miles de chilenos y de implementar un plan y un diseño como corresponde? ¿Lo comentó en las reuniones mensuales que tenía junto a otros ministros con el entonces Presidente Lagos? ¿Trataron el tema a fondo? ¿Al Presidente Lagos le importó la reducción en 2 mil buses?

Insisto en que el Transantiago fue el plan estrella y que de verdad le importaba al Presidente Lagos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Nicolás Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, creo que seguir discutiendo sobre si éste fue o no el plan estrella es inoficioso. No me cabe ninguna duda de que el Transantiago es un plan importante. Simplemente señalé que también había muchas otras cosas importantes en las que desgraciadamente me tocó involucrarme, y podría mencionar, al menos, cinco de ellas.

Es cierto lo que plantea la diputada Nogueira con gran emotividad, acerca de lo que significa para la familia chilena el transporte en Santiago. Pero le

recuerdo que Chile es más que Santiago y el plan Auge es para todo el país. Conozco en detalle lo que significó el plan Auge y su enorme complejidad.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Lo que me sorprende y molesta es su conocimiento en detalle del plan Auge y que no tenga el mismo conocimiento del plan Transantiago. Y quiero transmitirle el sentimiento de la gente.

El señor EYZAGUIRRE.- Me he declarado lego en ambos temas. Simplemente he tratado de entender lo que más he podido al respecto. El que afirmó que yo era experto en el Transantiago fue el diputado Uriarte. Unos afirman una cosa, y otros, algo distinto. Hay de todo en la viña del Señor. En todo caso, no sigamos profundizando en un tema que sólo era una confusión de nombres.

Yo sabía -de hecho, vivía cerca de un lugar al que llegaban los buses articulados- que en octubre de 2005 se había iniciado la marcha de los buses articulados. Simplemente, quise decir que el Transantiago lo entendía como un modelo de funcionamiento completo.

Respecto de la cita de la persona que calculaba la necesidad de flota ofertada, creo que estamos hablando de momentos muy distintos. Se me preguntó si tuve sospechas sobre este plan, a las alturas del 2003, cuando se nos informa sobre cuántos kilómetros de recorrido tenía el antiguo sistema, cuántos buses operaban y cuáles serían esas características en el nuevo sistema.

El nuevo recálculo de flota vino hacia el final. Imagínense la cantidad de cifras que tiene en la cabeza un ministro de Hacienda. Yo no recordaba las cifras que me habían dado hace tiempo -lo recordé cuando preparaba mi intervención-, y, por lo tanto, no advertí cuando se habló de 6.500 buses. Es posible que eso se haya producido cuando yo ya no era ministro.

Creo que el cálculo fino se pone en discusión en 2006 -no creo que el 2005-; no lo recuerdo, porque no hubo discusión sobre el número de buses más que cuando se nos planteó el plan en 2003.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no logro comprender cómo no supo que se redujo la cantidad en 2 mil buses. Usted dice que en su período como ministro no observó esta disminución, pero tengo entendido que sí ocurrió. Además, originalmente, el informe de Fernández & De Cea planteaba 6.500 buses en el plan. En consecuencia, producto de la disminución en micros amarillas, era previsible que esa baja redundaría en el mantenimiento de la tarifa, en la disminución de los recorridos e incluso en la eliminación de recorridos en diversas zonas. En

Recoleta e Independencia fueron eliminados importantes recorridos que servían a una enorme población. Por lo tanto, no logro entender que no haya escuchado nada al respecto.

El señor EYZAGUIRRE.- Hablamos de distintos momentos en el tiempo.

Contesté a la pregunta de si no me había parecido raro y si no veía que esto acarrearía un déficit. Cuando se nos presentó el proyecto, habida cuenta que el sistema anterior no tenía subsidio y que los planes de los técnicos sugerían una cantidad de kilómetros recorridos por unidad y cierta cantidad de unidades, estaba claro que ambas significaban ahorro y, por lo tanto, no me resultó extraño que el sistema pudiera funcionar sin subsidio. En ese contexto entregué la cifra de 4.500 buses.

Lo que ocurrió respecto del recálculo posterior del número de unidades que se necesitaba para operar, fue un tema del que no tuve conocimiento.

Lo que sí ocurrió, porque nos afectó directamente, era que el costo de operación del sistema, producto del alza impresionante del precio del petróleo y de los costos de reposición de los buses, iba haciendo que cada vez la tarifa mordiera más. Por eso he argumentado, hasta el cansancio, que la cantidad de dinero que se presupuestó, para efectos de colaborar con el Transantiago, fue *in crescendo*.

El tema de los detalles de los buses no le corresponde al ministro de Hacienda, sino que es propio del ministro sectorial. Como acabo de decir, no conozco cuáles son exactamente los protocolos del Auge.

La información que obra en mi poder es que sólo el 24 por ciento de la infraestructura directamente relacionada con Transantiago -no carreteras, no anillos-, excluyendo Metro, ha sido concesionada, y el 76 por ciento restante ha sido financiado con inversión pública. Por tanto, vuelvo a insistir, si es 100 por 76, y 24 por 0, entonces 76 dividido por 100, el porcentaje de subsidio es gigantesco, mucho más alto que cualquier subsidio que haya en cualquier concesión.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, insisto en que todavía no me ha contestado la pregunta de sus reuniones mensuales con el Presidente Lagos.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, realmente no sé los límites a los que me obliga la ley respecto de conversaciones privadas. Pero hay que tener en consideración que las conversaciones del Presidente con el ministro de Hacienda no son una vez al mes, sino eventualmente diarias. Yo comía todos los domingos en su casa y hablábamos absolutamente sobre todos los temas del país, incluyendo, por ejemplo, los temas de

defensa, de infraestructura, de vivienda, de educación, etcétera.

El tema del Transantiago no era un tema que, particularmente, interactuara mucho con este ministro, porque, como he explicado, el papel del Ministerio de Hacienda es tardío, recién en el 2003, y creciente en la medida en que el problema tarifario, producto de los costos, comienza a ser más agudo.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, sólo me interesa un tema que considero de suma importancia ahora: los subsidios.

Quiero tratar de aclarar esto, porque ya aprobamos la entrega de una importante cantidad de millones de dólares y ahora se va a discutir otra cantidad muy alta. Eso tiene que ver con la eficiencia o ineficiencia de los sistemas de transporte público. Probablemente, el sistema antiguo no era tan ineficiente, por cuanto utilizaban 7 mil micros para 62 kilómetros de recorrido en promedio; sin embargo, no necesitaban subsidios. Ahora se nos dice que se utilizarían 4.500 micros, con un promedio de recorrido de 25 kilómetros. Pero resulta que este nuevo sistema está pidiendo subsidio.

En 2005, cuando se llevó adelante la licitación, se habló de 5.400 micros y ninguno de los probables operadores se interesó en el sistema. Después de un análisis de esta situación, se bajó a 4.500, a mi juicio, en una mera maniobra financiera, para que los operadores pudieran entrar a competir. Ahora, el ministro René Cortázar nos dice que necesita 6.400 buses y es probable que sean más, porque aún no sabemos qué va a pasar con esa cantidad de vehículos.

Por lo tanto, las micros amarillas, que eran ineficientes, debido a la longitud de sus recorridos - pero no así en el número-, no necesitaban subsidios. ¿Se supo algo cuando la licitación se llevaría adelante con 5.400 buses y luego se echó para atrás? Esto es relevante para mí, porque tiene que ver con el bienestar de los usuarios. Se trata de una medida que se toma sólo desde el punto de vista económico-financiero que, además, habla muy mal de este nuevo sistema, que empezaba a ser más caro que el de las micros amarillas. Lo que quiero plantear, siguiendo con el ejemplo del señor Eyzaguirre, es que la casa era más cara y alguien no se lo contó al ex ministro Eyzaguirre. Además, había que agregarle más presupuesto.

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

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, todo lo que dice relación con el ajuste del número de micros, que he leído de las actas de esta Comisión, y

algunas afirmaciones en el sentido de que la variable de ajuste habría sido el número de micros para que la licitación calzara, etcétera, es primera vez que lo escucho. No tuve ninguna información al respecto.

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, el diputado Patricio Melero solicita registro de esa observación.

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, cuando se trata de buscar responsabilidades políticas, esta pregunta es importante para acercarnos a lo que como Comisión buscamos.

A mi parecer, el Ministerio de Transportes, a través de su Subsecretaría, fue responsable de esta situación, ya que no comunicaron a quienes debían -y probablemente tampoco al entonces Presidente Ricardo Lagos- sobre esta situación, que es crucial dentro de este fracaso que es el Transantiago.

He dicho.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero formular algunas preguntas relacionadas con el presente más que con el pasado.

A mi juicio, el señor Nicolás Eyzaguirre es uno de los mejores economistas de este país, en la lista corta de buenos economistas, ya que tuvo una muy buena conducción macroeconómica y de políticas públicas durante los 6 años en que se desempeñó como ministro y, probablemente, los éxitos de hoy tienen que ver con una conducción acertada en el período de "vacas flacas". Creo que ése es un elemento importante para tener a la vista a propósito de mis preguntas.

Ahora bien, hay dos elementos indiscutidas: primero, el régimen de transporte de superficie que tuvo la capital hasta el diseño del Transantiago era muy malo, ya que estaba lleno de externalidades negativas y de una serie de inconvenientes, y no conozco a nadie que haya dicho que era un buen sistema y que debía ser intocado. Ésa es una cuestión que está objetivizada en el conocimiento de los testimonios que ha recibido esta Comisión.

Otra cuestión que parece indiscutida es que aquello que se diseñó o se soñó como una alternativa a este mal sistema de transporte de superficie en la Región Metropolitana no ha dado los resultados esperados. Es más, creo que algunas situaciones han empeorado.

Esas dos cuestiones son indiscutibles.

Mi pregunta apela -lo digo muy sinceramente- a las condiciones técnicas de don Nicolás Eyzaguirre, y por eso me referí a ellas al principio de mi intervención. ¿Qué mirada tiene él respecto de lo ocurrido? ¿Qué cree que pasó con este sueño, diseño e

implementación, que tenía el objetivo claro y preciso de mejorar un transporte, que en la práctica ha resultado con graves problemas, en varias áreas, que aún tenemos? Hay un intento muy serio y riguroso del actual ministro por mejorarlo, rompiendo algunos de los esquemas originales. Parece que es la única forma posible de mejorarlo. Ergo, hubo problemas de diseño y de implementación que, probablemente, tengan que ver con algunas estrecheces financieras, pero, como quiera que se presuma, hay una contradicción muy profunda entre el diseño, el sueño, la implementación, el cambio y la realidad.

¿Qué cree que pasó? ¿No cree, a estas alturas, mirando lo que pasó en las distintas etapas, que resulta imposible, de aquí a futuro, pensar en un sistema de transporte de superficie autofinanciado en relación con el pasaje? Los hechos van demostrando que eso ha resultado imposible y ya llevaremos invertidos del orden de los 500 millones de dólares, si se aprueban los 145 millones de dólares.

¿Qué opina usted sobre eso? Le he preguntado esto último a varios de los ministros que han venido a la Comisión y hemos tenido una respuesta casi unánime de que, a estas alturas, creen que el autofinanciamiento, en la práctica, resulta imposible.

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

El señor EYZAGUIRRE.- Respecto de lo que ocurrió, tengo una respuesta corta y una respuesta menos corta -no digo larga, porque el Presidente se va a asustar-.

En lo fundamental, creo que hay dos problemas que van cambiando la naturaleza del problema mientras éste evoluciona, que termina en lo que todos sabemos. Uno se relaciona con el precio del petróleo -pasó de 15 dólares a casi 90- y otros elementos fundamentales para el costo de operación del sistema. Eso constituye un verdadero shock. Si alguien se está haciendo una casa y los materiales suben seis veces, quizás haya que encontrar culpables, pero lo más probable es que quien construye termine vendiendo la obra gruesa de la casa porque no le va a alcanzar el dinero para terminarla.

Lo segundo es que hay dificultades de gestión del Estado en un tema tan sistémico, que envuelve el trabajo mancomunado de tantas y distintas unidades al mismo tiempo, en una sintonía de reloj fino.

Ésa es la respuesta corta.

La respuesta larga, que a algunos les va a gustar más que a otros, es que con gran facilidad rasgamos vestiduras, señalando la necesidad de contar con subsidios, con un mejor sistema y disponer de más recursos fiscales, pero nos olvidamos de cuestiones que son nucleares.

Lo repetiré, porque me gusta ser impopular, pero franco: Chile es el país más injusto del mundo, entre aquellos que tienen 14 mil dólares *per cápita* PPP y más. Entre los países con ese ingreso, Chile es el que tiene la menor carga tributaria del mundo.

Entonces, comenzamos a soñar con vivir con los estándares de vida que tiene la ciudadanía media en los países con nuestro nivel de ingreso o superior, pero tenemos un Estado "perejil", con equipos técnicos que no tienen salarios adecuados.

La gente de Transportes me ha dicho que cuando este sistema se concibió, desde el principio, estábamos enfrentando la crisis asiática -a propósito, ustedes me han corregido con mucha ironía que no supiera que en octubre de 2005 había partido el Transantiago-, por lo que debo decirles, mis queridos amigos, que la crisis asiática terminó el 1999. De modo que, a quienes han seguido diciendo que fue producto de la crisis asiática, debo aclararles que eso no fue así, pues se trató de otra crisis, que se llamó "estallido burbuja.com". Que esto quede para el récord, por favor, para no hacer mofa del menor conocimiento de detalle de cosas que uno sabe por su oficio, pero que otros no tienen por qué conocer.

Este sistema se concibió, desde un principio, como un sistema barato. Ésa es la verdad de las cosas. Es para lo que nos da, así como eso es para lo que nos da la cantidad de enfermedades que tenemos en el Auge y es para lo que nos da que el 75 por ciento de los niños de Chile vayan a escuelas que cuestan 40 mil pesos al mes, en tanto que mis hijos asisten a un colegio que cuesta 200 mil pesos al mes. Ése es el país que tenemos.

Entonces, es muy fácil: sigamos pidiendo subsidios, sigamos pidiendo un sistema de transporte de Santiago fantástico, que no pasa de ser un conjunto de ilusiones cuando no somos capaces de poner en común, como chilenos, bienes públicos consistentes con las demandas que hacemos. En el lenguaje financiero se dice: "ponga el dinero donde pone la boca".

Muchas gracias.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, cedo mi tiempo a la diputada Claudia Nogueira.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, pareciera que el señor Eyzaguirre estuviera dando una cátedra sobre informes económicos, sin referirse a cabalidad al Transantiago.

En verdad, la Comisión esperaba un informe sobre el plan Transantiago y los recursos que se destinaron a infraestructura, a los corredores

segregados, etcétera. Pero cada vez que se ha referido a eso, habla de la desigualdad en Chile, los trechos que se acortaron, que el plan Auge es maravilloso, etcétera. Pero a mí me hubiese gustado que hubiera sido más preciso respecto del Transantiago. Esperaba bastante más de su exposición sobre las responsabilidades, sobre por qué este plan, que cambió radicalmente la calidad de vida de miles de chilenos, especialmente de los más modestos, no fue una prioridad.

Hoy nos queda claro que no fue prioridad ni para usted ni para el ex Presidente Ricardo Lagos.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, quiero consultar al señor Eyzaguirre por qué durante el 2000 hubo una especie de obsesión con la inversión en el transporte subterráneo, dejando a un lado el plan de transporte de superficie. ¿Esto no habría implicado un desequilibrio en la política pública de transporte?

Soy partidario de una reforma tributaria, en lo cual coincido con el ministro. Pero, ¿por qué se puso como condición, desde un principio y durante todo el proceso previo al 10 de febrero de 2007, que la tarifa no considerara subsidio alguno, sobre todo tomando en cuenta que casi todos los sistemas de transporte del mundo necesariamente lo incluyen?

Por último, quiero saber si el señor Eyzaguirre observó en algún momento que la conducción del plan era tremendamente dispersa y que eso podría ser negativo y dañino para la eficiencia y la eficacia del sistema.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, antes de ofrecer la palabra al señor Eyzaguirre, les informo que la observación de la diputada Allende respecto del punto 5 de la Cuenta se refiere al oficio con las consultas del señor Claudio Pavez, que será remitido a la Comisión de Transportes.

Yo me expresé mal al incluir preguntas del diputado Monckeberg, pues se trata de dos materias aparte. La diputada se refirió estrictamente a lo primero.

Por lo tanto, está pendiente el acuerdo relativo a los oficios solicitados por el diputado Monckeberg, cuyo detalle ya fue señalado.

¿Habría acuerdo?

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor HALES (Presidente).- El acuerdo quedará pendiente.

Tiene la palabra el señor Eyzaguirre.

El señor EYZAGUIRRE.- Señor Presidente, el tema de la prioridad al transporte subterráneo respecto del de superficie ya lo hemos abordado. No es una materia que fuera de mi especialidad. Nunca fue un tema

que yo observara como un punto polémico en las discusiones. Y correspondía, por lo menos de acuerdo con mi escasísimo conocimiento, con los modelos que yo había visto en otras partes del mundo.

¿Por qué no se consideró subsidio? Porque los cálculos iniciales demostraban que si el sistema anterior se autofinanciaba, el nuevo, que ahorraría costos, con mayor razón se iba a autofinanciar.

Con el correr del tiempo, producto del alza muy significativa de los costos y posiblemente una subestimación -como se ha dicho acá- de la cantidad de buses que se necesitaba para operar, el sistema se fue apretando y se optó por subsidiar de manera lateral, sobre la base de que con los recursos de todos los chilenos se financiara la infraestructura o los costos fijos, no los costos variables de operación.

En cuanto a si observé que la conducción era dispersa, debo responder que a ratos. De hecho, cuando oficié de facilitador para el problema Transantiago-Metro, me di cuenta de que había una cierta dificultad para que todos se alinearan en torno a un solo objetivo y que la materia era compleja.

He dicho públicamente en esta Comisión que si pudiera echar marcha atrás y echarme yo alguna culpa, ésa sería que, habiendo visto esto, quizás debería haberme preocupado más del tema. Pero, honestamente, en ese momento yo tenía mucho más miedo, por ejemplo, de que nos explotaran las garantías del Auge que de esto. Pero quizá lo evalué mal.

En todo caso, no se olviden de que nosotros terminamos esto cuando todavía estaba en su obra gruesa, cuando aún faltaban varios meses de funcionamiento para su puesta en marcha. Y la ingeniería de detalle revela con más exactitud si hay descoordinaciones, si existen o no problemas, que cuando está se todavía en la obra gruesa.

En consecuencia, no pude tener una visión más afinada, porque terminamos antes de que esto llegara a puerto, aunque probablemente no lo hizo muy bien.

Por último, señor Presidente, quiero decir que no he afirmado que éste no fuera un plan importante, sino que no era "él" plan estrella.

Y no estoy haciendo jerga económica general, sino que estoy respondiendo al diputado Burgos, quien me preguntó qué ocurrió en mi opinión. Le entregué una respuesta corta y una larga. Lo que quise decir con mi respuesta larga es que no se puede tener un sistema de transporte de un cierto nivel si no tiene los recursos para ello.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para cursar los oficios del diputado Cristián Monckeberg?

El señor MELERO.- Son todos muy atingentes y criteriosos.

El señor BURGOS.- Algunos los encuentro atingentes. Pero los primeros son propios de la Comisión de Obras Públicas, que usted integra.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿podríamos tomar el acuerdo en la sesión de mañana?

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Yo también estoy de acuerdo en postergar la decisión.

Señor Presidente, hay que verlo en la sesión de mañana. De hecho, no sé si el diputado Monckeberg lo hizo físicamente, pues yo no estaba en la Comisión, pero el diputado interesado en enviar esos oficios no debería mandarnos una copia de los mismos, sino justificar las razones que tiene para hacerlo. Ése es el método que todos hemos utilizado en la Comisión cuando solicitamos alguna información. Por lo tanto, debería mantenerse ese procedimiento, porque es mucho más lógico.

El señor HALES (Presidente).- Puede haber sido una deferencia de su parte el presentar los oficios por escrito, puesto que él se encontraba fuera del país.

Entonces, solicito al señor Secretario que aclare el punto en la Cuenta de la sesión de mañana.

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

-Se levantó la sesión a las 13.30 horas.

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