

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 30ª sesión celebrada el martes 30 de octubre de 2007, de 11:48 a 14:06 horas.

SUMARIO:

Se recibió al Ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Despachar los oficios solicitados por el Diputado señor Monckeberg, petición de la cual se dio cuenta en la sesión 29ª . Este acuerdo se adoptó en virtud de lo dispuesto en el artículo 52 letra c), inciso segundo de la Constitución Política de la República.

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;
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 Cardemil. También concurren los Diputados señora Pascal y señor Nuñez y el Ministro de Hacienda señor Andrés Velasco.

III. CUENTA:

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

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 27ª y 28ª, se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Andrés Velasco, Ministro de Hacienda.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:06 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 30ª, celebrada en martes 30 de octubre de 2007,
de 11.45 a 14.05 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar y Denise Pascal, y los diputados señores Jorge Burgos, Alberto Cardemil, Ramón Farías, Carlos Montes, Marco Antonio Núñez, Carlos Olivares y Gonzalo Uriarte.

Concurre el señor Andrés Velasco, 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 27ª y 28ª se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, habíamos resuelto que al comienzo de esta sesión veríamos los oficios solicitados por el diputado Cristián Monckeberg. Copias de esos oficios pedidos se entregaron a los señores diputados.

Les agradeceré manifestarse si están en desacuerdo con alguno de ellos.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra la señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no se trata de que no estemos de acuerdo, sino que pedimos conocer los oficios, ya que eran muchos y no los conocíamos.

En principio, no tengo dificultad en que se despachen. Sin embargo, tengo algunas dudas en cuanto a si todos están relacionados directamente con el tema del Transantiago. Creo que es excesivo que pidamos tal cantidad de oficios para una información que, a lo mejor, no es directamente atinente al tema que nos tiene que ocupar, que es el Transantiago.

Tengo mis dudas al respecto, por lo que pido que discutamos el tema con posterioridad, para ver si corresponde que todos y cada uno de estos oficios sean expedidos por la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ayer resolvimos tratarlos hoy, para no

resolver el tema con apresuramiento, pero volver a postergar el envío no me parece pertinente.

Considero que debemos hacer las observaciones necesarias, pedir aquellos oficios en los que estemos de acuerdo y dejar pendientes aquellos en los que no haya consenso.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece bien. No tengo deseos de prorrogar o interferir indebidamente el curso de la sesión, pero considero que sería deseable que el mismo diputado Cristián Monckeberg pudiera explicarnos las razones por las cuales pide algunos de estos oficios.

Si a usted le parece que deben ser despachados hoy, pido que los revisemos más adelante, para darles una vuelta, y si llega el diputado Monckeberg, a lo mejor valdría la pena escucharlo y saber por qué los está pidiendo. De no ser así, podríamos pronunciarnos ahora sobre los que nos parecen absolutamente atingentes y, con posterioridad, ver los otros que, a lo mejor, no lo son.

El señor HALES (Presidente).- ¿Por qué no despachamos los oficios respecto de los cuales no hay observaciones y mañana, al comenzar la sesión, vemos el resto de los oficios?

Hay que tener presente que ya serían dos días más que nos estamos dando desde que lo pidió el diputado Monckeberg.

¿Respecto de cuáles habría consultas, observaciones u objeciones?

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, por ejemplo, el número 4 señala que se oficie a Concesiones del MOP para que indique el número de viajes diarios que, en promedio, se realizan en las autopistas urbanas.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, quiero acoger su observación y, para ello, le propongo que identifique los oficios que le merecen dudas, a fin de tratarlos mañana y no discutirlos hoy.

Marquemos los que a usted le merecen alguna observación. Mientras tanto, recabo el acuerdo para despachar los otros.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Con mucho respeto, quiero decir que estos son oficios que ya estado 24 horas a la vista de lo señores diputados y no encuentro que contengan nada que sea de mucha complejidad o que no pudiera llegar hasta esta Comisión. Pienso que todo tipo de información debe ser bienvenida. Entonces, no entiendo por qué podríamos negarnos a contar con mayor información.

En consecuencia, si persiste alguna duda, pido que se voten los oficios, a fin de determinar si se piden o no. Me parece exagerado asignar otro día más para discutir oficios de información.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el artículo 52 de la Constitución Política establece que "Las comisiones investigadoras, a petición de un tercio de sus miembros, podrán despachar citaciones y solicitar antecedentes."

El requisito se cumple y, además, hemos tenido el tiempo suficiente para revisarlos, por lo cual solicito que se le dé curso a los oficios, sin perjuicio de tener a la vista, por ejemplo, el informe de auditoría al que ayer hizo mención el ex ministro de Hacienda Nicolás Eyzaguirre.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, tener dudas es razonable. Por ejemplo, respecto del oficio 4, que pide "que se oficie a Concesiones del MOP para que indique el número de viajes diarios que en promedio se realizan en autopistas urbanas", no sé si está directamente relacionado con la Comisión investigadora del Transantiago. Por eso, no me parece recomendable que se diga que uno no quiere que se oficie, que estamos obstaculizando el trabajo, etcétera.

El señor HALES (Presidente).- Permítanme ordenar el debate.

Le pido a los señores diputados, por mucho que sea su entusiasmo en debatir, que se inscriban y pidan la palabra, pues a todos se les otorgará, pero no intervengan simultáneamente, por cuanto ello constituye una falta al Reglamento.

Continúa con el uso de la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, decía que puede haber dudas razonables en cuanto a si el oficio está directamente relacionado con lo que se investiga. Yo planteé que me parece democrático y razonable pedir oficios.

Aunque alguna señora diputada diga que hemos tenido mucho tiempo para estudiarlos, también hemos tenido otras ocupaciones y, a lo mejor, no los hemos revisado con la suficiente tranquilidad. Por eso, creo razonable que se postergue una decisión por un rato más, para ver, hacia el final de la sesión, si se vana a despachar todos los oficios o si algunos son innecesarios.

Quiero que quede meridianamente claro que en absoluto me estoy oponiendo a que esta Comisión investigadora pida información. Lo que pasa es que, para su cometido, quizás el exceso de información que no es relevante puede distorsionar o no ayudar a nuestros propósitos.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, entiendo lo manifestado por la diputada señora Isabel Allende sobre el punto 4. Sin embargo, creo que en este caso lo que abunda no daña.

Me imagino que la intención del diputado Cristián Monckeberg fue aclarar dudas, en el sentido de transparentar cuánto se ha destinado, en cuanto a inversión en infraestructura, a las autopistas urbanas versus el transporte público.

Por lo tanto, es necesario que tengamos la mayor información posible.

En consecuencia, pido que definamos ahora el tema, porque en la sesión de ayer se tuvieron a la vista los oficios.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, tengo la obligación constitucional de enviar los oficios solicitados cuando un tercio de los diputados presentes concurre con su voto favorable.

La diputada Allende estaba en su derecho de expresar un comentario respecto de los oficios. No está imponiendo nada ni está haciendo mayor cuestión sobre la materia, sino simplemente quería más tiempo para que debatiéramos el punto. Así lo interpreto yo.

Por lo tanto, si ello es así y los oficios cuentan con el voto favorable de al menos un tercio de los diputados presentes en la Comisión, se procederá a su envío.

Sobre el particular, tiene la palabra el diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sin perjuicio de lo señalado por el Presidente de la Comisión, anuncio mi acuerdo, salvo en lo relativo a los dos primeros puntos, pues creo que no son atingentes a la materia que estamos investigando. Lo señalo para que quede constancia.

El señor HALES (Presidente).- En consecuencia, se enviarán los oficios.

Se suspende la sesión para recibir al señor Andrés Velasco, ministro de Hacienda.

-El señor Andrés Velasco, ministro de Hacienda, ingresa a la Sala de la Comisión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Doy la bienvenida al ministro Andrés Velasco.

La Comisión esperaba con especial interés su presencia. Independientemente de que ésta haya sido una citación y no una invitación, valoramos su comparecencia.

Los diputados están preparados para formularle consultas. Pero si usted quiere hacer uso de la palabra previamente, se la ofrezco.

El señor VELASCO (ministro de Hacienda).-
Muchas gracias, señor Presidente.

A continuación haré una pequeña introducción sobre la materia.

Concurro a la Comisión esta mañana con el ánimo de aportar constructivamente a la importante tarea de la Comisión Investigadora sobre el Plan Transantiago.

Quiero enfatizar que la Comisión ha sido muy exhaustiva en recabar la opinión y la información de todos los actores públicos y privados que han intervenido en este proceso. Este celo en su trabajo dará gran legitimidad a las conclusiones que queden plasmadas en su informe final. Y serán esas conclusiones las que nos entregarán mejores herramientas para que en el futuro podamos enfrentar más preparados iniciativas públicas tan importantes como este plan de transporte.

Antes de entrar plenamente en materia, quiero recordar a Claudio Juárez Muñoz, quien falleció inesperada y trágicamente la semana pasada.

Los diputados miembros de esta Comisión conocieron a Claudio Juárez, porque estuvo aquí mismo, en esta Comisión, prestando su testimonio hace unas semanas.

Claudio era ingeniero de la Universidad de Chile y jefe de la División de Finanzas Públicas de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda.

Fue uno de los muchos profesionales que brindaron sus esfuerzos y desvelos para mejorar el transporte público de Santiago. Se trató de un servidor público ejemplar, serio, riguroso y responsable. Ciertamente, sus esfuerzos no fueron los suficientes para que este plan se convirtiera en lo que tantas personas aspiraban, pero tengo confianza en que el transporte de Santiago mejorará precisamente gracias a las labores y a los desvelos de funcionarios públicos de calidad, como Claudio Juárez.

Lo quiero decir derechamente y al comienzo de mi presentación -a estas alturas no es novedoso y quizás parezca de Perogrullo, pero es importante señalarlo para enmarcar mi exposición-: el sistema Transantiago no ha andado bien, su operatoria ha enfrentado grandes dificultades y han sido los usuarios del transporte público de Santiago, en especial los más pobres, quienes han sufrido directamente estos problemas.

Por estos motivos, quiero recordar de modo especial en mi presentación a los millones de santiaguinos que han debido afrontar dificultades diarias para llegar a sus lugares de trabajo o de estudio. Hoy les aseguro a todos ellos que nadie del Gobierno ha quedado indiferente ante esta situación. El imperativo de la Presidenta Bachelet ha sido muy claro:

trabajar incansablemente hasta generar el sistema de transporte público que los santiaguinos se merecen.

Me parece que corresponde, además, hacer una declaración personal complementaria. Siempre he dicho con total claridad que la puesta en marcha del Transantiago fue una decisión de gobierno adoptada con la información disponible en ese momento. Mi concepción personal de responsabilidad en cuanto ministro de Estado es asumir plenamente y hacer propias las políticas adoptadas por el Gobierno en su conjunto. Así lo he hecho y lo hago con mucha claridad.

Tal como han mencionado otros invitados a esta Comisión, el Plan Transantiago ha sido una política de Estado, un proceso secuencial de reformas que ha involucrado una serie de etapas relacionadas. Usando una analogía deportiva que -entiendo- el diputado Carlos Montes ha utilizado en esta Comisión, puedo afirmar que el Transantiago ha sido una especie de posta de larga distancia, un relevo de fondistas que se inició allá por el año 2001 y que incluía el estudio, el diseño, la planificación y la aplicación de ese plan. Esta posta ha contado con la participación de diversos corredores de los sectores público y privado. Todos han tenido el objetivo común de llegar a la meta, pero claramente enfrentando mayores dificultades que las previstas originalmente.

Éste es un proceso que se inicia con un diagnóstico que ya tiene décadas y la convicción de que el sistema de transporte público de Santiago debía ser reformado. El antiguo régimen de las micros amarillas tenía graves falencias en materias, por ejemplo, de seguridad, de calidad, de congestión y de contaminación, y así lo reconocen múltiples estudios y diagnósticos al respecto.

El Plan Transantiago, cuyo desarrollo e implementación se inició en 2003, surgió como una respuesta a esta necesidad, ampliamente compartida, de cambio y de modernización. El gobierno del Presidente Lagos, con visión y con audacia, lo transformó en una prioridad de su gestión.

En el diseño del sistema -según entiendo- participaron no sólo técnicos de Gobierno, sino también académicos y consultores de algunas de las principales universidades del país. Continuar con la aplicación de este plan era parte del Programa de Gobierno de la Presidenta Bachelet. Ella lo había comprometido al país, y al asumir honró su palabra.

En su fase de implementación, que le correspondió al actual Gobierno y al igual que en la administración anterior, colaboraron activamente funcionarios de distintas carteras y de distintos servicios públicos, todos con el mandato de sacar adelante una iniciativa compleja, exigente, difícil, pero no por ello menos indispensable.

En esta ocasión, hago un reconocimiento al ex ministro Sergio Espejo, quien, de cara al país y con gran esfuerzo y costo personal, se dedicó por entero a esta empresa tan desafiante, como también al actual ministro René Cortázar, quien aceptó retornar al servicio público para hacerse cargo de un proyecto repleto de tremendos desafíos, que ha encarado con seriedad, capacidad y responsabilidad.

Ahora bien, desde el mundo privado, el plan también contó con actores que, al menos en ese momento, parecían ser los más capacitados para asumir esas labores. Les recuerdo que postularon y ganaron las licitaciones respectivas cuatro de los principales bancos del país, la cadena más importante de la industria del *retail* y la mayor empresa tecnológica de Chile. Además, cinco meses antes del inicio de la fase final del Plan Transantiago, uno de los principales operadores de transporte público del mundo -el principal de Francia-, el grupo Veolia, compró una participación en uno de los alimentadores de la zona oriente de Santiago, precisamente, para participar en esta reforma en curso.

También es importante recordar que las inversiones de los operadores de buses fueron financiadas por empresas tan importantes en el ámbito internacional como Volvo y HSBC, uno de los bancos comerciales más importantes del planeta.

En resumen, Transantiago ha sido una política que obedece a la necesidad incuestionable de hacer un cambio de fondo al sistema de transporte público de la Región Metropolitana. En esta reforma ha estado centrada la atención prioritaria de dos gobiernos, han participado académicos y consultores independientes de primer nivel y se han involucrado algunos de los principales actores privados del país y del extranjero; sin embargo, los resultados de esta primera etapa del Transantiago no han sido buenos. El país conoce muy bien la seriedad de los problemas que se han verificado.

¿A qué se deben estos problemas? Fundamentalmente, y como lo han afirmado las autoridades de Transportes que me han precedido en esta Comisión, a los incumplimientos de los contratos por parte de actores muy relevantes al sistema, como el AFT y los operadores, cuyo desempeño era esencial para llevar adelante la etapa de régimen.

La no disponibilidad de ciertos soportes tecnológicos, en particular, dificultó la normal operación del sistema e incidió en la calidad de servicio que se le brindaba a la gente.

Otras carencias también han incidido en los deficientes resultados iniciales, entre ellas, los incentivos imperfectos en los contratos para proveer servicios de calidad por parte de los operadores y la

ausencia de mayores atribuciones legales de la autoridad de Transporte para corregir ex post las falencias detectadas.

Como consecuencia de todas estas deficiencias, los santiaguinos han pagado un gran costo. Muchos ciudadanos han debido pasar demasiadas horas esperando el bus que los lleve al trabajo, en la mañana, o de vuelta a casa, al caer la noche. Esas personas han perdido tranquilidad y tiempo con sus seres queridos. A eso se debe la instrucción de la Presidenta de la República a su equipo de trabajar sin respiros hasta contar con un servicio de transporte público de más calidad y con menores tiempos de espera. Es precisamente lo que los santiaguinos merecen.

Señor Presidente, he sido invitado a informar sobre la participación que le ha correspondido al Ministerio de Hacienda en la implementación del plan Transantiago, y a ese punto le quiero dedicar algunos minutos adicionales.

Ayer concurrió a esta Comisión el ex ministro de Hacienda, señor Nicolás Eyzaguirre, quien reseñó las responsabilidades propias del Ministerio de Hacienda en relación con este plan. A riesgo de reiterar información que él hubiere podido entregar, me parece fundamental, para efectos del informe final de esta Comisión, relatar con detalle los montos de financiamiento público involucrados en el Transantiago. A fin de cuentas, ésa es la labor principal que le atañe al Ministerio de Hacienda en esta política pública.

En términos simples -ustedes lo saben muy bien-, el sistema Transantiago se basa en la licitación de áreas geográficas o vías de la ciudad a un operador. Este operador sirve el área concesionada, debiéndola cubrir en base a una malla de recorridos concordada con la autoridad. Los operadores de este sistema se dividen en cinco troncales, que efectúan los recorridos más largos, y los alimentadores que cubren nueve áreas, y que son los encargados de acercar a las personas hacia los servicios troncales. El Metro se integra al sistema cumpliendo un papel parecido al de los servicios troncales.

Claramente, una transformación tan importante del transporte público como ésta requiere de una infraestructura para las nuevas necesidades del sistema, como estaciones de trasbordo y multimodales, vías exclusivas, vías segregadas, nuevos paraderos. Disponer de la infraestructura necesaria ha sido y es una pieza clave para el buen funcionamiento del plan Transantiago.

En esta política de Estado, el principal rol del Ministerio de Hacienda es facilitar el financiamiento de las obras, ya sea en forma directa, a través de los presupuestos de los ministerios de Obras

Públicas, de la Vivienda o del FNDR, o en forma indirecta, a través de las concesiones, respecto de las cuales el fisco otorga garantías.

El plan Transantiago establecía una serie de obras para su partida. Tal como lo han señalado distintos invitados a esta Comisión, estas obras son los corredores Santa Rosa y Pajaritos, la conexión vial Blanco Encalada-Arica, la conexión vial Suiza-Las Rejas, las estaciones intermodales, las estaciones de trasbordo y la mantención de vías. Además de estas obras, estaba presupuestado que se realizaran otras después de la entrada en vigencia de la fase de régimen del Transantiago.

A continuación describiré estas obras de infraestructura, su forma de financiamiento, el gasto realizado en ellas durante el período 2004 y las proyecciones para el año en curso y para el que viene. Por motivos expositivos, y ojalá de claridad, las separaré en seis programas que se diferencian entre sí tanto por la fecha en que se ejecutaron las obras como por la forma de financiamiento. También se diferencian en cuanto a si constituyen o no gastos de la unidad de Transantiago y además en cuanto a si incluyen inversiones por concepto de estudios.

El primer programa, o programa N° 1, considera las obras no concesionadas que se comenzaron a ejecutar durante 2004. Éstas incluyen la construcción del corredor Pajaritos y la habilitación del corredor avenida Grecia, con un gasto de 17 mil millones de pesos. También incluye la estación de trasbordo Alameda, con un gasto total de 8 mil millones de pesos; la mantención de las avenidas Independencia y Recoleta, y los ejes Alameda, Santa Rosa Sur, San Pablo y Gran Avenida, con un gasto total de 20 mil millones de pesos. Asimismo, incluye la conexión Blanco Encalada-Arica, con un gasto de 16 mil millones de pesos.

Adicionalmente, y asociado al programa N° 1, se gastaron otros 19 mil millones de pesos entre expropiaciones y la administración del proceso.

En total, durante el período 2004-2007, el gasto en estas obras fue de 81 mil millones de pesos, de los cuales la mayoría corresponden a los años 2004 y 2005, con 35 y 48 por ciento del total, respectivamente.

Antes de continuar me parece importante recalcar que la estructura del financiamiento del Transantiago busca que todos los organismos públicos involucrados aporten recursos, dentro de sus márgenes presupuestarios. Por este motivo, el 34 por ciento de los fondos para el financiamiento del programa N° 1 provienen del presupuesto del MOP, el 47 por ciento del presupuesto del Minvu y el 19 por ciento restante del FNDR.

Debido a que sólo el Ministerio de Vivienda y Urbanismo cuenta con facultades y competencias técnicas para realizar intervenciones directas en la ciudad, el Ministerio de Obras Públicas y el FNDR mandatan al Minvu, mediante convenios, para la realización de estas obras, pagando los estados de pago que la unidad técnica Minvu les presenta, según el programa de obras comprometido.

El segundo programa, o programa N° 2, se refiere a las obras del Transantiago que fueron concesionadas antes de 2006. Entre éstas se incluyen la conexión vial Suiza-Las Rejas, la estación de intercambio modal de La Cisterna y la de Quinta Normal, la cual fue suspendida por la extensión del Metro a Maipú, y 24 estaciones de trasbordo.

El gasto total para las concesionarias, por concepto de estas obras, asciende a 108 mil millones de pesos, de los cuales 2 mil millones se desembolsaron en 2004; 10 mil millones en 2005 y 54 mil millones en 2006. Los restantes 44 mil millones, aproximadamente, deberán desembolsarse entre 2007 y 2008.

El tercer programa, o programa N° 3, se refiere a las obras no concesionadas que se comenzaron a ejecutar posteriormente, es decir, durante 2006. Entre estas obras, financiadas con presupuesto fiscal, se incluyen, entre otras, los corredores Las Industrias, Vicuña Mackenna, Parajitos Sur, extensión avenida Grecia, anillo intermedio inferior, y Pedro Aguirre Cerda. También incluye la construcción del primer tramo de la Costanera Sur, la construcción de estaciones de trasbordo del eje Alameda Apoquindo, la construcción de paraderos y la reposición de pavimentos y la mantención de infraestructura vial.

El gasto total estimado de las obras del programa 3, durante el período 2006-2008, asciende a 207 mil millones de pesos; un 27 por ciento de este gasto se realizó el 2006; un 44 por ciento en el presente año, y el restante 29 por ciento, está programado para el 2008.

Después de la puesta en marcha del Transantiago, en su fase de régimen, y debido a los problemas de calidad de servicio que presentó el sistema, en marzo del 2006, la Presidenta de la República ordenó un grupo de medidas de acción inmediata. Estas medidas constituyen el programa 4, e incluyen los siguientes ítems: aumento sustantivo del número de paraderos; construcción y operación de zonas pagas; mejoramiento de la segregación de pistas "sólo buses" y aumento del presupuesto para la mantención de la infraestructura. El gasto estimado de estas medidas para el presente año es de 41 mil millones de pesos y de 7 mil millones de pesos programados para el 2008.

Estas medidas implicaron un aumento del gasto de un 21 por ciento en el año 2006 respecto de lo que estaba inicialmente presupuestado.

El quinto programa de inversiones considera las obras que se comienzan a ejecutar durante 2007 y 2008. Estas obras incluyen el eje avenida Matta, con vías segregadas para los buses; la habilitación de la intersección calle San José avenida Diego Portales y el mejoramiento de los ejes Santa Rosa Sur, Departamental, Roma, Dorsal, Rinconada y Gran Avenida.

Estas obras implican un costo de 21 mil millones de pesos en el 2007 y de 61 mil millones de pesos en el 2008.

Por último, el sexto programa incluye los gastos relacionados con la unidad Transantiago, dependiente del Ministerio de Transportes. En estos gastos se incluyen tanto los administrativos como los estudios encargados por el Transantiago.

Durante el período 2003-2007, el gasto en este ítem es de 20 mil millones de pesos, de los cuales un 40 por ciento corresponde a estudios.

Cabe hacer notar que el gasto de esta unidad fue creciendo año a año, desde su creación el 2003, pasando de 2.300 millones de pesos, en promedio, en 2003 y 2004, a un gasto estimado de 10.400 millones de pesos el 2007. La estimación para el 2008 es de 9.700 millones de pesos.

En resumen, de estas cifras se pueden extraer tres observaciones generales: primera, si se suman todos los programas, se tiene que el gasto total en el período 2004, incluyendo lo programado hasta el 2008, alcanza a los 406 mil millones de pesos del 2007, es decir, casi exactamente 800 millones de dólares, lo cual, ciertamente, constituye un aporte sustantivo al plan de transportes de la Región Metropolitana; segunda, el gasto en infraestructura para el Transantiago crece año a año en el período que estamos considerando, ya que el gasto pasó de 36 mil millones de pesos el 2004 a más de 196 mil millones de pesos el 2007; tercera, la mayor parte del gasto relacionado con el Transantiago se financia de forma directa por el fisco. De hecho, del total de la inversión entre el 2004 y el 2007, sólo un 24 por ciento del monto está asociado a concesiones.

En resumen, ha existido un compromiso importante de recursos públicos para la infraestructura del proyecto Transantiago. Sin duda, es plausible identificar múltiples razones que expliquen las dificultades que ha tenido el plan en su aplicación. Pero la escasez de fondos para financiar las obras necesarias de infraestructura no ha sido una de ellas.

Este juicio es coherente con lo afirmado por el ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán, ante esta Comisión. Cito: "En conjunto" -con la

ministra Poblete y el ministro Espejo- "tomamos acciones y compartimos el tema con el ministro de Hacienda, con quien concordamos -estuvo extraordinariamente receptivo- darle prioridad presupuestaria al tema de Transantiago y, por lo tanto, ha habido un aumento de recursos.

"Ahora, quiero plantear también algo que sé que señaló el ministro Estévez. En estos momentos, la restricción para hacer más infraestructura no es de recursos, sino que tiene que ver con temas que varios ex ministros han planteado: la capacidad del Estado para intervenir estratégicamente en la ciudad."

Este juicio que hago ante la Comisión en materia de los recursos comprometidos para la infraestructura es concordante con lo planteado ayer en esta Comisión por el ex ministro de Hacienda, Nicolás Eyzaguirre, quien dijo y cito textualmente: "es claro que los recursos no eran la restricción, al menos de la concepción que nosotros recibimos del plan. Es mucho más probable que las dificultades emanadas de la intervención masiva de la ciudad, más problemas de capacidad de gestión de un sistema tan complejo y tan sistémico, que requiere la acción concertada de un conjunto de actores, haya sido lo que en definitiva haya conspirado en el conjunto de las partes, que debieron haber funcionado como un reloj."

Esos son los juicios formulados por el ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, y por el ex ministro de Hacienda, Nicolás Eyzaguirre, respectivamente.

El sistema de transportes de la ciudad de Santiago ha presentado fallas graves. Los principales afectados han sido los santiaguinos y su calidad de vida. Por ello, urge mejorar el sistema y el servicio que ese sistema brinda a las personas.

El ministro René Cortázar está liderando un proceso de adecuación fundamental del sistema Transantiago: la renegociación de contratos, el incremento de los incentivos para prestar un buen servicio, el rediseño de recorridos, los aumentos de frecuencias, etcétera. Todos son cambios importantes. El ministro se ha impuesto metas exigentes, y es lo que corresponde, porque la ciudadanía misma nos exige metas y logros.

No puede haber otro norte que corregir los problemas actuales del Transantiago y alcanzar un buen estándar de transporte público en Santiago.

Quedo a disposición de la Comisión para las consultas que puedan formular.

Muchas gracias.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, junto con agradecer la participación del ministro de

Hacienda, quiero recordar que el objetivo principal y único de esta Comisión es establecer responsabilidades políticas.

Tal como lo señala y lo enuncia la convocatoria, el único objeto es determinar, con los antecedentes que el ministro nos entregue, qué grado de responsabilidad existió al momento del diseño, de la puesta en marcha y, finalmente, de la implementación del Transantiago.

Para efectos de las actas quiero abordar dos temas. El primero es la decisión de comenzar el 10 de febrero. Algo ha anticipado el ministro, pero quisiera ahondar en la materia.

Hay dos versiones. Una dice que fue una decisión de gobierno, de un equipo, como lo acaba de señalar el ministro de Hacienda. Pero hay otra versión, dada por otros ministros del mismo gobierno, que señalan que fue una decisión del ministro de Transportes.

Para ser más precisos, en la primera tesis vemos al ministro de Hacienda, pero en la segunda tesis, en el sentido de que se trató de una decisión del ministro de Transportes, vemos al ministro Lagos Weber, al ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, quien dice que no supo nada a partir de agosto y que de ahí en adelante fue una decisión enteramente radicada en el Ministerio de Transportes. También está el ministro del Interior, Belisario Velasco, que además agrega que se opuso a esa decisión -me gustaría que esto se aclarara-, y finalmente vemos a la propia Presidenta de la República, que dice que ella sólo tenía intuiciones sobre esta materia, pero nunca tuvo certeza, y confiaba en el buen criterio de sus ministros.

Quiero nos aclare, de manera concluyente, cuál es su postura. ¿Es efectivo que fue partidario de poner en marcha el Transantiago el famoso 10F, como lo denominó el subsecretario Núñez? ¿Participó en esa decisión?

Después de escuchar al ministro Andrés Velasco, me queda claro -enhorabuena que así sea- que domina el tema. Lo hemos visto hablar, con gran soltura y muy empoderado, de financiamiento, etapas, programaciones, corredores segregados, zonas pagas y de muchos otros términos que dan cuenta de un gran manejo del modelo, de su concepción original y de las distintas etapas que ha ido sufriendo hasta convertirse en lo que hoy todos conocemos: el 10F. ¿Desde cuándo es especialista en la materia?

Ahora han ido apareciendo muchos informes que, al parecer, nadie conoció. ¿Tuvo a la vista el informe de Aditiva, Fundación Chile, Carabineros, Metro y la auditoría del BancoEstado? Cuando le preguntamos sobre tales informes a otros actores involucrados,

dicen no haber sabido de ellos o no haberle dado la importancia que ameritaban.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, respecto del primer punto planteado por el diputado Uriarte, he sido claro -espero serlo nuevamente- en señalar que fue una decisión de gobierno, una responsabilidad de todos quienes compartimos y participamos en el proceso. Los gobiernos toman decisiones con la información disponible en el momento y el caso en comento no fue la excepción. Con esa información disponible, hubo un trabajo de trabajo en equipo que llevó a una decisión de gobierno y, como parte de él, en mi calidad de ministro de Estado, entiendo la responsabilidad y asumo la decisión por completo.

En cuanto al segundo tema, debo aclarar que no soy un experto en transportes. Mi formación es la de un economista -para ser más preciso, de un macroeconomista- y he trabajado buena parte de mi vida profesional, incluso desde antes de entrar al ministerio, en temas propios de la macroeconomía, como, por ejemplo, en asuntos financieros, de crecimiento, monetarios, cambiarios, fiscales, etcétera. Mi única incursión académica en el tema del transporte fue un artículo publicado en 2004 y realizado junto a dos especialistas, don Andrés Gómez Lobo, profesor de la Universidad de Chile y experto en economía del transporte, y don Guillermo Díaz, seremi de Transportes y posteriormente subsecretario del ramo. En ese trabajo participé con dos expertos, y lo que aportaba era lo que correspondía a un economista con mi formación: dar una visión económica más general.

Con respecto a los diversos informes que menciona el diputado Uriarte, me gustaría clarificar que el informe de Metro, como es de conocimiento público, se le entregó a un conjunto de ministros que integraba el Comité de Ministros del Transantiago, en diciembre de 2006.

Este informe versaba fundamentalmente sobre la situación de Metro, asuntos de seguridad y las posibles medidas de mitigación a los riesgos que se podría enfrentar al inicio de la puesta en marcha.

Respecto del informe de BancoEstado, imagino que el diputado Uriarte alude a un informe de auditoría que, entiendo, habrían hecho los bancos que constituyen el AFT, en el que el BancoEstado sólo es uno de ellos.

Este informe se entregó al Superintendente de Bancos, quien, a su vez, lo entregó al Ministerio de Hacienda el 12 de abril de 2007.

El señor URIARTE.- El informe de los bancos es del 31 de enero de este año, es decir, 10 días antes de la entrada en funcionamiento del Transantiago. Quiero recordar que es un informe que advierte sobre

una serie de problemas operativos muy graves que, de haber sido conocido por sus destinatarios, el Gobierno de Chile, imagino que algo deberían haber hecho.

¿El ministro de Hacienda y el Gobierno conocieron los diversos informes que había: de Aditiva, Fundación Chile, Carabineros, Metro, la auditoría del BancoEstado o del AFT, entre otros? ¿Actuaron a sabiendas o por mera intuición? ¿Es posible que, sabiendo lo que iba a ocurrir, igual procedieran con su inicio?

El señor HALES (Presidente).- El diputado Burgos solicita una interrupción.

El señor URIARTE.- Se la concedo con todo gusto.

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

El señor BURGOS.- El informe de auditoría es encargado por los bancos del AFT -que integra, entre otros, el BancoEstado-, por lo que los destinatarios eran los bancos; no el gobierno.

El señor URIARTE.- Bancos socios en el AFT y contraparte del gobierno.

El señor BURGOS.- Sí, pero el encargo lo hacen los bancos, por lo que los destinatarios eran ellos. Quienes no leen ese documento son los mandantes.

El señor URIARTE.- El BancoEstado es el accionista mayoritario, con autoridades designadas por el Presidente de la República.

El señor BURGOS.- El BancoEstado y otros bancos que no son tan pequeños pidieron ese documento.

El señor URIARTE.- El AFT, consorcio integrado por bancos, tiene un accionista mayoritario que es el BancoEstado, cuyo presidente, comité ejecutivo y directorio es nombrado por el Presidente de la República, de acuerdo a su ley orgánica. Por lo tanto, imagino que el mandante y destinatario final de ese informe es el gobierno que, por lo demás, es la contraparte en un contrato de concesión con el AFT.

¿Qué hicieron con toda esa información?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Antes que nada, debo hacer una precisión.

Cuando el diputado Uriarte dice socio mayoritario, no alude a la definición estricta de mayoría -tener más del 50 por ciento- porque, según entiendo, el BancoEstado tiene 21 por ciento. Por lo tanto, se estaría ampliando mucho el concepto al calificarlo de "mayoritario".

En cuanto a los informes, no es sorprendente que en una política pública, con varios años de aplicación paulatina, de alta complejidad, exigente, técnica y con tantos cambios, hubiese una cantidad importante de informes de consultores privados y de

entes públicos y académicos. Ciertamente, en esta política pública, como en cualquier otra, especialmente por el alcance que tiene ésta, los ministros y, ciertamente, uno no sectorial, como quien habla, no tiene la posibilidad o la oportunidad de conocer en detalle el conjunto de estos informes.

Respecto de la auditoría solicitada por los bancos, que mencionaba tanto el diputado Uriarte como Burgos, haría un punto respecto del informe y uno más pertinente para el Ministerio de Hacienda, que es la relación con la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras.

Como bien decía el diputado Burgos, se trata de una auditoría que los cuatro bancos, de los cuales tres son privados y algunos de los principales bancos de Chile, solicitan a un auditor privado. Con posterioridad, ese informe se hace llegar a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras por parte del AFT, que es el consorcio que agrupa a los cuatro bancos, más el operador tecnológico y otras instituciones, todas privadas.

Es importante poner en contexto por qué y qué tipo de participación corresponde a la Superintendencia de Bancos en este sentido. Les recuerdo que esa Superintendencia -por lo demás ustedes saben muy bien- es una entidad autónoma del Estado, que se relaciona con el Gobierno sólo a través del Ministerio de Hacienda, cuya labor central es velar, no por el transporte público, sino por la integridad del sistema financiero, del sistema de pagos y por los intereses de los depositantes que ponen sus ahorros en el sistema financiero. Ocurre que las actividades o servicios que, en teoría, debía brindar el AFT califican como apoyo al giro bancario y, por lo tanto, en cuanto a ese aspecto solamente correspondía que hubiese una información al superintendente de Bancos. Ahora, ustedes comprenderán que, dada la labor del superintendente de Bancos no tiene que ver con el transporte público, era natural y comprensible, a mi juicio, que durante los meses en que se ponía en marcha, se preparaba y se implementaba esta etapa del Plan Transantiago, el Ministerio de Hacienda -y ciertamente quien habla- no consultó ni solicitó antecedentes al superintendente, simplemente porque no era su tema.

Una vez puesto en marcha el Plan, cuando los incumplimientos por parte del AFT y de los bancos que integran el AFT se vuelven manifiestos y provocan multas y otros aspectos de esa índole, en ese momento el superintendente -el 12 de abril, para ser precisos- me hace llegar ese informe y, con posterioridad, obviamente tenemos conversaciones al respecto.

Insisto: el rol de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras es la fiscalización del sistema financiero y, por lo tanto, no le compete

un rol en la regulación de los asuntos que tienen que ver con el transporte público o la calidad del mismo.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, ocurre que el tema no es la Superintendencia de Bancos, sino el informe. ¿Qué se hizo con el informe? Eso es lo que nos preocupa. Aquí estuvo el presidente del AFT, el ex ministro de Hacienda, don Nicolás Eyzaguirre, y el señor Fernando Promis, y todos han dicho que todos los informes que tuvieron los entregaron. ¿A quién? Al gobierno. Al mismo gobierno que tomó la decisión. Concretamente, quiero saber si usted tuvo o no a la vista ese informe y todos los que hemos conocido ahora.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, quiero reiterar con mucha claridad que ese informe lo recibí en abril.

Ahora bien, por qué ese documento, entre quienes lo conocieron en su momento, no gatilló una corrección de los problemas, creo que sería una muy buena pregunta y habría que formulársela a quienes plantearon el informe, a quienes obtuvieron el resultado de la auditoría e identificaron algunos problemas. Esto me lleva a la afirmación que formulé durante mis palabras iniciales, que tiene que ver con la fuente principal de las deficiencias del sistema: el incumplimiento de ciertos compromisos por parte de entes privados y, en especial, la no disponibilidad de soportes tecnológicos que eran esenciales para el funcionamiento del sistema.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer un par de consideraciones previas.

En primer lugar, creo que es importante tener presente, una vez más, que fue el AFT, con el BancoEstado como accionista principal, quien apañó un informe pedido por ellos mismos, que no le dio el fundamento que tenía, se lo guarda, no toma ninguna decisión al respecto y después lo manda al superintendente de Bancos e Instituciones Financieras para cumplir con la normativa de la ley de Bancos. ¡Por favor! De eso estamos hablando. El pobre superintendente -no sé en qué fecha lo recibe-, a lo más, no le dio la importancia que tenía. Esto amerita otra anotación en el prontuario del AFT, en el cuaderno separado o en el principal.

En segundo término, en general, todas las autoridades que han venido, tanto del anterior gobierno como del actual, a la hora de argumentar sobre las graves dificultades que tuvo el plan en vigor, que tenía el objetivo de reemplazar otro mal sistema,

señalan dos grandes consideraciones: primera, incapacidad del aparato del Estado de asumir la tarea diseñada, lo que parece ser un hecho indiscutido, más aun si el anterior y el actual ministro de Hacienda nos dicen que no faltaron fondos para las etapas diseñadas. Entonces, estamos ante una incapacidad del aparato del Estado para diseñar. Segunda -no lo han dicho, pero lo concluyo-, la incapacidad del aparato privado para asumir una tarea que dijo que podía asumir y cotidianamente seguimos pagando las consecuencias de aquello.

Esa conjunción, esa mezcla, resultó incendiaria. Era una verdadera mesa de dos patas, que mostraron dificultades graves a la hora del diseño y de la implementación.

Mirando hacia atrás, me gustaría que el ministro de Hacienda dé una opinión como macroeconomista de gran nivel que es. ¿En qué momento se piensa que un Estado pobre en su capacidad de implementación y que la empresa privada -que es jaguar en el mundo, pero que en esto no fue ni gato mojado- pudieran ser sustentadores de una revolución de esta naturaleza? ¿Cree que hubo un error en encargar tantos estudios y no poder apuntarle y saber si estábamos en condiciones de llevar a cabo satisfactoriamente este proyecto?

Por otra parte, ¿cómo va el tema? ¿En qué situación está el tema de los dineros? En ese sentido, le agradezco el detalle sobre el tema, ya que nunca habíamos recibido esta información con tanta precisión respecto de lo invertido. Sin embargo, también hay que destacar que se ha gastado mucho en los subsidios, dado que a los 800 millones de dólares debemos agregar 290 millones de dólares y 145 millones de dólares, con lo que pasamos los 1.200 millones de dólares de costo país.

Entonces, frente a eso, ¿cómo ve el problema, el tema de los 6.400 buses, la renovación de contratos, etcétera? ¿En qué momento podemos pensar que esto va a empezar a equilibrarse entre costos e ingresos? ¿O tal posibilidad resulta impensable en el mediano plazo y tenemos que ir asumiendo que ésta va a ser una carga para todos los chilenos por un largo tiempo?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Son buenas las dos inquietudes que plantea el diputado Burgos y las voy a abordar una a una.

Respecto de la capacidad de los entes, tanto públicos como privados, para llevar a cabo aquello a lo que se comprometieron, hay un espacio para la reflexión porque, por el lado público, estas cifras cuantiosas -ya las mencioné- de inversión en la ciudad requerían de al menos dos aspectos en su ejecución, que creo que

resultaron más demandantes y más inciertas en sus plazos de lo que en algún momento se pudo haber previsto.

Primero que nada -lo dije al pasar en mi introducción, pero lo recalco ahora-, las distorsiones y las complicaciones asociadas con una serie de intervenciones tan masivas en las vías públicas de una ciudad de 6 millones de habitantes, ya que son muchos los corredores y las avenidas en las cuales había obras de ensanche, de construcción de paraderos, de corredores segregados. Todo eso tiene un costo, ya que hay que detener el flujo, desviar el tráfico, la gente se demora y, muchas veces, se molesta. Por lo tanto, un asunto a considerar y una observación ex post que comparten muchas de las personas que entiendo han venido a esta comisión, es que éste era un proceso difícil y complicado, que costó llevar a cabo en los plazos y tiempos comprometidos.

Un segundo asunto tiene que ver con la puesta en marcha de estas obras, que se relaciona con todos sus aspectos legales y, en algunos casos, judiciales que son necesarios para hacer las obras, especialmente -no es el único, pero es uno de los principales- el proceso de expropiaciones. Cuando se va a ensanchar una avenida -por ejemplo, la avenida Santa Rosa, que es un corredor principal para el transporte en Santiago, tanto público como privado-, esa obra requiere una cantidad importante de expropiaciones, que además tienen un plazo variable. Recordemos que el Ejecutivo, por sí solo, no controla ni puede pretender controlar esos plazos y, por lo tanto, ahí también hubo dificultades, en el sentido de que los plazos de ejecución conspiraron contra los buenos resultados del sistema.

Ciertamente, así como había responsabilidades públicas, hay también -esto es muy importante- responsabilidades privadas que no se cumplieron. Es absolutamente central tener esto presente, porque cuando se diseña un sistema en el cual se licitan servicios tan importantes como el manejo de fondos, el soporte tecnológico y el sistema de pagos, y concurren a esa licitación -no perdamos esto de vista, porque es muy importante- cuatro de los principales bancos de Chile, incluyendo tres de los principales bancos privados, que no solamente funcionan en Chile, sino también en el resto de América Latina y, algunos, en Europa -es decir, en buena parte del mundo-, y también, como parte de este consorcio, una de las principales empresas del rubro del retail en Chile y, probablemente, también en América Latina, y uno de los principales proveedores de tecnología en Chile, y ganan esa licitación, es dable esperar y tener la expectativa de que esas empresas van a cumplir de modo oportuno con lo comprometido. Pero hoy es evidente -creo que no hay

dos voces al respecto- que muchos de esos aspectos tecnológicos y de esos servicios que los operadores privados y, en especial, los miembros del consorcio del AFT debían brindar oportunamente, o no se brindaron o no se entregaron oportunamente. Eso explica, a mi juicio, buena parte de los problemas que el sistema tuvo al entrar en su fase de régimen.

Entonces, ciertamente, concuerdo con el diputado Burgos en que aquí hay una reflexión que corresponde hacer respecto de la capacidad que tuvieron estos distintos agentes para ejecutar oportunamente lo que habían comprometido. Hay ahí una lección que nos dice algo respecto de la complejidad de este tipo de políticas públicas y la capacidad para cumplir los compromisos al interior de un diseño de política pública.

El diputado Burgos también me preguntó respecto de los flujos financieros comprometidos por el Fisco para apoyar la labor del Transantiago de aquí en adelante.

Sobre ese tema quiero enfatizar que el principal aporte del Fisco al Transantiago es, precisa y exactamente, la infraestructura. Si consideramos que el monto total que se ha gastado y se ha comprometido desde el 2003 al 2008 bordea los 800 millones de dólares, vemos que el aporte es sustantivo y, que por lo demás, tiene una lógica que está presente en otros sistemas de transporte, como el Metro, en que la contribución del Fisco a tal sistema viene dado por el aporte a las inversiones, a los trabajos, a la construcción de nuevas líneas, etcétera. Y para el 2008, como parte del programa 5 de obras que detallé, se contempla un gasto por 61 mil millones de pesos. Creo que es un aporte importante, que nos ayudará a paliar y, ojalá, a corregir buena parte de las deficiencias del Transantiago.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el ministro se refirió, a grandes rasgos, a qué se debía el fracaso del Transantiago y mencionó el incumplimiento de los contratos, la nula disponibilidad de soporte tecnológico, los incentivos imperfectos en los contratos y a la ausencia de atribuciones legales que permitieran ejercer una mayor autoridad.

¿No le falta mencionar las mallas de recorridos, la subestimación de los tiempos de trasbordo, la poca relevancia que se dio a la infraestructura en el gobierno anterior, la poca información a los usuarios, los buses que se pusieron a último minuto? ¿No cree que ha faltado autocrítica respecto de la labor del Ministerio de Transportes y ha traspasado más la responsabilidad hacia los privados, sin hacer alusión a la que le cabe al sector público?

Asimismo, quiero que se pronuncie respecto de las afirmaciones del ministro Bitrán a esta Comisión, quien claramente señaló que las reuniones se habían suspendido en agosto y que nunca más habían tenido comunicación. Incluso, manifestó que "si hubiesen conocido el informe de la Fundación Chile y de Aditiva, probablemente los acontecimientos podrían haber sido distintos. Pero con información imperfecta e incompleta es razonable que se cometan errores."

Además, expresa: "Pero cuando hay un ministro responsable de una política pública y un comité donde el resto de los ministros participan por razones complementarias, no corresponde que nosotros insistamos en forma desmedida. Si el ministro responsable siente que maneja todos los hilos del tema, es poco lo que los otros ministros, no informados, pueden hacer al respecto."

Quiero que se pronuncie respecto de las afirmaciones del ministro Bitrán, que claramente señaló que el ministro Espejo no los había incorporado en la toma de decisiones, que se contrapone con lo que afirma usted, en el sentido de que se trató de una decisión de equipo.

¿Es efectivo que había muchas comprometidas si se postergaba la puesta en marcha nuevamente? ¿Cuánto le costaría al país no echarlo andar? Mucho se ha dicho que ésta fue una decisión económica, en la cual usted presionó mucho debido a los altos costos que significaba para el Estado no echarlo a andar el 10 de febrero. Quiero que por fin se aclare esa duda que, probablemente, asalta a todos los diputados presentes.

Por otra parte, usted debe haber visto que en la encuesta Cerc ha empeorado la percepción ciudadana del Transantiago. A su vez, la Presidenta en su momento dijo que algo le decía que no había que echarlo a andar. ¿No cree que ese "algo" debió haber sido usted, el ministro Espejo, el ministro Bitrán o algún miembro de su Comité de Ministros que debió decirle que no había que echar a andar el plan?

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

El señor VELASCO.- Señor Presidente, la diputada Rubilar plantea varios puntos. Trataré de abordarlos todos.

Primero, señala las causas de los problemas del Transantiago. Ciertamente, planteé las que me parecen centrales, porque tienen que ver con las bases del sistema. Hablé del incumplimiento tecnológico, de la no disponibilidad del soporte tecnológico. También me referí a imperfecciones en los incentivos implícitos en los contratos y a las facultadas limitadas que tiene la autoridad de transportes para corregir *ex post* las dificultades que se vayan detectando.

Por cierto, no pretendo que ésa sea una lista total y completamente exhaustiva. No soy -reitero- una persona que haya trabajado en su vida profesional en el rubro del transporte y, por lo tanto, no me cabe ninguna duda de que quienes sí lo han hecho podrán identificar otros elementos que se deban agregar a esa lista.

La diputada Rubilar mencionaba, por ejemplo, la malla de recorridos. Entiendo que el ministro Cortázar ha estado trabajando con los operadores para efectuar ajustes a los recorridos, de modo que, en una ciudad que crece, en que la ubicación de las personas va cambiando con el crecimiento demográfico y económico, ellos se adecuen a las necesidades de la gente. Eso me parece un asunto a considerar y no tengo duda alguna de que debe haber otros factores que mi lista no exhaustiva probablemente no incorporó o no trató en detalle.

Respecto del proceso de trabajo del Comité de Ministros y las veces en que se reunió, considero importante poner el punto en el contexto en que se trabaja en cualquier entidad, entre otras, en un gobierno. En cualquier gobierno, y en especial cuando se trata de una política pública de la importancia de ésta, siempre hay múltiples reuniones, comités, comisiones y oportunidades para conversar. Y más que centrarse en el formalismo de la citación de un comité en particular que se puede haber reunido en algunas ocasiones, lo importante es afirmar -yo lo hago sin un asomo de duda- que siempre hubo la disponibilidad de las distintas personas involucradas para intercambiar información y efectuar las reuniones y las conversaciones que el asunto requería. Como Ministerio de Hacienda participamos en todas aquellas que nos correspondía, dado el mandato de nuestra Cartera, cual es velar por los aspectos fiscales y financieros del país.

Además, la diputada Rubilar inquiere acerca de las potenciales multas y si eso habría incidido en las decisiones que se tomaron respecto de la etapa final del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Primero preguntó si era efectivo que existían esas multas.

El señor VELASCO.- Lo que existía es lo que establecen los contratos. El detalle preciso es fácil de obtener: sencillamente se deben revisar los textos escritos.

Según recuerdo, cuando se realizó una postergación anterior -no conozco el detalle, porque no se trataba de mi Cartera-, según entiendo, se saldaron compromisos.

Ahora voy al asunto de fondo y quiero ser muy claro y tajante al respecto.

El asunto de los posibles costos fiscales no fue un factor que estuviese siquiera puesto sobre la mesa a la hora de analizar la ocasión más adecuada para la puesta en marcha del Transantiago. Incluso, con posterioridad he visto en la prensa algunas estimaciones respecto de los posibles montos. Quiero aclarar, precisa y exactamente, que en ese momento no era un factor que estuviera sobre la mesa. Ni siquiera hicimos esa estimación, porque no era un factor a considerar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor ministro, ¿me puede contestar la pregunta referida a la Presidenta de la República?

El señor VELASCO (ministro de Hacienda).- Señor Presidente, respecto de la consulta de la diputada Rubilar creo haber sido muy claro.

Aquí hubo una decisión de gobierno y, por lo tanto, las decisiones que adoptan los gobiernos deben ser asumidas por todos sus miembros. Así entiendo la responsabilidad de un ministro de Estado. La implementación de una política pública como ésta corresponde a los ministros. Entonces, en ese sentido hablo de una decisión de gobierno.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Se lo preguntaba porque la Presidenta tenía una cierta sensación.

Por otra parte, si no me equivoco, el ministro Velasco señaló que el presupuesto crecía año a año y habló de 36 mil millones de pesos en 2004 y de 196 mil millones de pesos en 2007. Hubo un crecimiento paulatino, pero la sensación que me embarga es que debió haber sido al revés, por cuanto debió hacerse una gran inversión en infraestructura antes de echar a andar el sistema. Es decir, es como preguntar qué fue primero: ¿el huevo o la gallina?

El ministro Bitrán manifestó que el Gobierno había dado una prioridad importante al tema del transporte, dando a entender que eso no había ocurrido en el gobierno anterior, lo cual se aprecia en las cifras, porque invertir hoy en un proyecto que ya se ha echado a andar es un poco complejo. Además, como usted se ha referido a las inversiones hasta el 2008, ¿por qué no se esperó hasta ese año para haber echado a andar el plan? Este sistema de transporte, tan malo como el anterior -es cuestión de salir a la calle para comprobarlo-, le cuesta al país muchos recursos y no significa ninguna mejora en la calidad del transporte respecto de lo que había anteriormente, que le costaba cero peso a todos los chilenos. ¿Cuál es su opinión al respecto?

Finalmente, me gustaría que el ministro Velasco opinara sobre lo que han indicado los expertos, en el sentido de que no es posible normalizar el Transantiago a diciembre de este año.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, los ministros del gobierno de la Presidenta Bachelet somos los primeros en constatar que el sistema ha presentado dificultades y que la calidad del servicio no ha estado acorde con lo que la gente se merece. Por eso, el mandato de la Presidenta ha sido trabajar sin descanso en esta materia, como lo está haciendo el ministro Cortázar y todos quienes, en materia de transporte, apoyamos y seguiremos apoyando su gestión.

Respecto de la pregunta de que la infraestructura no había recibido la atención necesaria o que se merecía, creo que esa afirmación difícilmente se condice con montos de inversión como los que planteé en mi intervención inicial. Les recuerdo que sólo en las obras no concesionadas del primer programa que se empieza a aplicar -no ahora, sino en 2004- se contemplaron inversiones por un monto de 81 mil millones de pesos.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor ministro, no son apreciaciones mías, sino del ex subsecretario Guillermo Díaz y del ex ministro Sergio Espejo.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, frente a esas cifras, cabe preguntarse si son importantes, tanto en el contexto de este programa como en el contexto general de los gastos del Fisco. Cuando hablamos que sólo en la parte no concesionada de las obras y sólo en un período inicial se invirtieron 81 mil millones de pesos -alrededor de 140 ó 150 millones de dólares de la época- y vemos que en el conjunto de las obras de este período se hace una inversión de 800 millones de dólares, difícilmente, sobre la base de esas cifras, se puede llegar a la conclusión de que ha habido un esfuerzo insuficiente en materia de infraestructura.

Ahora, el desglose de esos seis programas indica que el grueso de esos gastos es anterior al 2007. De hecho, de los seis programas que delineé, sólo uno corresponde al período actual y al 2008, pero todos los demás son anteriores.

Reitero lo que señalé inicialmente. El juicio que puedo entregar responsablemente a esta Comisión, y que es coincidente con lo planteado ayer por el ex ministro Eyzaguirre, por el ex ministro Espejo y por otras autoridades, es que la disponibilidad de fondos para financiar las obras programadas no fue restrictiva en cuanto al funcionamiento y puesta en marcha del Transantiago.

La señora RUBILAR (doña karla).- ¿Y en cuanto a la afirmación de la Fundación Chile y de Aditiva de que no era posible normalizar la situación de aquí a diciembre?

El señor VELASCO.- Reitero que el ministro Cortázar se ha autoimpuesto metas importantes y ha tomado medidas que son coherentes para poder alcanzar esa meta.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, la tarea de nuestra Comisión es determinar las responsabilidades en la implementación de un plan cuyos resultados todos conocemos. Y todos compartimos el dolor, la impotencia y la frustración de la gente.

No puedo dejar de preguntar algo que he repetido en reiteradas oportunidades. Si uno ve la complejidad del plan, si mide las consecuencias que tenía para 5 millones de ciudadanos, si piensa en el trastorno para la ciudad y si considera esta inversión de más de 800 millones de dólares, la primera pregunta al ministro es si de verdad se justificaba lanzar un programa así.

Comparto lo que dijo el ex ministro Eyzaguirre de que las micros amarillas no eran una maravilla, por los problemas de congestión, de seguridad, etcétera.

El ministro Velasco, como economista, tiene que conocer nuestras limitaciones. Comparto la reflexión del diputado Burgos en cuanto a que sabemos nuestras limitaciones como país para gestionar fondos y coordinar actividades. Es importante también la falta de una autoridad metropolitana de Transportes que hubiera actuado como cabeza visible y no esta ambigüedad de un Comité de Ministros que no tiene una cabeza visible capaz de tomar determinaciones y que en un momento dado señale hacia dónde se va.

¿Qué motivó al ministro de Hacienda y a otros ministros a transformar este plan en una política de Estado, en una prioridad de la gestión del Presidente Lagos, sabiendo lo que esto podía significar y el costo que implicaría?

Chile tiene muchísimas necesidades y, muy probablemente, otras prioridades. Por ejemplo, como recordarán el Presidente de esta Comisión y los diputados que representan a los distritos de la Región Metropolitana, que han participado en seminarios temáticos sobre las aguas lluvia y que conocen este drama que se produce cada invierno, siempre nos han dicho que para solucionar ese problema se requiere una inversión superior a los 1.000 millones de dólares que este país no está en condiciones de bancar.

¿Por qué, conociendo las restricciones y las limitaciones que había, se tomó la decisión de echar a andar el Transantiago el 10 de febrero? Me interesa conocer especialmente cuál fue la participación del ministro Andrés Velasco en esa decisión.

Ayer, el ex ministro Nicolás Eyzaguirre nos señaló -y estoy de acuerdo en ello- que un ministro de Hacienda no sólo debe velar por el adecuado gasto de los recursos fiscales y resguardar los ingresos generales de la Nación, sino que, por definición -si lo puedo decir así, porque estas son mis palabras, pero estoy tratando de interpretar lo que él afirmó-, un ministro de Hacienda debe ser desconfiado, ya que siempre le presentan los proyectos como los mejores y como los más sustentables, que sólo necesitan el puntapié inicial con fondos fiscales y que luego marcharán por sí solos. Por lo tanto, por definición el ministro de Hacienda debe ser desconfiado.

En ese contexto, ¿cómo es posible que, a sabiendas de que este proyecto descansaba en varios elementos que no estaban preparados y que no había tenido marcha blanca, hayan permitido que el Transantiago partiera el 10 de febrero?

Si consideramos las cifras contundentes que nos acaba de entregar el ministro de Hacienda, que indican que no podemos echarle la culpa a la falta de recursos, porque hubo fondos suficientes, entonces ni siquiera hubo una razón fiscal, por lo supuestos montos de las multas, que permitieran decir no había más remedio que iniciar el plan. Entonces, ¿por qué se echo a andar el plan?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, la diputada Isabel Allende plantea dos preguntas, si es que entendí bien. Una tiene que ver con la lógica que inicialmente justificó una reforma como ésta y la otra se relaciona con las distintas etapas de implementación del proyecto.

Respecto de la primera, les recuerdo que yo no formaba parte del aparato estatal cuando esta reforma se concibió y diseño, por lo que difícilmente podría compartir con ustedes las razones que en ese momento se esgrimieron. Ahora, como ciudadano y como persona interesada en los asuntos públicos, y creo que todos los aquí presentes, habremos tenido oportunidad de conocer los muchísimos trabajos, artículos de prensa, seminarios y otros antecedentes que contenían un diagnóstico respecto del cual no recuerdo haber visto muchas objeciones o diferencias. Y ese diagnóstico decía que había que cambiar de raíz el sistema de transporte público de Santiago.

Creo que los primeros en constatar aquello fueron los propios usuarios. No perdamos de vista, por ejemplo, un antecedente que hoy muchas veces se deja de lado: los tremendos problemas de seguridad personal que tenía el sistema antiguo, las miles de fatalidades que se producían cada año a consecuencia de accidentes en las calles de Santiago, en la vía pública, vinculados

al transporte público. Tampoco debemos olvidar las horas que la gente perdía transportándose. Por lo tanto, creo que había razones bastante evidentes para los usuarios que justificaban el cambio del sistema.

Y también había razones técnicas, contenidas en múltiples trabajos que tenían que ver, por ejemplo, con el hecho de que el sistema tenía ineficiencias. ¿Qué cosa más ineficiente que hubiera un verdadero trencito de buses vacíos, a las 8 de la noche, en la Alameda, y que, además, contaminara? Era ineficiente desde el punto de vista de la contaminación, de la congestión, del uso de la vía pública y, ciertamente, de la calidad del servicio.

Por lo tanto, el diagnóstico que llevaba a buscar una reforma importante al transporte público de Santiago era ampliamente compartido. Los detalles sobre cómo se estructura una reforma son un asunto que se ha discutido y se seguirá discutiendo, y entiendo que éste es uno de los propósitos centrales de esta Comisión. Al respecto, quiero mencionar un asunto que la diputada Allende enfatiza -y creo que realmente merece ese énfasis-, el de la autoridad metropolitana de transportes o de los entes fiscalizadores y coordinadores del aparato público. Sin duda, ha quedado en evidencia que un Estado con más facultades de coordinación y, en un caso extremo, de fiscalización o de corrección de los problemas que se detectan, es una estructura deseable. En ese espíritu, el Gobierno de la Presidenta Bachelet ha enviado al Congreso Nacional un proyecto de ley que establece una autoridad metropolitana de transportes.

Respecto de la implementación de las distintas fases y tiempos, quiero rescatar dos elementos: primero, que éste era un esquema de reforma que tenía etapas y, por lo tanto, no perdamos de vista que en el tiempo se fueron implementando las diversas etapas. Y respecto de esto -si se me permite un matiz con lo que manifestó la diputada Isabel Allende-, creo que efectivamente hubo marcha blanca. No perdamos de vista que los operadores, ya empresarizados y agrupados, empezaron a operar en el nuevo sistema doce o dieciséis meses -no lo recuerdo exactamente- antes de febrero de 2007. Por lo tanto, ese período fue de transición, y lo que se inició en febrero de 2007 era otra etapa de esta transición gradual de implementación del sistema.

¿Con qué información se entra a esa última etapa? Quiero hacer hincapié en este punto, porque me parece central. Se trabaja con la información disponible en ese momento.

Es labor de todos los días de las personas que diseñan y aplican políticas públicas -los parlamentarios son codiseñadores de éstas- el tratar de resumir la información disponible en un minuto para

tomar decisiones. En ese momento -es importante decirlo, y así lo recalcó el ministro Espejo cuando asistió a la Comisión-, ni los proveedores del sistema de pagos en el AFT, ni el operador tecnológico, ni los operadores privados de buses solicitaron que, por ineficiencias o insuficiencias tecnológicas o de cualquier otra índole, se postergara la decisión.

Sin duda, había ciertas fuentes de incertidumbre respecto de algunos aspectos tecnológicos, como, por ejemplo, la remuneración por pasajero transportado. Pero, en ese momento, los mismos privados involucrados en el sistema daban garantías de que el sistema tendría un grado suficiente de operatividad, de modo que se pudiese entrar en esta fase final.

Ésa era la información disponible en aquel momento -éste es el clásico dilema de las políticas públicas- y al final se procedió como todos saben.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, señalé que prácticamente no hubo marcha blanca, y lo que sostiene el ministro en tal sentido es totalmente insuficiente, porque lo que se hizo fue mínimo. Incluso se ha llegado a hablar del *big Bang*, porque esto afectó a la totalidad. Además, de acuerdo a lo que estaba diseñado, no era posible parcializarlo. Es evidente que se trató de un cambio total.

Ni el ministro de Hacienda ni yo somos expertos en transportes, pero algo hemos aprendido al respecto, por lo que es necesario clarificarlo.

En segundo lugar, el ministro insiste que se procedió con la información de que se disponía. Estaba claro que esto no se había probado, pero sí existían algunos indicios. Si hubiera habido una mínima preocupación de los responsables de una política de esta magnitud, en que están involucrados 800 millones de dólares, sin contar los 290 millones y los 145 millones de dólares adicionales, tendrían que haberse interesado en aquellas valoraciones que ya se tenían. En ese sentido, comparto lo que han señalado el diputado Uriarte y otros diputados.

Hemos visto el informe de la Fundación Chile y muchos otros más, y todos coinciden en señalar gran cantidad de incertidumbre y dudas. Todos apuntaban a que este plan no estaba preparado.

Estoy convencida de que nos hicieron falta muchas cosas, entre otras, una autoridad metropolitana. Pero hay responsabilidades involucradas y los ministros quieren asumirla en conjunto.

Sé que es doloroso, pero comparto que se le haya pedido la renuncia al ministro Espejo, porque él era el ministro sectorial, y en la vida uno debe asumir las responsabilidades de su sector. Pero en esta

materia también hay involucrados otros ministros, y dejar el punto en una cierta ambigüedad, al afirmar que todos asumen la responsabilidad, no me satisface.

Creo que el ministro de Hacienda podría haber tenido una opinión formada, clara, en ese momento. Un ministro de Hacienda es consultado sobre cualquier política pública del país, porque no se mueve un dedo sin que Hacienda tenga una opinión -bien lo sabemos los parlamentarios-, por lo que insisto en mi pregunta: ¿por qué no jugó un rol más activo, como corresponde a un ministro de Hacienda preocupado de las finanzas públicas?

¿Por qué invertimos toda esa cantidad de dinero en algo que tenía resultados inciertos, que estuvo mal diseñado y, además -lo que es insólito-, con unos contratos que contenían mecanismos completamente perversos, que el ministro Cortázar debió cambiar?

Cuesta creer que después todos nos demos cuenta de que faltaba una autoridad, que los contratos eran perversos, que no estaba listo el aspecto tecnológico.

¿Qué lo lleva a no actuar como corresponde a un ministro de Hacienda? Tengo claro que no es ministro de Transportes, pero me extraña que, como ministro de Hacienda, no haya manifestado que el plan Transantiago no estaba preparado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.00 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el ministro de Hacienda, Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, la diputada Isabel Allende habla de una mínima preocupación, y le puedo dar garantías, muy responsablemente, de que hubo una máxima preocupación, de parte de todos los miembros del Gobierno de la Presidenta Bachelet, por sacar adelante este plan difícil, exigente y complejo.

Ciertamente, a pesar de esos esfuerzos, los resultados no han sido los esperados y la Presidenta de la República ha sido la primera en planteárselo así a la ciudadanía.

Según la información disponible en ese momento, se adoptaron ciertas decisiones. Respecto del asunto de los informes, ya fui requerido y me referí a ello en detalle.

En cuanto a la pregunta por los 800 millones en infraestructura y el costo fiscal, es importante tomar nota de lo siguiente: primero, que eran inversiones que se venían dando en el tiempo -ya lo mencionaron varios diputados-; segundo, se trata de inversiones contempladas el presupuesto de la República de diversos años, cuya justificación, magnitud y

utilidad fueron ampliamente discutidas en distintos foros, incluyendo el principal: el Congreso Nacional.

En cuanto a la pregunta de si las inversiones se justificaban o eran necesarias -pensé que la inquietud iba en otra dirección: si los recursos habían sido los suficientes-, creo haberme dirigido a ese punto cuando señalé que, a mi juicio, la disponibilidad de fondos, dada la frecuencia de inversiones, no fue la limitante central.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Rubilar y el diputado Uriarte solicitan que la Secretaría registre en el cuaderno aparte la última intervención del señor ministro.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, ayer estuve con grupos de mujeres de Recoleta e Independencia y todas hicieron la misma pregunta: ¿Qué hizo que el 10F -para mí, el 10 fatídico- se haya implementado Transantiago con tantas falencias?

Varios invitados que han asistido a la Comisión han protegido, de alguna forma, al ex Presidente Ricardo Lagos y han pateado el problema al Gobierno de la Presidenta Bachelet, en mi opinión injustamente. Hay una gran y grave responsabilidad del actual gobierno, pero que está amarrada al anterior. El ex ministro Ravinet declaró que fue una decisión de Gobierno y dejó entrever que si hubiese estado el Presidente Lagos seguramente el plan se habría postergado.

Ayer, el ex ministro Eyzaguirre dijo que Transantiago no estuvo listo durante el gobierno del Presidente Lagos y que por esa razón se postergó en su oportunidad. Da la impresión de que quiere decir que había que postergarlo nuevamente, por las condiciones por todos conocidas y por la falta de elementos para implementar el plan.

Para los diputados de los distritos de la Región Metropolitana es una tortura ver el drama que viven los santiaguinos.

¿Cuánto pesó para usted, como ministro de Hacienda, esa decisión que usted califica "de gobierno"?

Para los que participaron en la decisión del "10 fatídico", los costos financieros por postergar el Transantiago venían del gobierno del ex Presidente Lagos -me refiero a las compensaciones, indemnizaciones por lucro cesante para los operadores y a todo lo asociado a los contratos y a los incentivos perversos-, y también influía el costo electoral que significaba su postergación. Es decir, había una presión muy grande para el Gobierno de la Presidenta Bachelet. Quiero que

se refiera a esos costos financieros, porque se ha hablado de las multas.

La prensa da cuenta que, en relación a la reserva técnica, había 57 millones de dólares aportados por los operadores, que se perdieron por la postergación de octubre a febrero, por lucro cesante y por indemnizaciones en general.

¿Cuánto ha costado en realidad?

Se ha cuestionado mucho la decisión de gobierno y creo que aquí hay mucho de "amarre".

Por otra parte, ¿pesó de alguna forma, tanto para usted como para quienes tomaron la decisión, el costo social? Tengo claro que es ministro de Hacienda, pero también es ciudadano, padre y forma parte de la comunidad santiaguina, por lo que imagino que intuía los problemas y la angustia que sufre la gente hasta hoy por no tener recorridos ni buses, porque el Transantiago fue implementado en la forma que se hizo. ¿Cuánto pesó ese costo social?

Por último, hay una declaración suya en referencia al subsidio que dice que los pagos de Transantiago, sus tarifas, fueron diseñados con criterios técnicos, con un modelo matemático hecho por técnicos del ministerio en conjunto con los mejores consultores de la plaza -consultores que han sido sumamente criticados en esta Comisión-. Luego declara tener confianza en el sistema tarifario y en ese diseño, más que los observadores de pasillo y los comentaristas de salón.

¿Por qué ya no confía en ellos -me imagino-, pero sigue inyectando recursos indiscriminadamente en el Transantiago? ¿Por qué no hablamos derechamente de un subsidio para este plan? ¿Por qué no sinceramos la discusión? ¿Cuáles son los montos asignados para este año a todo el Transantiago? Se habla de una infraestructura al 2008 y al 2010, pero la gente ya no da más con este plan.

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

El señor VELASCO.- Una reforma de transporte público de esta magnitud no puede sino tener objetivos sociales. Tener un mejor transporte para Santiago es, en sí mismo, un objetivo social y, por lo tanto, no me cabe ninguna duda de que, en la concepción inicial de este plan, en su diseño y en su implementación, todas las personas involucradas tuvimos -asumo mi responsabilidad plena como ministro de Estado del gobierno de la Presidenta Bachelet- el objetivo central de brindar un mejor sistema de transportes. Hasta el momento, ese objetivo no se ha cumplido. Sin embargo, seguiremos trabajando en pos de esa meta central, porque las dificultades que la gente ha sufrido deben corregirse.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Esto pudo haberse evitado porque, al 31 de enero, ustedes contaban con todos los informes que recomendaban no implementar el Transantiago y describía los riesgos que ello implicaba. No sacamos nada con lamentarse después a costa de tanto sufrimiento y drama humano. ¿Qué sacamos?

El señor VELASCO.- Precisamente, en la segunda parte de mi respuesta iba a abordar esos temas que reitera la diputada Nogueira.

Quiero ser muy claro en un punto que se ha puesto sobre la mesa por segunda vez, por lo que seré todo lo enfático que sea necesario. El asunto de los potenciales costos fiscales no fue un factor en el proceso de decisiones tomadas. Lo dije anteriormente y ahora lo reitero.

Además, quiero recordar que, en este proceso de implementación por etapas, ya con anterioridad se produjo una postergación. Y algunos de los pagos que se gatillaban en virtud de la estructura de contratos, ya se habían producido; por lo tanto, había experiencia en esa materia y ese criterio no había sido impedimento para tomar decisiones en ese momento.

Recuerdo también un aspecto técnico no menor. Estos pagos se efectuaban desde la reserva técnica. La reserva técnica -estoy seguro que la diputada Nogueira entiende muy bien esto- no es patrimonio del Fisco, sino del sistema, por lo que hablar de un costo fiscal asociado a que se gatillaran estos compromisos no es exacto en ese sentido particular.

En cuanto a declaraciones que formulé en algún momento respecto del sistema tarifario del Transantiago, en marzo, debo aclarar que esas afirmaciones fueron muy sencillas. Había un diseño respecto del financiamiento y me parecía prematuro que, a pocas semanas de la operatoria del sistema en esa fase, cuando recién se empezaban a tener datos acerca de los aspectos financieros del sistema, se emitieran juicios tajantes respecto de su sistema de financiamiento y tarificación. Creo que fue y es una afirmación de la más elemental prudencia.

Hubo un diseño en el que participaron expertos de los sectores público y privado, además del mundo académico, por lo que, habiéndose iniciado recién la operatoria de ese sistema de tarificación, no me parecía oportuno emitir un juicio respecto de su viabilidad más adelante. Ése era el alcance de mi afirmación, que ahora aclaro.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Finalmente, quiero formular dos consultas.

¿El ministro de Hacienda se ha planteado el establecimiento de un subsidio?

En segundo lugar, para que le quede claro a la gente que observa esta sesión, si no fueron motivos

financieros, porque nunca los tomó en consideración -de verdad esperaba que me dijera que sí lo hizo, para entender esta decisión-, y si bien se consideraron los costos sociales, se falló, porque los costos sociales que han pagado los chilenos han sido tremendos, ¿fueron motivos electorales los que lo apuraron a iniciar el plan Transantiago?

El señor VELASCO.- Señor Presidente, para que la gente que observa la sesión en sus casas lo escuche claramente, quiero descartar del modo más tajante y categórico posible la afirmación que ha hecho la diputada Nogueira. Me cuesta entender la lógica o el sentido que pudiera tener esa afirmación.

Lo dije en mi intervención inicial y lo reitero ahora. Había una reforma en marcha, había un compromiso planteado por el Gobierno de avanzar en los tramos posteriores de esa reforma y ésta tenía un objetivo que, hasta el momento, ciertamente no se ha alcanzado: mejorar el transporte público. La voluntad de avanzar en las etapas se tomó fruto de un trabajo en equipo y se trató de una decisión de Gobierno, que correspondía -lo dijo la diputada y hago eco de esas palabras- a una política de Estado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En esta Comisión, el subsecretario Danilo Núñez dijo que no había otra opción más que implementarlo en esta fecha, porque el año que venía había elecciones municipales, y el siguiente, parlamentarias. Un funcionario de Gobierno dijo aquí mismo que ésa era la razón por la cual había que implementarlo. Entendimos todos que fue una razón electoral.

Ahora, como dice usted, fue una política de Estado, una decisión de Gobierno. Pero uno finalmente piensa que estuvieron como con orejeras, con los oídos tapados, porque todos los diputados han dicho que había cinco o seis informes que recomendaban que no se implementara el plan en ese momento, porque no estaban dadas las condiciones. Sin embargo, usted dice que teníamos un mapa trazado. ¿Pero no había posibilidad de modificar ese plan trazado tomando en consideración las carencias?

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

El señor VELASCO.- Señor Presidente, en asuntos tan serios e importantes como éste, es clave partir del diagnóstico correcto y de los hechos fidedignos y fehacientes. Y un hecho fidedigno y fehaciente -y le consta a la Comisión- es que esos informes versaban sobre materias muy distintas.

Por ejemplo, la auditoría encargada por los bancos a una auditora privada no contiene recomendaciones respecto de la postergación. Por el contrario, identifica problemas, soluciones y mecanismos para llevar a cabo la corrección de tales

problemas. Por lo tanto, ésa es materia que está en manos de la Comisión. Ahora, respecto de la afirmación que pasa de los supuestos contenidos de algunos documentos al consenso que habría existido respecto de las decisiones que debían tomarse, creo que ese vínculo sencillamente no está ahí.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, quedan quince minutos para el término de la sesión. Por lo tanto, sugiero que cada diputado hable sólo tres minutos; de lo contrario, terminará la sesión y no van a alcanzar a intervenir todos.

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, a mi juicio, el Plan Transantiago fracasó, ya que presta un muy mal servicio a los usuarios, existen demasiados transbordos, tiene áreas sin cobertura, se produce hacinamiento de la gente en el Metro, etcétera.

Digo esto porque, como dijo la diputada Isabel Allende, Hacienda estudia muy bien cuando debe entregar fondos públicos. Los diputados y las Pymes sabemos cuánto cuesta obtener esos fondos.

Aparte de los subsidios en infraestructura, que nunca tuvo disponibles el sistema anterior, se han entregado 290 millones de dólares a un sistema que ha fallado absolutamente. De esos recursos, ¿cuánto dinero fue a parar a cada uno de los operadores, porque entiendo que a ellos fue a para ese dinero? ¿Cuánto recibió el AFT?

Ahora bien, respecto de la solución de normalización a que se refiere el ministro Cortázar - que a nadie ha explicado qué significa-, me gustaría que eso implicara satisfacción al usuario, porque en ese caso quedaría contento.

En definitiva, ¿cuánto le correspondió a cada uno de los operadores, porque sé que es posible sacar ese cálculo? ¿Cuánto les va a corresponder de los 145 millones de dólares que se están solicitando ahora?

Creo que había otra solución. Por ello, me gustaría consultarle al ministro de Hacienda si evaluaron otra solución, en el sentido de que quizás era mejor ponerse colorado una vez y no amarillo -como las micros antiguas- millones de veces. ¿Se evaluó la posibilidad cierta, no utópica, de haber terminado de una vez por todas con los operadores que no cumplieron?

Todos los funcionarios públicos, desde el más alto hasta quienes colaboraron en distintos aspectos, nos han dicho que los operadores no cumplieron. Se dice que había contratos, pero éste es un Estado de derecho y la justicia tiene que decidir cuando alguien cumple y cuando no, y todos sabemos qué pasa cuando alguien no cumple. No nos digan que era lo que estaba escrito. El subsecretario Danilo Núñez dijo que fueron engañados, y cuando alguien engaña, está fuera del negocio. Entonces, ¿por qué el AFT no está fuera del negocio?

¿Cuánto dinero costaba esa decisión? ¿Era un juicio muy largo? ¿Hubo temor de enfrentar a los operadores?

En definitiva, me gustaría saber si esa posibilidad se evaluó, porque alguna explicación hay que darle a la gente de las comunas de Cerro Navia, Quinta Normal y Lo Prado que en estos momentos, mientras nosotros discutimos, están sufriendo muchas situaciones complejas, como la falta de frecuencias, y durante las horas *peak* de la mañana y de la noche, el hacinamiento indigno.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Señor Presidente, el diputado Carlos Olivares pregunta por el aporte de recursos públicos aprobados por el Congreso Nacional al sistema Transantiago durante el 2007.

A mi juicio, este aporte obedece a una lógica de la más elemental sensibilidad social, ya que se ha prestado un servicio que no es de calidad y no correspondía exigirle a la gente que pague más por dicho servicio. Por esa razón se solicitó un apoyo fiscal, que fue autorizado por el Congreso.

Ahora bien, por su intermedio, señor Presidente, me pregunto si el diputado Carlos Olivares habría preferido que a los ciudadanos y ciudadanas de Cerro Navia, de Quinta Normal o de Lo Prado les subieran la tarifa, precisamente en este período en que el sistema no está brindando un servicio de transporte de la calidad que las personas de esos sectores merecen.

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

El señor OLIVARES.- Creo que en mi intervención dejé claramente establecido lo que habría preferido: que hubiésemos evaluado una situación distinta.

Insisto en que me gustaría saber cuántos de esos 290 millones de dólares le corresponde a cada operador.

Una situación distinta, que se hace en un Estado de derecho, habría sido terminar con el Transantiago. Ésa es la solución que yo habría preferido.

El señor VELASCO.- Con mucho gusto contesto las inquietudes del diputado Olivares.

Respecto del aporte fiscal, espero haber sido claro: me parece un elemento de la más elemental sensibilidad social. Así lo estimó este Congreso y por eso aprobó los recursos de los que estamos hablando.

¿Qué se hizo con esa plata? Repito de manera clara, sencilla y transparente: se remuneró a los distintos participantes en el sistema, que le brindan este servicio a las personas del modo que está

contemplado en los contratos. Y esos contratos son públicos; son de conocimiento público.

Entiendo que esta Comisión -espero que el Presidente me corrija si me equivoco- y el Congreso Nacional han solicitado esos textos, los que están en su poder y, por lo tanto, ustedes conocen. Las remuneraciones, los pagos que se han hecho, son los que corresponden a esos contratos. Ni un peso más; ni un peso menos.

En aquellos casos en que había un incumplimiento manifiesto de algunos de estos servicios -es decir, servicios que no se habían prestado-, no se remuneró, porque el servicio no estaba disponible para la gente.

Por lo tanto, ésa es la respuesta precisa a la inquietud del diputado Olivares.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, cedo mi tiempo al diputado Gonzalo Uriarte.

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

El señor URIARTE.- Hay una pregunta que le inquieta mucho a la diputada Cristi, y no puedo dejar de formularla: ¿qué está haciendo el Ministerio de Hacienda por hacerse cargo del problema de los recorridos, que si bien lo está tratando el Ministerio de Transportes, también dice relación con el uso de fondos públicos que salen del Ministerio de Hacienda? ¿Han tenido alguna injerencia, como ministerio, en el mejoramiento de los recorridos y en la creación de nuevos recorridos, porque hoy el sistema -que funciona de manera monopólica, según los contratos- impide que se puedan modificar los recorridos como los usuarios esperan.

¿El ministro de Hacienda tuvo conocimiento de los contratos que se redactaron y se firmaron entre el Gobierno de Chile, representando al Estado y a los usuarios, y los operadores?

Por otro lado, ¿a qué se refiere con su afirmación de que los legisladores somos codiseñadores de políticas públicas como las del Transantiago? Hasta donde sé, desde 2002, a este Congreso Nacional no se le preguntó nunca nada sobre el Transantiago, ni acerca de los recorridos, ni de las estaciones intermodales, de las transferencias, ni de los buses, ni de nada. Menos aún de plata.

Por consiguiente, quiero que me aclare a qué se refiere con esta coparticipación.

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

El señor VELASCO.- Parto por la última pregunta, porque la respuesta es muy fácil.

El señor HALES (Presidente).- Señor Velasco, el diputado Olivares considera que su pregunta no ha sido contestada. Se lo señalo para que pueda hacerlo en el tiempo que queda.

El señor VELASCO.- Con mucho gusto, señor Presidente.

Perfeccionaré mi respuesta y después me dedicaré a responder las consultas del diputado Uriarte.

Disculpe que sea reiterativo, pero la remuneración a cada operador es la que corresponde a los contratos suscritos, los cuales son de conocimiento de la Comisión. Y en casos como el incumplimiento del AFT de ciertos servicios que no fueron prestados, no hubo remuneración.

Ahora bien, coincido con lo manifestado por el diputado Carlos Olivares en algo que está implícito en su pregunta, en el sentido de que habría sido bueno que la autoridad de transporte, en este caso el ministerio correspondiente, tuviese mayores atribuciones para tomar cartas en el asunto en aquellos casos de manifiesto incumplimiento de ciertos compromisos. Por eso, además del proyecto de ley de autoridad metropolitana de transporte, el Gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet envió al Congreso Nacional un proyecto de ley de administrador provisional, que otorga al regulador facultades de administración provisional en este sistema de servicios de utilidad pública, que es análogo a las facultades que tienen otros reguladores en la provisión de otros servicios de utilidad pública. En este sentido, la consulta del diputado Olivares apunta en una dirección que, entiendo, fue recogida en ese proyecto de ley.

Respecto de las preguntas planteadas por el diputado Gonzalo Uriarte, partiré por la última.

Cuando hice alusión a los gastos en infraestructura, dije que estaban en los presupuestos de los años respectivos, y como país democrático los presupuestos de gasto público son presentados al Congreso Nacional para su discusión, enmienda y eventual aprobación. Ése era el alcance de mi afirmación, que espero haya quedado clara.

En cuanto a los contratos, es importante tener claro que el Estado de Chile, en cualquier período, sea un mes, un semestre o un año, firma contratos con proveedores privados de servicios de una gran variedad.

El señor HALES (Presidente).- Perdone que lo interrumpa, señor Velasco, pero hay un acuerdo para prorrogar la sesión sólo hasta las 14.00 horas.

¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta que nos llamen para votar?

Acordado.

Continúa con el uso de la palabra el señor Andrés Velasco.

El señor VELASCO.- Como dije, hay licitaciones, contratos de prestación de servicios, contratos de compras, en fin, decenas de contratos que el Gobierno suscribe con distintos proveedores o entidades del sector privado. Ciertamente, como ministro de Hacienda -es decir, no sectorial-, no pretendería hacer una revisión exhaustiva de cada uno de los contratos en los cuales el Estado se involucra para la prestación de servicios por parte de privados.

Por último, respecto de los recorridos, el ministro Cortázar está embarcado en un proceso de rediseño y perfeccionamiento de éstos. Por eso, no será sorpresa si les digo que como éste es un campo muy específico, que excede las responsabilidades del Ministerio de Hacienda.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, quiero formular tres consultas relacionadas con la labor del ministro de Hacienda, que tiene que ver con las finanzas -obviamente, no le voy a preguntar sobre los recorridos, porque menos mal que no los está viendo el ministro de Hacienda; para eso está el ministro de Transportes-.

Asumo que el ministro de Hacienda debería tener más o menos clara esta materia, para darnos algunas luces en cuanto a lo que ocurrirá en el futuro.

Hay una discusión respecto de la subvención al transporte público. De hecho, el señor Juan Enrique Coeymans, el 9 de julio -si no me equivoco-, afirmó: "Esta modernización se planteó como algo que podía llevarse a cabo sin que el Gobierno desembolsara recurso alguno. Ése fue el primer gran error estratégico en el planteamiento del Transantiago."

Me gustaría saber qué opinión le merecen esas expresiones del señor Coeymans y si fue un error diseñar el plan sin subvención estatal. De ser afirmativa su respuesta, ¿cuáles son las proyecciones que tiene Hacienda acerca del financiamiento del Transantiago? ¿Es posible que este plan se autofinancie en la medida en que funcione correctamente?

Ayer, el ex ministro Nicolás Eyzaguirre señaló que el Transantiago eventualmente podría llegar a autofinanciarse. ¿O definitivamente tendremos que ir hacia el financiamiento por parte del Estado?

¿Cree que el plan de transporte público entregado a la administración de la Presidenta Bachelet fracasó producto de las falencias que se generaron en su diseño o el problema se produjo después?

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

El señor VELASCO.- Señor Presidente, primero me remitiré al diseño inicial y a los distintos aportes financieros que hacen diversos agentes.

Reitero -lo dije en algún momento-: no estuve presente en el momento del diseño inicial. Por lo tanto, no querría elaborar hipótesis sobre qué argumentos se esgrimieron o no en esa oportunidad. Pero hay cierta lógica económica que, en mi concepto, cualquier economista u observador informado puede deducir, que tiene que ver con algo que ya mencioné: que el sistema anterior, el de las micros amarillas, no tenía subsidio.

Ese sistema tenía grandes ineficiencias, en el sentido económico de la palabra: con los recursos no se hacía el uso productivo que podía haberse hecho. El ejemplo lo di en un momento y lo repito: ¿qué cosa más ineficiente que ver trencitos de buses vacíos a la hora de más tráfico? Es ineficiente desde el punto de vista del uso del material rodante, del gasto de combustible, del espacio público, de la contaminación, etcétera.

Por consiguiente, un diseño que contemplaba corregir ineficiencias y brindar un mejor servicio usando de mejor modo los recursos tiene una cierta lógica económica.

Respecto del aporte público, es importante no perder de vista que esto no significa que el Estado estuviese o esté ausente del proceso desde una perspectiva financiera, porque -en algún momento lo manifesté- el aporte que hace el Estado en materia de infraestructura es cuantioso. Ciertamente, estos 800 millones de dólares que se invierten a partir de comienzos de esta década y están proyectados hasta el 2008 constituyen un aporte significativo a los costos totales del sistema. Entonces, ese diseño inicial incluía -si estaba en los presupuestos de ese momento- una contribución del Estado por esta vía.

Y en cuanto a las proyecciones futuras, creo que es importante recalcar lo que el ministro de Transportes ha manifestado en más de una ocasión: el sistema se encuentra en un período de transición y hay nuevos contratos, que están operando desde hace muy poco tiempo. Por lo tanto, la información con que se cuenta en este momento acerca de la estructura definitiva, tanto de ingresos como de egresos del sistema, es muy parcial.

Finalmente, quiero reafirmar el compromiso del Gobierno de la Presidenta Bachelet para mejorar este sistema de transporte público. Por cierto, estamos muy conscientes -y hago mías las palabras expresadas por los señores diputados al respecto- del impacto que han tenido las deficiencias de dicho sistema en la calidad de vida de los residentes de la ciudad de Santiago. Por eso, la prioridad central del Gobierno de la Presidenta de la República es enmendar estos

problemas y darle a la gente un sistema de transporte de la calidad que se merece.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco la participación del ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco.

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

-Se levantó la sesión a las 14.05 horas.

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