

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 39ª sesión celebrada el lunes 19 de noviembre de 2007, de 10:39
a 13:27 horas.**

SUMARIO:

Se recibió a la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes señora Ximena Rincón y señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Reiterar el oficio enviado al Ministerio de Transportes solicitando se remitan las “Actas del Comité Técnico de Implementación del Transantiago.”

2.- Reiterar el oficio enviado al Ministro Secretario General de la Presidencia solicitando se sirva remitir una nómina de los contratos celebrados entre entidades pertenecientes a la Administración del Estado y la Empresa SONDA y la evaluación que las diversas reparticiones públicas tienen de los servicios prestados por dicha empresa.

3.- Solicitar a los dueños de la Empresa Alsacia S.A. se sirvan instruir a su Gerente General señor Gibrán Harcha que concurra a prestar su testimonio ante esta Comisión.

4.- La Comisión acordó por la unanimidad de sus miembros dejar constancia de la nula colaboración prestada por los bancos privados que son parte del Administrador Financiero del Transantiago a la investigación que desarrolla esta Comisión.

5.- Incorporar a las Actas de la Comisión la encuesta realizada por el Instituto Libertad y Desarrollo sobre el Transporte Público de Santiago.

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;
Burgos, don Jorge;
Cristi, doña María Angélica;
Farías, don Ramón;

Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro, y
Uriarte, don Gonzalo.

También concurren el Diputado señor Silber y la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes señora Ximena Rincón y señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto.

III. CUENTA:

1.- Documentos elaborados por la Biblioteca del Congreso Nacional:

- a) Informe que contiene extractos de las versiones taquigráficas de las sesiones de esta Comisión en los que constan los reconocimientos efectuados por los invitados de responsabilidades, errores u omisiones en el ámbito de la materia investigada por ésta;
- b) Cuadro comparativo de las auditorías elaboradas por los bancos accionistas al Administrador Financiero del Transantiago en los meses de enero y octubre del presente año y de la presentación efectuada por el señor Andrés Silva.

2.- Informe de la Sección de Economía y Evaluación Presupuestaria de la Oficina de Informaciones, respecto de la discusión presupuestaria sobre el Plan Transantiago.

3.- Oficio de la I. Municipalidad de Providencia mediante el cual informa de las falencias que aún se pueden detectar en esa comuna respecto al transporte público a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

4.- Comunicación del Gerente General del Banco Santander por la que excusa su participación en la sesión de ayer en la tarde, debido a que se encontrará fuera del país por razones de negocios. Al mismo tiempo informa que dicha entidad financiera hace propios los antecedentes entregados por el AFT durante su participación en sesiones anteriores de esta Comisión.

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 32^a, 33^a y 34^a, se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones. El acta de la sesión 35^a, queda a disposición de las señoras y señores Diputados.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió a la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes señora Ximena Rincón y señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:27 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 39ª, celebrada en lunes 19 de noviembre de 2007,
de 10.40 a 13.26 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurren como invitados la intendenta de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano, y los ex intendentes señora Ximena Rincón y señores Víctor Jeame Barrueto y Marcelo Trivelli.

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 22ª, 23ª y 24ª se dan por aprobadas.

El acta de la sesión 25ª queda a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, haré circular el documento elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional que acaba de llegar y quienes lo requieran pueden solicitar una copia. Recoge citas textuales de algunos de los invitados.

Por otra parte, me gustaría pedir la opinión de los señores diputados, porque tengo la impresión que deberíamos dar por fracasada la sesión de hoy en la tarde.

El Banco Santander se excusó por escrito; CMR lo hizo verbalmente; Banco de Chile no se ha excusado.

Entonces, dados esos antecedentes y que algunos representantes de los bancos ha declarado en la prensa que su asistencia no es necesaria y que el señor Somerville me llamó el martes para pedirme que retiráramos la invitación, lo que no fue aceptado por la Comisión, cabe suponer que los otros dos bancos también se van a excusar.

Francamente, me permito juzgar como inadecuada esa situación para la cooperación que necesitábamos del grupo de socios del cerebro de Transantiago. Lo considero altamente preocupante porque, aunque no es la clave de la investigación, constituye un elemento importante.

Sobre la materia ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, me parece importante que comparezcan los representantes de los bancos, porque ellos son los propietarios. Tenían representantes en el AFT, pero, paradójicamente, los cambiaron a todos, y con ese gesto reconocen que los representantes anteriores no funcionaron como se esperaba. Algo no hicieron bien y por eso los cambiaron. Necesitamos conocer esa parte, además del aspecto relacionado con el financiamiento.

Por lo menos, pido que se llame a los dos bancos que no han confirmado, para tener la certeza de que no vendrán. No vaya a suceder que suspendamos la sesión y a última hora nos digan que están en condiciones de venir.

Además, pido que, en caso de que no vengan, mañana discutamos un cuestionario con consultas escritas, dado que son los propietarios del principal instrumento de funcionamiento del sistema.

El señor HALES (Presidente).- Lo que ha planteado el diputado Montes respecto al cuestionario quedó establecido en la sesión del jueves, donde señalamos que estábamos abiertos para recibir las preguntas de los señores diputados.

¿Alguien quiere agregar algo con respecto a la materia o procedemos conforme a lo propuesto por el diputado Montes y hacemos la consulta telefónica?

El señor MELERO.- Estoy de acuerdo.

El señor BURGOS.- Yo también.

El señor HALES (Presidente).- **Acordado.**

Entonces, pido al señor Secretario que insista con los representantes de los bancos a fin de tener una información definitiva para adoptar una decisión respecto de la sesión de la tarde.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en alguna oportunidad pedimos las actas del comité técnico, del ex Comité de Ministros, que funcionó hasta febrero de 2007. No sé si llegaron esas actas. Si no es así, me gustaría reiterar la petición.

El señor HALES (Presidente).- ¿Estamos hablando de aquello que fue entregado como extracto en un anillado?

El señor URIARTE.- No, señor Presidente. Pedimos las actas propiamente tales del comité técnico, y me gustaría reiterarlas en el caso de que no hayan llegado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Están seguros de que no han llegado las actas del comité técnico?

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- No, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Es muy pertinente la observación. Solicito a la Comisión que

acordemos un oficio de insistencia de lo que señala el diputado Uriarte.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, el señor Navarro ha hecho gran cuestión por la consulta que hizo la Comisión, a propuesta mía, acerca de los restantes negocios de la empresa del señor Navarro con el Estado. Hay muchos rumores de incumplimientos, que hubo problemas con el Registro Civil y con otros servicios. La respuesta del Ministerio de Hacienda no ha llegado.

Por lo tanto, pido que se insista en esa petición, para contar con esa información, antes de que termine el trabajo de la Comisión, y saber cuántos contratos hubo, de qué volumen y envergadura y, finalmente, qué pasó con ellos y qué resultados y dificultades tuvieron.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se pidió ese oficio, señor Secretario?

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

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para reiterar el oficio?

Acordado.

Recuerdo a la Secretaría que se había solicitado una actualización de los oficios solicitados por la Comisión y sus resultados.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- El martes estará disponible, señor Presidente.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero preguntar por el señor Gibrán Harcha, pues a pesar de haber intentado contar con su testimonio, no logramos su comparecencia.

Él declaró el viernes en el Diario Financiero sobre un eventual aumento de tarifas.

La verdad es que lamento mucho no contar con su testimonio en la Comisión, por lo que me gustaría saber si fue invitado, si se excusó o si nunca fue invitado.

El señor HALES (Presidente).- Don Gibrán Harcha fue invitado en tres oportunidades y rechazó la invitación.

El señor BURGOS.- ¿Por qué no se insiste una vez más? Habría que pedirle al mandante que instruya al funcionario a que venga. En este caso, se trata de la empresa Alsacia.

El señor MONTES.- Por lo menos para que explique sus declaraciones en la prensa.

El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece oficiar a la empresa, para solicitarle la comparecencia del señor Gibrán Harcha? Podría ser para el martes o miércoles.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, el informe que realizó la Biblioteca es muy completo, por lo que felicito a quienes lo elaboraron. ¿Podemos pedir una copia para cada uno?

El señor HALES (Presidente).- Este fue un trabajo dirigido por la señora Verónica Kulczewski y de un equipo de siete personas, quienes realizaron un seguimiento de todo el trabajo de la Comisión y de las casi sesenta personas que han comparecido. También está disponible para la prensa. En el curso de la mañana se enviará a los correos electrónicos de todos los señores diputados.

El señor BURGOS.- ¿Es posible que me den copia, lo antes posible, del documento mencionado en el punto 3 de la Cuenta? Se trata de un oficio del alcalde de Providencia.

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que entregue una copia del documento solicitado al diputado Burgos.

A continuación corresponde recibir a la intendenta de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano, y a los ex intendentes Ximena Rincón, Víctor Jeame Barrauto y Marcelo Trivelli.

El señor MELERO.- Respecto del procedimiento con los intendentes, sugiero que partamos de atrás hacia delante, es decir, que inicie su intervención el intendente más antiguo, el señor Trivelli; luego, que continúe la señora Ximena Rincón; después, el señor Víctor Barrauto, y, finalmente, la actual intendenta, señora Adriana Delpiano, con el objeto de tener una información cronológica.

El señor HALES (Presidente).- Estoy de acuerdo con su propuesta, señor diputado. Además, el ex intendente Marcelo Trivelli pidió intervenir en primer lugar, por razones de tiempo.

Por favor que ingresen los invitados.

-Los invitados ingresan a la sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- En nombre de la Comisión, les doy la bienvenida y agradezco su comparecencia.

Reitero verbalmente las disculpas que enviamos por escrito por lo que sucedió el día en que originalmente estaban invitados, en que se discutió el proyecto de ley de Presupuestos. Tenía la esperanza de poder sesionar en Comité y posteriormente solicitar la versión taquigráfica y refrendar el Acta, como lo hicimos anteriormente, pero dadas las características de la sesión, por lo que había ocurrido la noche anterior, especialmente por las permanentes votaciones, hizo imposible abandonar la Sala.

Además, les agradezco que se hayan podido adaptar al horario y fecha en que solicitamos su asistencia.

Ahora bien, les comunico que cada uno tendrá la oportunidad de exponer previamente y luego los diputados procederán a formular preguntas.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Marcelo Trivelli.

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, agradezco la invitación y la oportunidad de intercambiar opiniones.

La participación de la Intendencia en el programa de transporte urbano de Santiago surge a partir de conversaciones sostenidas a comienzos de 2002 en relación al proyecto que teníamos para hacer región en la capital, lo cual es tremendamente difícil, por cuanto se comparte territorio con entidades del gobierno central. Por tanto, en conversaciones con el Presidente de la República y con los ministros de la época, se aceptó la posibilidad de que el intendente fuera parte del Comité de Ministros y en 2003 participa como invitado.

En función de lo anterior, el programa general de la intendencia de Santiago tenía como objetivo trabajar por una mejor ciudad y darle un sentido de región a esta región capital, con el objeto de contar con más atribuciones, para igualar las de los intendentes del resto del país.

Al comienzo, se nos encargó la labor de imagen corporativa del plan de transporte público, por lo que me gustaría citar algunas frases del único documento escrito elaborado desde la Intendencia, que dicen relación con el resultado del programa.

Primero, quiero señalar que los antecedentes que teníamos era que los costos en términos de contaminación, salud, seguridad pública, seguridad del tránsito, etcétera, los pagaban todos los chilenos.

Las externalidades negativas del sistema de buses amarillos eran pagadas por todos, diluidas en la ineficiencia del sistema. Por lo tanto, existía la convicción de que una ciudad capital que quisiera ser competitiva a nivel internacional con otras capitales debía modernizar su transporte público. Desde nuestra perspectiva, en nuestro documento -del cual puedo dejar copia- expresamos frases como las siguientes: "No debe olvidarse que el plan generará cambios de hábitos en muchas personas".

En el punto 3.1 decía: "El plan producirá cambios significativos en la vida cotidiana de los habitantes de la Región Metropolitana". Decía también que "teníamos que tener un contacto muy directo en la institucionalidad nueva que se generara" y que "este órgano" -a propósito de lo que sería más adelante Transantiago- "deberá tener identidad propia y poseer

una fuerte relación con los gobiernos locales y con la ciudadanía en general".

En el 6.2 señalábamos que todavía "esta institucionalidad incipiente no cuenta con la suficiente credibilidad en cuanto a su efectiva ejecución".

En definitiva, nos hacíamos cargo de que un cambio en el transporte público de una ciudad como la nuestra iba a tener enormes impactos sobre la ciudadanía.

Al observar los puntos de vista sostenidos por quien habla, como intendente de Santiago en el Comité de Ministros -probablemente ya tienen esas actas-, se destaca que, si bien no contiene muchas referencias a cifras específicas de personas, las pocas que hay son sistemáticas en señalar, en primer lugar, la necesidad de una ley de Transantiago.

A propósito de la institucionalidad, y habiendo hecho referencia a una ley corta en otras materias, se señala: "El intendente Trivelli se refiere a este tema, citando la ley corta, que sería interesante explorar esta vía para Transantiago en forma paralela a la formulación institucional vigente", desde la perspectiva de trabajar una institucionalidad, dado que se veía que con la que se tenía era muy difícil implementar un sistema que sólo fuera de carácter coordinador.

En segundo término, el poder o las atribuciones de la Intendencia de Santiago son extremadamente pequeños de acuerdo a la institucionalidad vigente. Tanto es así que el señor Javier Etcheberry, en su comparecencia a esta Comisión, señaló que en Santiago hay muchos municipios, el gobierno regional no tiene atribuciones y éstas ni siquiera están radicadas en un determinado ministerio. Por lo tanto, desde esa perspectiva, no sólo éramos un invitado a este Comité de Ministros, sino que también se nos reconocía algo que era parte del diagnóstico que habíamos hecho.

En la comparecencia de Germán Correa éste señala sistemáticamente que su relación con el intendente fue conflictiva en tanto yo sostenía que la Intendencia y el gobierno regional debían tener más atribuciones, ya que estábamos más cerca de los gobiernos locales y porque era allí donde debía radicarse la administración de la ciudad, sin perjuicio de no tener la institucionalidad y la legislación vigente.

En tercer lugar, siempre fui partidario de que la tarifa se pagara por kilómetro recorrido y no por pasajero transportado. Así se ha consignado y, hasta donde hay referencia, en abril de 2003 así estaba contemplado. En el acta de esa fecha decía que "los troncales serían pagados por kilómetro recorrido y no por pasajero transportado. Sin embargo, esto se cambió.

A mi entender -y no hay constancia de lo que voy a decir, pero tengo el convencimiento de que así fue-, al haber kilómetro recorrido, no se empalma oferta y demanda en términos de ingresos y, por lo tanto, lo que se me señaló en el Comité de Ministros al plantear esto fue que si se pagaba por kilómetro recorrido, eso implicaba abrirse a la posibilidad de subsidio, de lo que siempre fui partidario. Es decir, el transporte público en una ciudad como Santiago y en las otras capitales de áreas metropolitanas de Chile debía haber subsidio, por cuanto se trataba de una política pública de equidad, dada la segregación que se había producido en nuestras ciudades y áreas metropolitanas. Luego, ese criterio se cambió por pasajero transportado, para no abrirse a la posibilidad del subsidio.

En cuarto lugar, hubo una preocupación ambiental, en términos de señalar que, al menos, la estructura tributaria del gas natural y del petróleo diésel fueran, al menos, neutros en términos de carga tributaria, dado que en la estructura que había en ese entonces existía una cierta preferencia por el diésel, combustible más contaminante que el gas natural.

Por otro lado, señalé la necesidad de mantener contacto cercano con la ciudadanía y, en el acta de julio de 2003, se consigna: "Señala el señor intendente que hay que compatibilizar la oferta que constituye el Transantiago y que su demanda debe abordarse a través de una encuesta, a objeto de que ambas se integren armónicamente". No había integración entre la oferta de transporte público que se estaba haciendo y la demanda de la ciudadanía, puesto que había muy poca información al respecto.

Se habló mucho de la participación ciudadana, en el entendido de informar, pero no de recoger información ni necesidades de los usuarios. Además, hay referencias a la seguridad pública, asociada a paraderos, ya que, al llegar la gente, iban a ser centros de delincuencia, puesto que, como no habría dinero en los buses, la lógica delincencial - y es algo que habíamos conversado con Carabineros- podía concentrarse en los paraderos. Por lo tanto, el diseño elaborado fue mucho más transparente que el original, con el fin de que la gente no quedara encajonada en los paraderos, sin saber lo que estaba pasando a su alrededor, y que tuviera una iluminación acorde a ese objetivo.

Me referiré brevemente al tema de la repavimentación de la Alameda. La información que se nos entregó fue traspasar recursos financieros al gobierno regional a través del FNDR, a objeto -como se nos señaló- de mejorar el porcentaje de decisión de inversión regional. Esto tenía que ver con los porcentajes, que eran un objetivo del gobierno, para que en la región se fueran tomando una mayor cantidad de decisiones.

Con respecto a por qué se aceptaba esta imposición en el Consejo Regional, la respuesta fue muy simple. En general, los FNDR no disminuyen y, por lo tanto, si en esta oportunidad nos traspasaban una cierta cantidad de dinero que venía amarrada a la repavimentación de la Alameda, dos años después, cuando no iba a estar ese proyecto, sería muy difícil disminuir esa cantidad de dinero, razón por la cual se hizo así.

Igual que en todas las obras de vialidad urbana, la entidad ejecutora fue el Serviu Metropolitano, quien realizó el diseño, llamó a propuesta y supervisó las obras. Los proyectos presentados por éste se llevaron al Consejo Regional bajo iniciativa del intendente y aprobados oportunamente, en primer lugar, por la Comisión de Transportes y, posteriormente, por el plenario del Consejo Regional.

Ahora me voy a referir a las condiciones de transporte urbano y vialidad en 2003. Debemos recordar que se estaban construyendo, en forma simultánea, la Costanera Norte, Vespucio Norte, Vespucio Sur, la línea 4, la extensión de la línea 2 del Metro y la Autopista Central. Todo el tráfico se realizaba en superficie en el centro de Santiago. Por lo tanto, había que preocuparse de intervenir la Alameda como eje estructurante en los meses de verano, entendiendo que el plazo de entrada en funcionamiento del Transantiago era inicialmente en noviembre de 2005 y la decisión de repavimentar la Alameda se tomó a mediados de 2003, a fin de que se cumplieran con las velocidades promedio que contemplaba el plan. A la postre se ha visto que se cumplieron los plazos en la reparación de las calzadas norte y sur y que, funcionalmente, la Alameda cumplió el objetivo para el cual fue definido, sin perjuicio de que la estética no se compecede con lo que debiera ser el eje principal de la ciudad.

En ese entendido y dada la situación de problemas que presentó la Alameda, el 19 de enero de 2005, poco antes de dejar el cargo, presenté al Consejo Regional un proyecto para que se contratara la realización de un estudio, que elaborara un informe sobre la Alameda, el cual fue contratado después bajo la administración de la señora Ximena Rincón, intendenta que siguió a mi período.

Quiero leer una de las conclusiones de un consejero regional, señor Fernando Amenábar, militante de la Unión Demócrata Independiente e ingeniero, quien, a propósito del informe del Dictuc, señaló: "Con respecto a los trabajos ejecutados, se encontraron pequeños problemas en la ejecución de los mismos, normales en toda construcción de envergadura, los que fueron solucionados durante el proceso, a saber, cortes en junta de dilatación, problemas de fraguados,

problemas de rugosidad, problemas de grietas en soluciones con hormigón.

" En general, los trabajos ejecutados por las empresas constructoras fueron realizados de acuerdo a las especificaciones entregadas por el SERVIU."

Esto es básicamente el tema de la Alameda. Si bien hubo problemas estéticos y de terminaciones del proyecto, siempre di la cara por lo bueno y lo malo de mi gestión en la Intendencia. Lo mismo ocurrió en el caso de la Alameda.

Finalmente, más que buscar culpables, creo que con un intendente elegido por votación popular, con atribuciones e institucionalidad necesarias, el desastre del Transantiago no hubiese existido.

Los problemas de la democracia se curan con más democracia y, en una política pública de esta envergadura, sostuve, sostengo y sostendré en el futuro la necesidad de democratizar las administraciones regionales para que exista responsabilidad política, para que ésta no sólo se establezca por una Comisión de la Cámara de Diputados, sino también para que haya una responsabilidad asociada a los votos de la ciudadanía.

Hay que desarrollar un marco jurídico descentralizado y radicado a nivel de la ciudad, tener responsabilidad política directa y medirla en las urnas, con un intendente elegido de manera democrática. Como en todo transporte público, creo que como país estamos en el momento de considerar subsidios para que no volvamos a tener tragedias como las del lago Maihue y problemas de seguridad del tránsito del transporte escolar...

El señor HALES (Presidente).- Señor Trivelli, disculpe la interrupción, pero el diputado Monckeberg quiere decir algo.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, tenemos cuatro invitados, debemos terminar la sesión a las 12.30 horas y es importante que los diputados puedan formular preguntas. Entonces, le pido a los invitados que sinteticen su intervención.

El señor HALES (Presidente).- Además, van a tener la oportunidad de intervenir cuando respondan las consultas.

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, estaba terminando mi intervención.

El señor HALES (Presidente).- El ánimo del diputado Monckeberg no es cortar las intervenciones, sino decirles que hagan una introducción, porque cuando contesten las consultas van a tener la oportunidad de señalar, probablemente, los mismos elementos que están desarrollando ahora.

Tiene la palabra la señora Ximena Rincón.

La señora RINCÓN (doña Ximena).- Señor Presidente, asumí como intendenta de la Región Metropolitana el 15 de febrero de 2005 y ocupé dicho cargo hasta el término del Gobierno del Presidente

Ricardo Lagos Escobar, el 11 de marzo de 2006. A diciembre de 2004, se habían realizado licitaciones de los troncales del programa Transantiago. A enero de 2005 se había finalizado la etapa de diseño del sistema de transporte público y definido el modelo de negocio. En enero de 2005 se abrieron las ofertas de los alimentadores y ya estaban en proceso otras dos licitaciones: la del AFT y la del Siaut.

En consecuencia, es importante tener presente que cuando asumí el 15 de febrero de 2005, todas estas cuestiones ya estaban definidas y acotadas por el Comité de Ministros. Tal como dijo mi antecesor, Marcelo Trivelli, hay un instructivo presidencial, el 001, de 7 de abril de 2003, que en su número 6 dispone que el Comité estará integrado por los ministros de Transportes y Telecomunicaciones y de Obras Públicas, quien lo preside; por los ministros de Vivienda y Urbanismo y de Bienes Nacionales, quien será su vicepresidente, y en calidad de invitados permanentes participarán el subsecretario de Transportes, el intendente de la Región Metropolitana, el director ejecutivo de la Comisión Nacional de Medio Ambiente, el coordinador general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, el secretario ejecutivo de la Sectra y el presidente del directorio de Metro S.A.

Durante el período en que me desempeñé como intendenta de la Región Metropolitana y presidenta del Gobierno Regional Metropolitano, se debió dar inicio, el 26 de agosto de 2005, a la operación de las nuevas empresas en la calle.

El ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones postergó dicha fecha el 22 de octubre de ese año. Dicha postergación fue comunicada en una de las reuniones del Comité de Ministros en la que participé.

Finalmente, el 22 de octubre de ese año, se incorporaron 1.200 buses nuevos, los cuales circularon por los antiguos recorridos con problemas de infraestructura vial, pavimentos, paraderos e iluminación. Quizás recordarán uno muy publicitado, en que era imposible que los buses pasaran por debajo de uno de los pasos bajo nivel en pleno centro de Santiago.

La situación vial de la Región Metropolitana de ese momento es conocida por todos los miembros de esta Comisión.

La primera situación que me correspondió enfrentar dice relación con los trabajos de reparación de la vereda o calzada sur de la Alameda y los reclamos y denuncias por las fallas en los arreglos efectuados el año anterior en la calzada norte.

Con el equipo del Serviu y la Comisión de Infraestructura del Gobierno Regional, logramos constituir un equipo de seguimiento que permitió

adelantar la fecha de entrega de la calzada sur. Además, se encargó un estudio -que había sido acordado por el Gore durante el 2004, que no se había licitado- para evaluar la situación de la calzada norte, en forma paralela a la exigencia y cumplimiento de las empresas para reparar los fallos detectados en la misma.

Adicionalmente, se implementó un programa de reparaciones de las imperfecciones que no se habían reparado en su oportunidad, porque así se había consignado en los contratos que mi antecesor ya había suscrito y que en la nueva etapa de la calzada sur también se habían postergado -y si mal no recuerdo, eran cinco- para fechas menos complicadas, por la circulación en ese eje estructurante del transporte.

Si ustedes recuerdan, en julio de 2005 se produjo una intensa lluvia que agravó la situación vial y dejó en evidencia trabajos mal realizados, como los de la comuna de Peñalolén, durante el 2003 y el 2004, lo cual obligó a que se dispusieran recursos adicionales para el ejercicio del 2005.

Para no extenderme mucho, traigo una minuta que da cuenta de los programas de pavimentación del Gore en la Región Metropolitana y los recursos que se dispusieron en forma adicional el 2005, cómo se ejecutaron, cómo se licitaron y por qué vía se hicieron.

Sólo quiero recordar que fueron 5.500 millones adicionales al presupuesto establecido en la ley de Presupuestos de ese año y que la situación vial de la Región Metropolitana, en materia de pavimentos, fue estudiada por los 52 alcaldes de la región y por mí, en mi calidad de intendenta y presidenta del Gobierno Regional Metropolitano.

El estudio concluyó que era imposible enfrentar la reparación de las calles con los recursos asignados. El presupuesto 2005 aprobado por el Congreso Nacional fue de aproximadamente 7.500 millones de pesos, y para el 2006, de 7.400 millones. En tanto, el cálculo del Serviu y del Gobierno Regional estimó una cifra cercana a los 150 mil millones de pesos.

A lo anterior es necesario agregar el tema de la gestión de obras, que con la lógica y funcionamiento del Serviu, de los municipios y del Gobierno Regional, del Mideplán y Hacienda, de los sistemas FNDR y PMU, se hacía imposible hacer un trabajo oportuno y pertinente.

Finalmente, quiero recordar que durante el 2005 se tramitó una ley que modificó el tema de la mantención, conservación y reparación del tema vial y pavimentos, entregándose esto al Gore, sin destinación de recursos para ello.

Como país debemos asumir el desafío de pensar el transporte público, la mantención vial y la infraestructura de plazas, parques y equipamiento urbano como un tema de ciudad y calidad de vida, donde

se dispongan los recursos suficientes para que la modernidad y bienestar llegue a todos y no sólo se concentren en aquellas comunas con recursos, las que realizan obras que no pueden ejecutar aquellas que tienen menores ingresos.

Es importante y necesario que el Parlamento revise la Ley de Presupuestos y la que se tramitó y aprobó en su oportunidad sobre la mantención, reparación y conservación vial, mediante la cual se traspasó a los gobiernos regionales esta facultad y obligación. Creo que ello debe ser entregado directamente a los municipios, que son los que viven el día a día de lo que ocurre en sus comunas.

También considero necesario que aprovechemos la oportunidad que nos entrega esta situación dramática y crítica del transporte público para estudiar el aporte del Gobierno Central al financiamiento del pasaje.

Las grandes capitales del mundo, como Madrid, o ciudades como Barcelona u otras de Alemania, o Buenos Aires, tienen aportes de subvención estatal importantes, en muchos casos cercano al 50 por ciento.

Creo que Chile y sus grandes ciudades - ¿y por qué no todas?- merecen que hagamos un esfuerzo porque demos dado un salto muy importante a la modernidad.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Informo a sus señorías que las gestiones respecto a la asistencia de los bancos ha tenido el siguiente resultado:

Tenemos la excusa escrita de parte del Banco Santander y la justificación verbal de CMR. Acaba de llegar por fax la explicación del BCI, que tampoco va a venir. Sólo falta la del Banco de Chile.

Tiene la palabra el diputado señor Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, agradezco la presencia de la intendenta de la Región Metropolitana y de todos los ex intendentes que nos acompañan.

En primer lugar, quiero recordar dos temas y, posteriormente, formularé algunas preguntas.

El primero es que, conforme al instructivo presidencial de 2003 que crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago, no se hace ninguna distinción respecto del tipo de integrantes de este comité para los efectos de asignar funciones.

Concretamente, ese comité tiene siete funciones que dicen relación con proponer los lineamientos para la conducción estratégica, coordinar a las autoridades, velar por el cumplimiento del plan, hacer los seguimientos de las metas, velar por la coherencia entre las decisiones que las autoridades sectoriales adopten, coordinar las acciones necesarias

entre todos, hacer un seguimiento a los estudios y coordinar y proponer las estrategias comunicacionales.

Me interesa que quede claro, y en acta, que al momento de definir las atribuciones del Comité de Ministros no se hizo ninguna distinción entre un tipo de integrante y otro.

El segundo es que al menos el ex intendente Trivelli participó en 26 de las 30 sesiones que le correspondieron en su período como integrante del Comité de Ministros; la ex intendenta Ximena Rincón participó en tres; el ex intendente Víctor Barrueto, en una, y la actual intendenta no registra participación en ese comité.

Ahora procedo con las preguntas al señor Trivelli.

El 1° de octubre del presente año, en esta misma Sala, recibimos el testimonio de don Marcelo Farah, quien nos dijo: "Además, en ese momento, el intendente Trivelli dijo en una reunión -yo estaba presente- que tenía la intención de capitalizar políticamente el plan de transporte porque el ex Presidente Lagos le había dicho que todo lo relacionado con Santiago era de su incumbencia."

Al respecto, mis primeras preguntas al señor Trivelli son las siguientes: ¿cuál era la idea del Transantiago? ¿Era un diseño pensado para capitalizarlo políticamente? De otro modo, no entiendo mucho el tenor de esa declaración. ¿Es cierta esa declaración? ¿Estaba presente o no el señor Farah? ¿Dijo eso usted? Si es así, ¿en qué estaba pensando cuando lo hizo?

¿El señor Trivelli sigue siendo asesor comunicacional del AFT? ¿Desde cuándo es asesor? ¿Sintió en algún minuto que podría haber algún tipo de incompatibilidad de intereses por haber sido intendente y, después, por estar al otro lado del mostrador como asesor comunicacional de una empresa que hoy está en el ojo del huracán?

Finalmente, quiero saber si el ex intendente siente algún grado de responsabilidad por el fracaso del Transantiago y si se ha hecho alguna autocrítica - he leído algunas entrevistas referidas a la falta de centralización de las decisiones-, por no haber participado de manera más activa en algunas discusiones o si el cobro era por pasajero transportado o por kilómetro recorrido.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero formular una pregunta a ambos ex intendentes y una específica, además, al señor Trivelli.

De la exposición del señor Trivelli, me pareció entender que en algunas de las sesiones en que participó como intendente había señalado que era indispensable establecer la decisión política de que la tarifa del transporte público de superficie fuera

subsidiada. Esa afirmación la considero muy importante, porque es primera vez que escucho a una autoridad de la época una declaración de esa especie. En general, varias personas han declarado ex post que, como se han desarrollado los hechos, a estas alturas parece prudente ir en esa dirección. Entonces, es muy trascendente que alguien en ese momento haya puesto en discusión en el Comité de Ministros el tema de que esto no iba a andar con la pretensión de que esto sólo se financiara con el pago de tarifa de los ciudadanos.

Por lo tanto, me gustaría saber cuándo ocurrió eso, porque, a mi juicio, es uno de los temas centrales del informe final.

Por otra parte, los ex intendentes Ximena Rincón y Marcelo Trivelli, y antes varias personas -incluso, éste último citó al ex ministro Etcheberry-, señalaron que uno de los problemas más graves de la implementación de esta política pública -este cambio estructural- es la ausencia de un diseño institucional habilitante de una revolución estructural de esta naturaleza. ¿Creen ustedes que uno de los errores más graves del diseño original fue la pretensión -sin duda, equivocada a estas alturas- de haber hecho esto sin un diseño institucional propio para una revolución de esta naturaleza, desde el punto de vista del cambio estructural de la ciudad?

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero señalar que de la intervención del diputado Uriarte pareciera deducirse que para el diputado Uriarte la palabra política fuera un pecado, cuestión que no siento así.

Al inicio de mi exposición señalé que en la Región Metropolitana teníamos un proyecto de desarrollo regional basado en la capital, que tenía ámbitos de mejoramiento y de modernización, uno de los cuales era el transporte público. Por lo tanto, el objetivo de la política -con mayúscula- era aunar voluntades tras una modernización de la ciudad, lo cual requería mucha voluntad porque no había institucionalidad.

La verdad es que no recuerdo si Marcelo Farah estaba ahí o no, porque en algunas reuniones participaba y en otras no. En todo caso, su cara me parecía conocida porque habíamos sido compañeros en la escuela de Ingeniería de la Universidad de Chile. Por lo tanto, puedo haber usado la palabra política porque no tengo vergüenza de decir que "Santiago, capital de clase mundial" era una política pública de desarrollo regional.

Sin embargo, no está en mi vocabulario habitual la palabra aprovechamiento, porque no la utilizo regularmente, por lo que me suena raro haberla ocupado en esa oportunidad.

En segundo término, quiero declarar que no soy un apitutado. Por lo tanto, al dejar la Intendencia y la campaña de Soledad Alvear, salí a buscar trabajo como corresponde a un ciudadano que no vive del pituto político con minúscula y, así, me llamaron desde la gerencia del AFT, con quienes habíamos realizado algunos trabajos en conjunto en la década del 90 y conocían de mi profesionalismo. Por lo tanto, sostengo que la empresa de la cual poseo el 30 por ciento de su propiedad tiene un contrato de asesoría, aproximadamente, desde mediados de 2006 a la fecha.

En cuanto a si siento que existe alguna incompatibilidad, debo señalar que adhiero al código de ética del Colegio de Ingenieros, que señala en su artículo 18º: "Los ingenieros deben guardar lealtad con sus mandantes, manteniendo la confidencialidad que corresponda. Los conflictos de intereses deben evitarse o darse a conocer oportunamente". Por lo tanto, los sentimientos que pueda tener en una asesoría de esta naturaleza son irrelevantes para efectos de este trabajo. Sin embargo, debo aclarar que dejé la Intendencia en enero de 2005 y esta actividad comenzó después de pasado más de un año.

En tercer lugar, respecto de los grados de responsabilidad, quiero decir que adhiero solidariamente a las decisiones tomadas, por cuanto fui parte de ese Comité de Ministros, y si no se lograron imponer aquellas situaciones a las que he hecho referencia se debe a una debilidad tanto en el carácter, en la persuasión y -aunque uno no lo quiera reconocer- del cargo de intendente. Quizás ustedes recordarán que, en relación con el tema de la basura, señalé que era un pinche intendente y que en Santiago mandaba poco y obedecía sólo el que quería, a propósito de las dificultades de la coordinación, porque la única frase de coordinación en la ley orgánica de los gobiernos regionales -en la Constitución también está- dice que el intendente "coordinara" a los servicios públicos. Por lo que su labor es de muy poca eficiencia de gestión, y eso lo hemos conversado en otras oportunidades.

En consecuencia, soy solidario con esa realidad, porque cuando uno no sale a la luz pública reclamando por algo que no se logra, puede que haya habido cierta debilidad, pero hay que reconocer que el cargo de intendente de la Región Metropolitana es muy difícil de ejercer, a diferencia de lo que sucede en otras regiones del país, donde dicho cargo tiene un estatus distinto dentro del contexto político.

En relación a las preguntas del diputado Burgos, se habló de subsidios cuando se habló de cobrar por kilómetro recorrido, porque era la manera de asegurar el servicio en un sistema que daba poca confiabilidad, debido a la experiencia que habíamos

tenido el 2002 respecto de los buses amarillos. La manera de empalmar eso era a través del kilómetro recorrido -que era el planteamiento que yo hice-, sobre todo en los troncales, donde era muy fácil evaluar, porque estaban fijos y las adaptaciones iban a ser más bien en los alimentadores. Pero esto también tenía que ver con el rol del Metro, porque había que buscar una fórmula de pago por ese servicio. En este contexto, la decisión de construir la infraestructura básica del Metro con cargo al Presupuesto fue un tema que salió.

La respuesta que se dio para no optar finalmente por el sistema de pago por kilómetro recorrido es que era imposible hacer calzar los ingresos con los egresos del sistema, porque habría servicios que no tendrían demanda suficiente como para financiarlos y, en consecuencia, se abría una posibilidad de subsidio. A mi entender, ésa fue la razón principal para desechar esa opción y que se haya optado porque todo el sistema opere en la modalidad de pago por pasajero transportado.

Finalmente, respecto de la institucionalidad, me parece necesario reforzar la idea de que en nuestro país se necesita una institucionalidad distinta para administrar las grandes ciudades. No es posible que Santiago no cuente con una administración...

El señor BURGOS.- Perdón, pero mi pregunta es muy concreta. ¿Cree que fue un error echar a andar un plan de esta naturaleza sin la institucionalidad requerida?

El señor TRIVELLI.- Sí.

El señor URIARTE.- Pido que esa respuesta quede en cuaderno separado, señor Presidente.

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

Tiene la palabra la señora Ximena Rincón.

La señora RINCÓN (doña Ximena).- Señor Presidente, creo que hay tres problemas principales en estas materias: uno que dice relación con la falta de institucionalidad, otro que se relaciona con la carencia de la infraestructura necesaria y, finalmente, uno que consiste en que la Región Metropolitana sufre el centralismo más que cualquier otra del país. Esto se debe -lo he dicho muchas veces- a que en Santiago habitan los ministros y demás autoridades del gobierno central, por lo cual se ha desplazado al intendente no sólo de su rol de coordinación, sino también del de fiscalización y supervigilancia de los servicios públicos que le encomienda la Constitución, lo cual no sucede en otras regiones.

En este caso concreto, en aquella época se instaló en la presidencia y en la vicepresidencia del Comité de Ministros a los titulares de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Vivienda y Urbanismo, respectivamente, y al intendente se lo dejó

como un miembro invitado a dicho comité, que tenía las funciones que ha señalado el diputado señor Uriarte.

En esas condiciones, resulta obvio que el rol de representar al Presidente de la República que la Constitución y la ley orgánica constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado otorgan al intendente quedó supeditado a lo que dispusieran los ministros respectivos en las áreas que mencioné.

Todo eso se vio agravado por la falta de la institucionalidad que se requería para abordar una modificación tan grave, trascendente y necesaria para Santiago, así como para las otras grandes capitales de nuestro país, razón por la cual estamos viviendo los problemas que todos conocemos.

Muchas gracias.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, mi pregunta va dirigida al señor Trivelli quien, en una entrevista que concedió al Canal 22, habría dicho que los problemas del Transantiago se deben, principalmente, a que las decisiones han sido extremadamente presidencialistas y que entre más lejos de la ciudadanía se tomen, más posibilidades hay de equivocarse. Más adelante agregó que las medidas de transporte para una ciudad deben tomarse en ella, no en el gobierno central.

Creo que ahí está parte de la clave del problema. Por eso, me gustaría que el señor Trivelli nos explicara qué quiso decir exactamente con la expresión "demasiado presidencialista", ¿Cuánta intervención tuvo el Presidente Lagos? ¿Cuántas decisiones tomó? ¿Cuánta información tuvo, especialmente de los informes que señalaban la inconveniencia de iniciar el Transantiago?

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, nuestro ordenamiento político-administrativo es extremadamente centralista y presidencialista porque, finalmente, quien coordina a los ministros es el Presidente.

Por lo tanto, a la pregunta de cuánta decisión tomó el Presidente, quiero señalar que hasta el cambio de la persona encargada -o sea, de Germán Correa por Aldo Signorelli- fue una decisión presidencial. Y lo mismo ocurrió en la decisión de que no estuviera Fernando Bustamante cuando llegara el minuto en que había que entrar a negociar la situación con el Metro.

Yo no participé en las reuniones del Comité de Ministros con el Presidente. Habitualmente, iban uno o los dos ministros. Por lo tanto, no tengo presencia en las reuniones donde se informaba, lo cual está debidamente consignado en las actas.

Sin embargo, quiero señalar que, cuando uno mira modelos de administración de ciudades, en las áreas que competen a un área metropolitana, se puede apreciar que, en los países a los cuales les ha ido bien y en las ciudades competitivas en el mundo, hay dos modelos: uno, por la vía de un alcalde que tiene poder en una gran comuna -o un alcalde mayor, como es el caso de Bogotá-, o autoridades metropolitanas, como en el caso de Londres.

Tengo la convicción de que no habríamos tenido tantos problemas si la autoridad, que pone los votos en juego por la implementación de una política pública, hubiera tomado las decisiones y liderara el proceso, institucionalidad que en Chile no existe.

Entiendo que el Comité de Ministros tomó las decisiones, que eran llevadas para la atención del Presidente en aquellas situaciones en que los ministros no se ponían de acuerdo.

Por lo tanto, más vale hacer esa pregunta a los ministros que tomaron parte, para saber quién tomó la decisión cuando no se pusieron de acuerdo. ¿Ellos se pusieron de acuerdo o quien finalmente zanjó la diferencia el Presidente?

Pero en aquellos dos casos que menciono, tanto en el cambio de encargado como en la salida del señor Bustamante, entiendo que la decisión la tomó el Presidente de la República.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- La otra pregunta tiene que ver con el planteamiento que ha hecho, en el sentido de que era partidario del pago por kilómetro recorrido más que por pasajero transportado.

Hasta hoy, no sé qué otra fórmula podría haber. Hoy existe una situación gravísima -por lo menos lo que reclama la gente que sufre el drama del Transantiago-: hay muchos buses que no paran. Por lo tanto, se pierde una gran cantidad de recursos que entró al sistema y, por otro lado, hay una gran cantidad de pasajeros que no pagan, porque no están dispuestos a hacerlo por un mal servicio o por otras razones. Entonces, el plan tampoco está funcionando perfecto. Entonces, ¿cuál sería la mejor fórmula?

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, a mi entender, la mejor fórmula es kilómetro recorrido, con una fuerte fiscalización.

Ésta es una política pública que requiere de fiscalización. No puede quedar al arbitrio de las fuerzas entre la demanda y la oferta; tiene que haber un rol del Estado más significativo.

El señor HALES (Presidente).- Perdón. La señora Cristi quiere una interrupción.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Es que hay desmotivación para parar. Los buses pasan y no paran; y, por otro lado, la gente no paga.

Entonces, ¿cómo podría ser mejor la fórmula por kilómetro recorrido? Pararían mucho menos; habría mucha más desmotivación para llevar a la gente.

El señor HALES (Presidente).- La diputada señora Cristi concede una interrupción al diputado Gonzalo Uriarte.

Tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, del tenor de las declaraciones del ex intendente Trivelli, me nace preguntarle algo muy preciso: ¿Cree que en la lista de responsables por el desastre del Transantiago debiera estar incluido el ex Presidente Ricardo Lagos?

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, respecto de la segunda pregunta creo que ése es trabajo de la Comisión. No me arrogaría las potestades para hacer un juicio al respecto, porque no tengo los elementos como ex intendente.

Creo que la Comisión ha sesionado de manera seria y responsable y emitir una opinión al respecto sería irresponsable de mi parte, más aun si no tengo toda la información.

Respecto de la pregunta de la diputada María Angélica Cristi, creo que aquí está en juego un tema muy importante: cómo se convive en una ciudad, y es lo que siempre está en disyuntiva, en el sentido de si el mercado es capaz de resolver todos los problemas que se plantean en una ciudad o área metropolitana del tamaño de Santiago.

A mi entender, situaciones de inequidad territorial, de segregación socio-espacial, de transporte público y medio ambiente son elementos en que el mercado, por sí solo, no es capaz de dar una solución eficiente y alguien paga las ineficiencias.

La combinación es mercado y fiscalización. Mercado, porque los precios y la eficiencia se logran en momentos de la licitación, pero con fiscalización muy fuerte y determinada para lograr resultados.

El señor HALES (Presidente).- Consulto a los señores diputados que vienen a continuación si prefieren hacer las preguntas de inmediato o en forma posterior a la exposición de los otros invitados.

El señor MELERO.- Prefiero seguir con el procedimiento que hemos utilizado.

El señor OLIVARES.- Es preferible que expongan los invitados que faltan y luego procedemos a las preguntas.

El señor HALES (Presidente).- No hay acuerdo para cambiar el método aplicado. Por lo tanto, continuamos con el actual procedimiento.

Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, escuché una entrevista radial al ex intendente Trivelli, en que menciona que había sido un opositor al Transantiago -no estoy seguro de si utilizó precisamente esa palabra-. Al respecto, me gustaría que aclarara si efectivamente fue o no un opositor, o si manifestó que no le acomodaba el sistema.

Asimismo, quiero que se refiriera al sistema de transporte público en general. De hecho, en esa misma entrevista se refirió a ese tema y también a la "tragedia" de Lagos.

También me interesa que exponga sobre el diseño del Transantiago, sobre la idea del sistema de alimentadores y troncales, al concepto de transbordos, a los buses orugas para una ciudad que no estaba preparada para recibirlos y que, además, hacía que la gente estuviera de pie, en circunstancias de que siempre estuvo acostumbrada a transportarse sentada. Asimismo, al hecho de que no hubiera competencia -era regulada, pero no había competencia- y, por lo tanto, si fallaba ese operador, los usuarios se quedaban sin sistema. En fin, me interesa que se refiera a las bases del diseño, porque quiero conocer su opinión al respecto.

El señor Trivelli también dijo en una entrevista que consideraba no haber peleado lo suficiente para que hubiera participación ciudadana y por el kilómetro recorrido versus pasajero transportado. Entiendo que eso fue un error. Sin embargo, el ex ministro Eyzaguirre dijo en esta Comisión que no existió en el léxico del Transantiago la palabra subsidio, que nunca ningún ministro ni autoridad lo planteó en ningún momento. Entonces, ¿de qué forma se conversó? ¿Fue una charla entre cuatro paredes? ¿Esto se formalizó y se le comunicó al ministro de Hacienda, que era la persona indicada?

El ex ministro Ravinet dijo que la polémica del kilómetro recorrido versus pasajero transportado fue determinada por el ex Presidente Lagos.

A la ex intendenta Ximena Rincón le pido que nos cuente acerca del inicio del Transantiago durante su período. ¿Hubo dudas para echarlo a andar en esa fecha? ¿Estaban siguiendo su carril conductor los pilares e hitos del Transantiago a marzo de 2006, como nos dijo el ex Presidente Lagos en su misiva?

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

El señor SULE.- Señor Presidente, los invitados participaron en el Comité de Ministros. ¿En algún momento alguno de ustedes pidió expresamente o

exigió ordenar, focalizar o concentrar la evidente dispersión que existía -lo que ha sido reconocido aquello por varios invitados- en la conducción del Transantiago? ¿Hicieron alguna propuesta concreta? Ojalá sean lo más específico posible, con nombre y apellido.

Por otro lado, cuando se fue el señor Signorelli, el nuevo coordinador nombrado fue el señor Urzúa, quien duró dos meses. Posteriormente, la señora Guzmán duró seis meses y luego asumió el señor Núñez. Tenemos información de que en ese momento se trasladó al señor Pizarro, a la sazón gerente de Mipyme de BancoEstado, como asesor al ministerio, pero en realidad era algo así como el verdadero coordinador de Transantiago. Evidentemente, estaba haciéndolas de juez y parte, algo que parece bastante extraño.

¿Supieron ustedes acerca de aquella situación? ¿Emitieron opinión o realizaron alguna acción al respecto? Específicamente, entiendo que en ese momento se encontraba la señora Ximena Rincón en la Intendencia.

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, primero quiero señalar que el ministro Eyzaguirre no asistía a todas las reuniones y había personas que lo representaban. Por lo tanto, las conversaciones fueron en reuniones formales del Transantiago.

Hay otra situación que no ha salido a la luz y que dice relación con la decisión que tomó el ex ministro Espejo, en la línea de los planteamientos que hice en su oportunidad acerca de la estructura de tarifas. En lo personal, era partidario de la tarifa plana, que es, finalmente, lo que hoy tenemos: los 380 pesos.

La argumentación que daban los ingenieros de transporte consistía en que eso iba a desincentivar los viajes cortos en transporte público -y, por ende, iba a favorecer el uso del automóvil- versus un tema de equidad territorial, en que aquellos que debían acceder a servicios que se encuentran en el centro de Santiago y que viven a 15 ó 20 kilómetros tuviesen que pagar mucho más, sobre todo en un sistema de transbordos. Por ese motivo, me parecía de toda lógica y equidad el tener tarifa plana, que es, finalmente, como se implementó el sistema, aun cuando están las opciones de cobrar por trasbordo.

En cuanto al diseño, quiero hacer la diferencia entre diseño político y diseño de ingeniería. Entiendo que buena parte de la discusión se ha centrado en los diseños de ingeniería, que dicen relación con recorridos, mallas, tarifas, características técnicas, transportarse de pie, los buses largos y cortos, etcétera.

Creo que la ingeniería es la consecuencia de un diseño político. Entonces, cuando se opta por no tener subsidio, alguien tiene que pagar la cuenta. Las ineficiencias de las micros amarillas las pagábamos todos, en salud, en accidentes del tránsito, en muertes, en heridos, en falta de seguridad, en malas condiciones laborales, etcétera, que eran pagadas por la gente que utilizaba el sistema. Pero no había una que dijera que las deficiencias de esas micros sumaban tanto. Por lo tanto, al internalizar en términos de mejor tecnología y mejores condiciones laborales, obviamente alguien tenía que pagar eso: o se hacía por la tarifa o se recurría al subsidio o se hacía diseño de ingeniería. No hay magia en esto. Creo que hubiera sido positivo tener una discusión sobre la institucionalidad. La ingeniería responde a las condiciones globales del diseño de un sistema.

Respecto de las preguntas del diputado Sule, sólo quiero señalar que toda la discusión entre Germán Correa y quien habla, como Intendente de Santiago, fue por más atribuciones y mayor injerencia en la coordinación de los Seremis, donde no teníamos espacios. Lo reconoció Germán Correa aquí y está en los medios de comunicación de la época. Al respecto, hice todo lo posible que estaba a mi alcance, entendiendo que había también otras cosas que hacer en la Región Metropolitana. En resumen, sí me la jugué por eso, específicamente, dentro del Comité, y Germán Correa así lo reconoció en su intervención.

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

La señora RINCÓN (doña Ximena).- Respecto del inicio del Transantiago en mi período, quiero recordar que había un hito: el 26 de agosto se inició el desplazamiento de las nuevas empresas, que luego fue postergado al 22 de octubre por quien presidía el Comité de Ministros.

En cuanto a la pregunta de si a marzo de 2006 estaban implementados los hitos, debo decir que sí estaban implementados los que correspondía, pero con atraso en materia de paraderos y reparación vial, lo que fue representado en las sesiones a las que concurrí en el Comité de Ministros.

Respecto de si se hizo hincapié o se representó algo sobre la dispersión de autoridades, la verdad es que ello no correspondía. Ya se había acordado y sancionado el modelo a la fecha en que me correspondió asumir como intendenta. Era algo que ya estaba decidido e implementado.

Respecto a lo que pasó con el señor Pizarro, en materia de coordinación del Transantiago, la verdad es que todas las materias que tenían que ver con la Intendencia Metropolitana, el gobierno regional metropolitano y lo relacionado con Transantiago fue abordado en el Comité de Ministros y planteado

directamente a quien presidía este comité, que era el ministro de Transportes. Y en aquellas materias en que se requería decisión de Hacienda, que eran básicamente materias presupuestarias, se le hizo presente a quien representaba al ministro de Hacienda de la época, porque en las sesiones en las que me correspondió participar, nunca estuvo presente el ministro sino sus asesores o representantes.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia de la señora intendenta y de los ex intendentes de la Región Metropolitana.

Primero voy a formular consultas al señor Trivelli, quien ha sido bastante más locuaz y explícito ahora que es precandidato a la Presidencia de la República, a diferencia del silencio obsecuente y cómplice que tuvo mientras fue intendente de Santiago.

He revisado en detalle cada una de las...

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, le ruego no utilizar la palabra cómplice.

El señor MELERO.- No tiene nada de malo, señor Presidente, porque uno puede ser cómplice de cosas buenas o malas.

Lo que digo es que el señor Trivelli fue parte de las decisiones adoptadas en más de 26 de 30 sesiones, y en ninguna de las actas veo las críticas que hoy formula en los medios de prensa, ni las prevenciones de las cuales dice haber sido parte.

Entonces, ¿cuál fue su verdadero rol? El diputado Uriarte ya lo ha dicho: usted tenía instrucciones precisas del entonces Presidente de la República de participar activamente en el Consejo de Ministros en la conducción, en la coordinación, en seguir los estudios, etcétera, pero nada de eso se expresa claramente en el rol que describió, pero sí en el fracaso de la pavimentación de la Alameda -por todos conocido-, que se tuvo que rehacer, y otras que fueron parte de su gestión. Tampoco se cumplieron las metas ambientales, pues el deterioro del medioambiente ha sido atroz después de la puesta en marcha del Transantiago.

Entonces, ¿cómo se abocó a la coordinación, al cumplimiento de las metas y a efectuar la tarea que el entonces Presidente de la República le había encomendado?

Por otra parte, en la locuacidad que tiene después de los hechos, en el programa Viga Maestra de Más Canal 22, manifiesta que las decisiones han sido "extremadamente presidencialistas y entre más lejos de la ciudadanía se tomen más posibilidades hay de equivocarse". Además, agregó que "las medidas en torno al transporte de las ciudades se deben tomar en ella y no en el gobierno central".

Usted dice que fueron "extremadamente presidencialistas". En ese sentido, ¿cuál fue el rol del ex Presidente Ricardo Lagos en las decisiones que se adoptaron? ¿Cree que el señor Ricardo Lagos debe venir a esta Comisión, tal como lo han hecho los ex ministros y ustedes mismos? ¿Cree que está a tiempo de venir? Como asesor comunicacional, ¿qué le recomendaría?

Además, en la revista Cosas, del 13 de abril de 2007, afirma: "Si hubiera sido intendente de Santiago, habría presionado mucho más por aplicar la ley de seguridad interior del Estado y haber intervenido a esas empresas que no cumplen con los contratos convenidos.". De acuerdo con esas aseveraciones, ¿cree que hubo debilidad de parte del ministro del Interior y del actual Gobierno? ¿Cuál debiera haber sido ese rol?

En tercer lugar, en otra entrevista señaló: "me reprocho no haber dado más la pelea fuerte porque este fuera un proyecto descentralizado y no una cuestión diseñada entre cuatro paredes". En ese sentido, ¿cuáles son sus críticas concretas al diseño?

Finalmente, en su rol de asesor comunicacional del AFT, ¿le recomendó asistir o no asistir a los bancos integrantes del AFT a esta Comisión Investigadora?

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, agradezco la presencia de los invitados.

En primer lugar, complementando las preguntas de los diputados Melero y Uriarte me gustaría pedirle al señor Marcelo Tivelli que precise más su doble rol de ex intendente y de actual asesor del Administrador Financiero del Transantiago, porque la respuesta respecto de que la incompatibilidad se salva por el cumplimiento de un reglamento ético del Colegio de Ingenieros puede ser una buena respuesta para un ingeniero que ejerce su profesión, que está en el mundo privado dedicado a su labor de ingeniería o comunicacional, pero, lamentablemente, lo que veo en el señor Trivelli es a un precandidato presidencial, por lo que las exigencias son mayores y, por lo tanto, es necesario que precise sus respuestas. Por último, que quede registrada la pregunta en las actas de la Comisión.

En segundo lugar, me gustaría que asuma su responsabilidad. Revisé las actas oficiales del Comité de Ministros del Transantiago de las 26 sesiones en que estuvo presente y sólo intervino en tres o cuatro oportunidades, y en ninguna critica al Transantiago. Sólo dice que hay que darle mayor fuerza comunicacional, que hay una duda respecto del número de pasajeros que se van a trasladar en el Metro versus los

que lo harán en el transporte de superficie. Pero en el acta oficial de ese comité no hay nada más que eso.

Además, en la página del Transantiago lo veo encabezando una delegación en un *Road Show* en México, en 2004, haciendo gala y vendiendo el sistema de transporte en el extranjero: "Transantiago: oportunidad de inversión en la modernización del transporte público de Santiago. Expositor: Marcelo Trivelli, Ciudad de México, 28 al 31 de marzo de 2004". Entonces, ¿cuál es la responsabilidad final frente al Transantiago? ¿La de esa época o la crítica de hoy?

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, la invitación que me extendieron, a la que he accedido, es como ex intendente. Ahora bien, si me quieren invitar como precandidato presidencial para dar opiniones políticas, feliz vengo, pero sería para otra sesión.

Por otra parte, si me quieren invitar como asesor del AFT, también puedo venir en esa categoría.

El señor HALES (Presidente).- Diputado Monckberg, ¿quiere hacer alguna precisión al respecto?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Simplemente, quiero expresar que no nos podemos doblegar. El señor Marcelo Trivelli tiene múltiples funciones.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, permítame darle la palabra al invitado para que conteste en los términos que le parezcan.

Su opinión es muy respetable y tiene su turno para expresarla.

Tiene la palabra el señor Marcelo Trivelli.

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, nunca me he doblegado ante nadie.

Más allá del rol, uno guarda el compromiso con la persona o la institución a quien asesora. Por lo tanto, más allá de la conveniencia o inconveniencia de mi actuación, les pido que en Chile volvamos a respetar los códigos éticos, que no constituyen un simple reglamento. Creo que eso es determinante para entender cómo nos relacionamos los chilenos.

Como ingeniero o como asesor comunicacional -no puedo adherir al código de ética del Colegio de Periodistas, porque no lo soy-, tomo mis propias referencias.

Por ende, les pido que seamos consecuentes respecto del país que queremos construir, y si hablamos de respetar la ética y los compromisos que cada cual tiene, ¡encantado! Si me invitan, tomaré las prevenciones necesarias para levantar ese compromiso, si así lo estimara conveniente. Por lo

tanto, no voy a dar respuesta por respeto a quienes estoy asesorando actualmente.

En segundo término, quiero decir que efectivamente fui a Ciudad de México, encabezando una delegación, y he dicho en todos los tonos que estoy orgulloso de haber servido en el Gobierno del Presidente Lagos. Me siento orgulloso de ello en Chile y me siento orgulloso de ello en otros lugares del mundo.

Creo que en el Transantiago, en particular, todos trabajamos para que nos fuera bien y no andábamos protegiéndonos las espaldas, explicando nuestras posiciones para que quedaran en acta, porque no era el espíritu. Había un espíritu de colaboración para sacar las cosas adelante y no de protegerse para que, en la eventualidad de que algo saliera mal, uno estuviera limpio de culpas. No era el ánimo de los colaboradores del Presidente Lagos, quienes trabajábamos en equipo y en positivo. No pensábamos que esto iba a salir mal o que iban a haber traiciones dentro del equipo. Hay que reconocerle al Presidente Lagos la capacidad para formar equipos.

Si se han suscitado los problemas que hemos visto, esto se debe a las distintas situaciones que se han señalado en esta Comisión, como la institucionalidad, el diseño, la falta de subsidios y la falta de coordinación.

Por lo tanto, no tengo temor en reafirmar que Chile es un país extremadamente presidencialista, lo cual trae aparejado problemas de una excesiva centralización, lo cual se observa en todo Chile. Las decisiones se toman en el gobierno central y no a nivel local. Muchas veces he pedido a la gente con quien interactúo -que dicen que todas las culpas de Chile las tiene Santiago- que distingamos entre lo que es el gobierno central y lo que es Santiago.

Solidarizo con las decisiones que se tomaron, aun cuando pude no haber estado de acuerdo con ellas, porque el ánimo era sacar esto adelante en lo que cada uno creía. Por ello, trabajamos para ello y no para poner dificultades ni piedras en el zapato.

Gracias, señor Presidente.

Tiene la palabra el diputado Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, sólo quiero decir al señor Trivelli que hacerse solidario de las decisiones del Transantiago implica hacerse responsable también de los errores.

Quería precisar este punto, ya que fue una pregunta que formulé.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, no voy insistir en mis preguntas al señor Trivelli, porque queda claro que no quiere responder ninguna a de ellas.

Por lo tanto, voy a dirigirme directamente a la ex intendenta Ximena Rincón.

Señora Rincón, usted señaló en el portal Terra, el 21 de marzo de 2007, "que no esperaba los niveles de descoordinación, de falta de implementación vial, de falta de información que hemos visto.". ¿No era acaso un rol importante como intendenta cumplir con esas misiones? ¿De qué forma las ejerció?

Más adelante, usted señala: "Yo creo que hay un problema de diseño, hay que llamar a las autoridades anteriores que diseñaron esto -al ex ministro Javier Etcheberry y al ex subsecretario Guillermo Díaz- para que nos cuenten cómo se pensó este plan y qué se esperaba del mismo.". A su juicio, ¿cuáles son esos problemas de diseño?

Por último, en esa misma entrevista, señaló que no se puede hablar de responsabilidades pasadas y que no corresponde consignarle responsabilidad al anterior gobierno, al del Presidente Lagos, y, por consiguiente, solamente hay que verlo de ahí en adelante. ¿Cree usted que no hubo responsabilidad del gobierno del Presidente Lagos, del cual usted formó parte, en circunstancias de que se puso en funcionamiento en octubre de 2005, dándose así el inicio de las etapas y de los plazos convenidos sin contar con la infraestructura necesaria? ¿Cree que ese gobierno no tiene responsabilidades, para que esta Comisión las establezca?

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

La señora RINCÓN (doña Ximena).- Señor Presidente, quiero recordar que la última fase o el inicio definitivo del plan Transantiago fue en febrero de 2007. Ésa fue la última fecha que se dio después de las postergaciones que se acordaron. Por lo tanto, cuando hago mi declaración con respecto a que nunca pensé que pudiera haber tanta descoordinación, me refiero a aquello y no a la coordinación que hubo en mi época, pues no puedo responder por lo que se hizo o no se hizo después de que dejé mi cargo. Cuando hablo de aquello, me refiero a todos los involucrados y no solamente al sector público; también hablo del sector privado.

Aquí hubo culpas compartidas por quienes diseñaron este sistema, por quienes estuvimos en su minuto en el análisis y en la ejecución de lo que nos correspondió y por quienes, finalmente, tuvieron que implementarlo. Por otro lado, también hubo culpas de quienes participaron en las licitaciones, ganaron y se adjudicaron los contratos, quienes tenían que operar los buses, quienes tenían que administrar el AFT o quienes tenían que implementar el Siaut. Creo que debemos ser muy rigurosos al respecto, por lo que mantengo mis dichos.

Sobre los problemas de diseño, creo que en todas las sesiones en que han participado y en que han investigado esto se ha reiterado. Primero, este país tiene una cultura determinada respecto de cómo nos gusta desplazarnos. Ojalá nos pudieran pasar a buscar a nuestras casas y nos llevaran al lugar de destino, ya sea nuestra oficina, el cine o el médico. Ojalá fuera un trayecto puerta a puerta y de ida y vuelta, y eso no lo contempló este sistema. En realidad, demandaba un cambio cultural enorme: ya no se trataba de tomar el recorrido que me servía, sino que me obligaba a conocer los sistemas de interconexión y subir y bajar de distintos medios de transporte.

Entonces, ahí desconocimos y lo desconocieron quienes diseñaron el plan -no me siento parte de aquello; lo dije al inicio de mi intervención y lo repito ahora: cuando asumí la Intendencia esto ya estaba definido-, o se olvidó o se apostó, audazmente, a que esto era posible de implementar. Creo que ahí existió un enorme problema de diseño.

Luego, por cierto, hubo fallas técnicas que ustedes han investigado, por lo que no me corresponde emitir juicios sobre el particular. Pero han quedado en evidencia ante toda la opinión pública y, desde luego, por quienes tienen que usar este sistema de transporte porque no tienen otra alternativa.

Finalmente, había una tercera pregunta que decía relación sobre mi responsabilidad..

El señor MELERO.- Se refiere a sus declaraciones, en que dice que ha pasado más de un año desde que asumió este gobierno y éste es el gobierno que tiene que poner las exigencias, no sólo en los servicios, sino también en los operadores. Dice: "Nadie puede achacarle responsabilidad al gobierno anterior a un año de haber terminado".

Entonces, ¿cree que el gobierno anterior no tuvo responsabilidad, más aun cuando implementó el plan en octubre de 2005?

La señora RINCÓN (doña Ximena).- Señor Presidente, mantengo lo dicho.

Lo que se implementó en octubre -había hitos, fechas y cronogramas- fue la puesta en servicio de las nuevas empresas respecto de los buses nuevos.

En la vida todos debemos asumir los desafíos que nos encomiendan. No corresponde -lo vuelvo a sostener- traspasar las culpas a otros de lo que nos toca asumir y desarrollar durante cada período. Por eso, dije que había que preguntarle a los que diseñaron este sistema en qué estaban pensando. También creía que una cosa era el diseño y otra la implementación. Aquí estamos hablando de casi una posta de un gobierno a otro. Había un diseño y un programa.

Además, no olvidemos que en la época del Presidente Ricardo Lagos había un biministro de Obras

Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, y en el actual Gobierno se vuelve a repetir la división que había anteriormente, en que había un ministro de Obras Públicas y otro de Transportes y Telecomunicaciones, al cual le tocó recibir lo que se había diseñado y estudiar e implementar, al 10 de febrero de 2007, la puesta en marcha definitiva de este sistema de transporte. Justamente, me refería a eso. En un año de gestión, obviamente debió haber sido capaz -opinando desde afuera, con juicios políticos- de prevenir aquellos problemas que finalmente desataron la situación que todos conocemos.

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

El señor MONCKBERG (don Cristián).- Señor Presidente, a diferencia del diputado Melero, que dice que se da cuenta que el señor Trivelli no le va a contestar, yo voy a insistir.

En su última intervención, él dijo que es solidario con las decisiones que se toman, en respuesta a la pregunta sobre la responsabilidad. Entonces, ¿qué significa ser solidario? Si interpretamos jurídicamente, las obligaciones solidarias consisten en que varias personas se hacen cargo del cumplimiento de una obligación en igualdad de condiciones. Es decir, ser solidario en las decisiones que se tomaron significa que se asume el grado de responsabilidad que corresponde por los errores que se cometieron. Me interesa la respuesta, pues tres diputados hemos preguntado por el grado de responsabilidad que asume y todavía no hay respuesta, salvo señalar que es solidario con las decisiones que se tomaron.

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

El señor TRIVELLI.- Señor Presidente, iba a contestar, pero usted le dio la palabra a mi sucesora. Estoy dispuesto a contestar; no me estoy corriendo. Por consiguiente, quiero precisar que no he eludido la pregunta.

Primero, las responsabilidades las determinan ustedes. Para eso es esta Comisión. Cuando digo que soy solidario respecto de las decisiones, aun cuando pude no haber estado de acuerdo con una decisión determinada, me refiero a que hice todo lo que estuvo a mi alcance, una vez que esa decisión se tomó, para que se ejecutara de la manera correcta. Eso es lo que corresponde a un trabajo en equipo. He dicho que me habría gustado que existiera una mejor institucionalidad y más atribuciones para el intendente. Incluso, queda consignado en las declaraciones del señor Germán Correa que eso fue un problema y, por lo tanto, no sólo lo digo yo, sino también alguien con quien tuve diferencias, por las atribuciones en el desarrollo del plan. Sin embargo, tomada la decisión en el Comité de Ministros, con dos

ministros significativos, con un intendente y una institucionalidad débil -como lo he señalado, no sólo en este caso, sino también respecto de otros, en su oportunidad-, finalmente, en esa decisión uno juega en equipo. Uno no puede darse lujos personales y ése es el mérito de haber trabajado en equipo. Por lo tanto, si ustedes entienden que hay una responsabilidad, una culpa u otra cosa, determinenlo. Sólo digo que soy solidario respecto de las decisiones que se tomaron, no habiendo estado de acuerdo con todas. Pero, una vez que se tomó la decisión, me la jugué como corresponde a un trabajo en equipo de un gobierno que funciona.

El señor HALES (Presidente).- Tengo inscritos a tres diputados para la segunda ronda. En consecuencia, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 13.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Víctor Jeame Barrauto.

El señor JEAME BARRUETO.- Señor Presidente, agradezco su invitación.

En primer lugar, sólo quiero decir que me sumo al sentimiento generalizado de lamentar lo sucedido con este plan, por el tremendo daño y verdadero castigo que ha significado para la gente, en particular para los adultos mayores. Más aun cuando este plan era absolutamente necesario para Santiago y una esperanza de transporte más digno, más cómodo, más seguro y más limpio. Y ya sabemos lo que ha sucedido.

Quedo a disposición de los señores diputados, a fin de que me formulen las consultas que deseen. Y si les interesa conocer las lecciones que saqué de mi experiencia como intendente, con mucho gusto me referiré a ellas.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Informo a los señores diputados que acaba de llegar la confirmación de la negativa a asistir de los representantes del Banco de Chile. De manera que, dado que no va a asistir ninguno de los representantes de los bancos, no tendremos sesión en la tarde de hoy.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, en todo caso, reitero la necesidad de que les enviemos un cuestionario, tal como lo conversamos. Son tan importantes los dueños del AFT, que, al menos, enviémosles un cuestionario de consultas por escrito.

El señor HALES (Presidente).- Eso ya fue acordado. La Secretaría está a la espera de las consultas.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, coincido plenamente con lo planteado por el diputado Montes.

Por otro lado, como debo ausentarme a las 12.30 horas, pido el acuerdo de la Comisión para incorporar como material de apoyo la encuesta sobre el Transantiago realizada por el Instituto Libertad y Desarrollo.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, dada la noticia que nos ha comunicado sobre cómo se han ido cayendo las invitaciones a los representantes de los bancos, pido que se deje una constancia en el cuaderno principal o separado -por lo demás, también están presentes los medios de comunicación- de la nula colaboración del mundo privado en la investigación que lleva esta Comisión en materia bancaria. El único que ha venido, más allá de la performance que hayan tenido, ha sido el BancoEstado.

Esto me parece grave y es bueno que los chilenos sepan que uno de los actores principales del fracaso que investigamos no quiere colaborar.

Muchas gracias.

El señor MELERO.- Con la adhesión de todos los diputados, señor Presidente, por cuanto me parecen muy pertinentes las expresiones del diputado Burgos.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿habría acuerdo para que quede registrado en cuaderno separado, con la adhesión unánime de los diputados miembros de la Comisión?

Acordado.

Señora Adriana Delpiano, le pido disculpas por la interrupción, pero es una información que determinaba el curso del trabajo de las horas siguientes.

Tiene la palabra la señora Adriana Delpiano, intendenta de la Región Metropolitana.

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Muchas gracias, señor Presidente.

Permítame entregar, por su intermedio, un saludo cordial a los diputados miembros de la Comisión.

Asumí la intendencia de la Región Metropolitana el 22 de enero -es decir, veinte días antes de que se implementara el Transantiago- y llevo diez meses en el cargo.

Quiero decir muy directamente que desde el mismo 22 de enero me reuní con el entonces ministro Espejo, con el subsecretario y con todo su equipo para ver de qué manera me sumaba a una materia que era crucial: la puesta en marcha del Transantiago en la Región Metropolitana.

Tengo el cronograma -no creo que valga la pena entrar en el detalle-, pero, a la luz de lo que ha manifestado el diputado Uriarte, me interesa señalar

que me tocó participar en ocho reuniones ministeriales durante febrero y marzo, la mayoría de ellas presidida por el ministro del Interior, en las cuales se fue viendo el avance de la puesta en marcha del Transantiago. Además, he asistido a cuatro reuniones del Comité de Ministros desde octubre hasta lo que va corrido de noviembre. Por lo tanto, he participado en doce de esas reuniones.

Cuando asumí en la Intendencia no tenía información previa del Transantiago, por razones del cargo que ocupé durante 2006, por el tema de las regiones, mientras estuve en la Subdere. Por lo tanto, como no tenía los detalles, tuve que interiorizarme rápidamente en la materia durante los días 22, 23 y siguientes. Ello se puede constatar en el cronograma de reuniones.

En dichas reuniones, la cabeza del equipo en términos políticos y el que hacía de pivote de este trabajo, sin lugar a dudas, era el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a lo que sólo cabía sumarse para ver cómo poníamos en marcha el plan.

Asumí la tarea con mucho entusiasmo, primero porque entendía que de esa manera estábamos superando un sistema de transportes, el de las micros amarillas, que tenía demasiadas falencias en términos medioambientales, de seguridad, de la inmensa cantidad de micros que circulaban por la Alameda, etcétera. Me parecía que la implementación de un sistema moderno de transporte público para Santiago era un asunto que merecía toda la gestión que pudiésemos hacer como Gobierno.

Hay cuatro hitos, fechas claves, en esta materia:

Una fue el 10 de febrero, que correspondió a la puesta en funcionamiento, la marcha blanca, del Transantiago. Se eligió febrero porque es una fecha en la cual hay menos personas en la capital, porque no hay que transportar escolares, lo que, por lo tanto, permitiría ver cómo iba a operar el sistema.

Respecto de los problemas que aparecían previamente como a los cuales había que abocarse, a la larga se detectó que no eran los más significativos. Lo señalo porque a eso nos dedicamos. Ello fue todo lo relativo a los recorridos: que la gente los conociera, cómo se iba mover, porque ya no se trataba de la micro 322, sino de un cambio fuerte de información que se debía entregar. Además, estaba todo lo relacionado con la recarga de las tarjetas "bip". Aparte de los trasbordos, éstos eran los dos temas que en la puesta en marcha aparecían como los que podrían ser más complejos.

No surgió en ese momento que los paraderos fueran una materia clave, pues estábamos en pleno verano; ello no aparecía como un tema tan significativo.

Por tanto, con esos antecedentes y con el mapa general de todos los recorridos me aboqué a recorrer no sólo las comunas de Santiago, sino también las de las provincias aledañas, para dar a conocer en qué consistía el plan, para que cuando la gente llegara a Santiago supiera cómo tenía que desplazarse. Si bien la gente de Melipilla, de Talagante, de Maipo o de cualquiera otra provincia colindante no tenía Transantiago en su zona, también debía manejar este sistema nuevo. Y en eso estuvimos trabajando con los gobernadores.

Tuvimos una oportunidad muy importante -así definí el aporte que yo podía hacer en ese momento, con el conocimiento de todos los otros ministros- de poder trabajar con los municipios y con las organizaciones sociales, haciéndole un seguimiento al pulso de lo que estaba sucediendo y, sobre todo, de poder recabar la demanda de mejora de los recorridos.

El segundo hito fue el 26 de febrero, que correspondió al primer lunes en que se incorporaba la gente que estaba de vacaciones, incluso algunos colegios. Ése fue otro momento muy especial en que todos estuvimos concentrados observando lo que estaba pasando con el Transantiago.

El tercer hito se produce el 12 de marzo, día en que todos los niños ingresaban a los colegios. Por lo tanto, el problema ya no era cómo se iban a manejar los adultos, sino cómo se manejarían los niños en este sistema.

Y el cuarto hito tiene que ver con lo que ocurre a fines de marzo, cuando el ministro Espejo es reemplazado por el señor René Cortázar, en que se produce un cambio en las tareas que se nos encomiendan y que asumimos claramente.

Respecto del Transantiago, la Intendencia de la Región Metropolitana tiene cuatro áreas de responsabilidad.

Una de ellas tiene que ver claramente con el orden público, en coordinación con Carabineros. Hubo muchas reuniones dirigidas, fundamentalmente, a garantizar la salida de los buses y que no hubiera apedreos por parte de los trabajadores -no sé si de las empresas Subus y Alsacia- en las huelgas que realizaron durante marzo. Por lo tanto, el orden público fue un tema importante, que se ha prolongado como parte habitual del trabajo posterior a marzo, cuando hay mayor concentración de personas, sea por partidos de fútbol o por fechas especiales, como septiembre. Por cierto, ha habido coordinación con Carabineros y con Transantiago para la puesta en marcha del suplemento de buses.

Otro tema importante ha sido nuestra participación como gobierno regional en la pavimentación de calles, para lo cual este año recibimos 14 mil millones de pesos en el presupuesto

del FNDR, básicamente para esas obras, como también a través de la Corema, en cuanto a la autorización de funcionamiento de los terminales de buses, pues todos tuvieron que hacer una declaración de impacto ambiental. Aún no se han presentado las declaraciones de todos los terminales, pero más de treinta ya tienen aprobada su DIA.

Esos han sido los aspectos fundamentales de la responsabilidad que me ha cabido como intendenta de la Región Metropolitana en esta tarea.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, la señora Adriana Delpiano, como intendenta de la Región Metropolitana, es una de las autoridades a las que más le ha tocado sufrir el desastre de la implementación del Transantiago.

Entiendo que ella no haya tenido pleno conocimiento de dicho plan y de todo lo que venía, pues antes no estaba en la Intendencia. Pero me imagino que ante un cambio tan trascendental como éste la anterior intendenta le habrá entregado información.

Nos cuesta entender que, habiendo tantos informes y estudios contrarios a iniciar este proceso, igual se haya echado a andar. ¿Tuvo a su disposición los informes de Carabineros, de Aditiva, de Fundación Chile o del Metro? ¿No le daba miedo implementar ese plan de transportes? Usted ha dicho que era un cambio cultural, pero todos sabemos que el hecho de que a las personas les alejen las micros una cuadra respecto de la casa ya constituye un drama. Además, ya se sabía que los buses eran incómodos y que producían muchas dificultades para la gente. ¿No sintió la necesidad de postergar la puesta en marcha del plan? ¿No tuvo terror de implementarlo, ya que usted era la intendenta y, por lo tanto, era la persona que quizás iba a sufrir más directamente el reclamo de la ciudadanía?

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero formular una pregunta a la intendenta Adriana Delpiano, que dice relación con lo que hoy está ocurriendo.

En su intervención se refiere algo a ese tema. Sin embargo, me gustaría saber cómo participa la Intendencia de la Región Metropolitana en lo que denomino "el plan de salvataje del Transantiago", a la hora de definir las modificaciones de la malla de recorridos y las coordinaciones. ¿Cómo se ha integrado? Desde luego, ya no estamos hablando del Comité de Ministros, sino de la relación con el ministro de Transportes. En la práctica, estamos tratando de evitar lo que ocurrió en el pasado, en el sentido de que no existió la coordinación necesaria, o si se produjo, no

hubo un rol preponderante de parte de los jefes del gobierno regional.

Por otra parte, quiero formular, con todo respeto, una pregunta al ex intendente y amigo Víctor Barrueto, en el entendido de que puede ser una buena oportunidad para desmentir algunos comentarios que he oído: que la sustitución del cargo se debió, en buena parte, a una evaluación que señalaba que usted no se había involucrado fuertemente en el trabajo del Transantiago, faltando pocos meses para su inicio.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Víctor Jeame Barrueto.

El señor JEAME BARRUETO.- Señor Presidente, diría que el rol de la Intendencia -lo han dicho todos los ex intendentes- fue fundamentalmente de facilitación y acompañamiento. ¿De qué manera se participó previamente? Se hizo en tres aspectos. Primero, en la realización de una reunión con los alcaldes, con los municipios, que se le propuso al ministro de Transportes, para informar del plan Transantiago e iniciar, a partir de eso, una ronda de conversaciones con los municipios, que encabezó el Seremi de Transportes, acompañado de los técnicos del Transantiago.

Sí tengo que reconocer que en esas reuniones lo principal era informar y ver los paraderos y los terminales, pero lateralmente allí fue surgiendo el tema de la malla de recorridos. Es decir, primero tuvo un rol facilitador e informativo hacia los municipios, que se acentuó a fines de año.

Por otro lado, también nuestro rol consistió en acompañar, en algunas ocasiones, en la información pública al ministro de Transportes, por ejemplo, cuando se anunció el plan de información ciudadana o que la tarifa se iba a mantener, a propósito de una inquietud que habíamos planteado como Intendencia -de hecho, el ministro fue a la Intendencia a hacer ese anuncio-, y, por último, a fines de año e, incluso, a principios de enero, cuando se inició la coordinación entre la Unidad de Control de Tránsito y todos los servicios, incluido Carabineros, acerca del día D, el día de inicio del sistema.

Por último, la otra relación se relacionó con el tema de la pavimentación de las calles, partiendo del interés de la Intendencia respecto al plan de mantención vial y del problema de los hoyos, por cuanto una cantidad importante de recursos con que se contaba eran del Transantiago. Hubo una relación con ellos para considerarlo en el plan general y ver la posibilidad de apurar algunas obras que no iban a estar listas para el día de inicio, sino que iban a entregarse después. Básicamente, ése fue nuestro aporte.

Participamos en muy pocas reuniones del Comité de Ministros. De hecho, sólo fui convocado a

dos, pero sólo asistí a una y en la otra fui reemplazado, debido a que ese día había una movilización "pingüina" más o menos grande. Por lo tanto, casi no hubo posibilidades de incidir en cambios de diseño o de otro tipo.

Lo fundamental es que nuestra labor fue facilitada de la acción, pero el liderazgo estaba completamente en el Ministerio de Transportes.

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Señor Presidente, respecto a la pregunta de la diputada Cristi, la verdad es que no tuve tiempo de plantearme ninguna duda formal previa. Me enteré de que iba a ser intendenta de la Región Metropolitana el día 20, y el 22 asumí el cargo. Ese día el tema instalado era el Transantiago. Me pareció un tema apasionante -lo digo sinceramente-, porque este cambio sustantivo requería del trabajo de todos.

Desde fines de enero y durante febrero y marzo mantuve 14 reuniones con alcaldes y organizaciones sociales, tanto en la Intendencia como en terreno. Además, tuvimos reuniones en las gobernaciones, sobre todo para analizar el tema de los recorridos. Entiendo que el Seremi de Transportes les informó de ese trabajo que hicimos en forma conjunta, sobre el tema de la demanda. En ese momento, la gente reclamaba básicamente por los recorridos, más que por las frecuencias, la alta concentración de personas en los buses o la falta de buses en las calles.

Siempre pensamos que la fecha tope era mayo. Eran tres meses de complejidad, por lo que se decidió que durante ese período se pagaría referencialmente a las empresas operadoras. Pero una vez que todo el sistema estuviera instalado, con los GPS, el control de flota, etcétera, esto se iría regularizando, precisamente porque el interés económico obligaría a las empresas a tener todos sus vehículos en la calle. Y si había que poner más vehículos, se pondrían más vehículos.

El problema que subsistía era cómo garantizar los recorridos, especialmente en aquellos lugares en que la gente debe trasladarse a otros subcentros urbanos, como la Estación Central, los hospitales, etcétera. Recogimos más de cuatrocientas sugerencias de los municipios y de las organizaciones sociales, de las cuales se pudieron implementar entre 260 ó 270.

Cuando asumió René Cortázar, nos pidió que lo que estábamos realizando -que en mi opinión cumplía una función importante en ese momento, porque nos permitía vincularnos con quienes en ese momento estaban poniendo la cara, que eran los alcaldes- lo centralizáramos directamente en el Ministerio de Transportes, porque -me dio las razones- cada vez que se alargaba un recorrido o se modificaba la malla sin que se tenga el marco de los convenios establecidos con las empresas, se producían desajustes. Era como tirar la frazada para

taparse el pecho, pero se destapa los pies. O sea, no había un ajuste.

En definitiva, nos pidieron que centralizáramos este tema en el Ministerio. Eso ocurrió en abril, momento a partir del cual la relación con los municipios en materia de recorridos pasó a ser responsabilidad directa del Ministerio de Transportes, con la complejidad de hacer los ajustes que esto requería.

En octubre tuvimos algunas reuniones en las cuales el ministro Cortázar ha dado cuenta de los avances en las negociaciones con las distintas empresas y de las medidas que se están tomando para regularizar el sistema de transporte.

Entonces, para contestar derechamente la pregunta, en cuanto asumí hice lo que se suponía que tenía que hacer, que era trabajar fuertemente con los municipios, con Carabineros y con las organizaciones sociales.

¿Cómo participa la Intendencia de la Región Metropolitana en el sistema de transportes? Primero, seguimos siendo parte del Comité de Ministros. Creo que el ministro Cortázar ha tenido una labor muy compleja, muy difícil, por lo que, más que reclamar cuotas de participación, se trataba de ponernos al servicio de la resolución de los problemas. En la medida en que hemos tenido reuniones, hemos opinado e intentado ayudar a alcanzar ese objetivo.

Un segundo aspecto de participación de la Intendencia de la región Metropolitana se relaciona con el tema de la pavimentación de Santiago. Hemos destinado una cantidad importante de recursos con este objeto, entre los cuales se cuentan 7 mil millones de pesos del gobierno regional que se han ocupado para mejorar ciertas arterias predeterminadas, como San Diego, avenida La Paz, Matta Oriente, Rosas, Matucana, etcétera, y otros 10 mil millones de pesos, que vienen de los recursos del Transantiago, que se han ocupado en la planta de bacheo, para tapar hoyos, y 5 mil millones pasados a PMU, que se suman a otros 5 mil millones de pesos previos que nos enviaron directamente desde el Ministerio de Hacienda para pavimentación.

Si a todo eso le sumamos los 2.600 millones de pesos por concepto de compensación del Transantiago para las 18 comunas rurales de la Región Metropolitana, este año vamos a destinar a repavimentación, entre los aportes del gobierno regional y del FNDR, del orden de los 22 mil millones de pesos.

Otras responsabilidades asumidas por la Intendencia son la vinculación con Carabineros y con la Corema.

Ésa ha sido nuestra participación.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Sólo quiero hacer una acotación.

Aprovechando la presencia de la intendenta y en relación con el reclamo que hacen los ex intendentes en cuanto a que el Ministerio de Transportes asumió responsabilidades que correspondían a la intendencia, la verdad es que hemos recibido reclamos de los alcaldes, por haberse sentido muy poco participativos en la materia, y de la ciudadanía, en general. O sea, el ex intendente Trivelli decía: "Mientras más lejos se toman las decisiones de la ciudadanía, más difícil son las soluciones".

De hecho, se aplica una manera de informar, pero no de hacerlos participar. Eso lo vemos en otros problemas que tenemos, como, por ejemplo, en temas medioambientales.

Lo que viene a futuro no puede dejar de ser fundamental. El tema de las mallas de recorrido, junto con todos los otros problemas, es fundamental, porque mientras a la gente no le llegue la locomoción a su casa, va a continuar el drama. Hay gente que camina treinta o cuarenta cuadras al día, porque no tiene cómo llegar a la locomoción colectiva. El drama para esas personas todavía es grande.

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

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Señor Presidente, quisiera recordar que hace aproximadamente cuatro años se presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley que modificaba las atribuciones de los gobiernos regionales. Un aspecto muy importante de esa iniciativa involucraba a la zona metropolitana, para poder contar con atribuciones especiales, no de alcalde mayor, sino para la intendencia en cuanto a transporte público y a todo lo que tiene que ver con el tema de la basura y de la seguridad, tres áreas que, en el caso de la Región Metropolitana, no pueden estar divididas en 52 comunas.

Ojalá que continúe adelante la tramitación de ese proyecto, porque entiendo que en algún minuto se separaron en dos los temas del gobierno regional, para poder avanzar en aquellos sobre los cuales había mayor acuerdo. Entiendo que ahí se contempla un elemento muy importante.

Ahora se está planteando contar con una autoridad metropolitana de transportes. Me parece que eso va a significar un paso muy importante. Creo que en el tema metropolitano de transporte no incluye sólo al Transantiago, sino también cómo se vincula esto con el Metro y con el mundo rural que se transporta a la capital.

Por lo tanto, ésta es una malla completa, que debe tener una autoridad muy fuerte. Si no ha sido más necesario, se debe a que lo asumió directamente el Ministerio, con un ministro a la cabeza. Hemos tenido

un ministro a cargo de poner en marcha un tema sectorial.

Quiero terminar señalando lo siguiente: en cuanto al tema con los alcaldes, hemos dividido la Región Metropolitana en once territorios para el trabajo más permanente, y no sólo del Transantiago: cinco provincias y seis territorios de la Región Metropolitana.

Esto permite un contacto mucho más estrecho con todo lo que es inversión pública, las problemáticas que aquejan a los distintos municipios, a partir de trabajarlos en sus territorios, y hemos tenido un trabajo bastante cercano con cada uno de los alcaldes en esta materia.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, nuestro objetivo como Comisión es, junto con explicarnos los problemas y ver responsabilidades, tratar de buscar soluciones para resolver problemas. Nos interesa que el transporte de Santiago funcione.

Tengo harta confianza en que el ministro Cortázar está avanzando en la dirección adecuada.

Un estudio que obra en mi poder me indica que, en la zona de Peñalolén, el rango de movimiento es bastante menor que el que se indica. En cuerdas por caminar, señala 3,9 y 2,5, y excepcionalmente hay muy pocas personas que están por encima de esa cifra. Eso respecto del estudio específico del caso de Peñalolén.

Poner situaciones extremas, a veces no permite ver los reales problemas.

En relación con el déficit actual que lleva todo este debate de financiamiento, está claro que los costos están ahí, y no han subido los ingresos. Por lo tanto, quiero consultar a la intendenta y al ex intendente sobre el problema con los ingresos. Hay mucha gente que no está saliendo de sus casas y otra está usando otros medios. Por lo tanto, ha bajado la demanda sobre el sistema. Eso explica el déficit que lleva a solicitar más recursos para el presupuesto del próximo año. Si no hay recursos, se tiene que subir la tarifa, porque no hay suficientes ingresos.

En este marco, quiero consultar dos cosas. La matriz del diseño tiene un sistema de troncal y alimentador, y a alguien se le ocurrió que los alimentadores tuvieran un trayecto de oriente a poniente y los troncales de norte a sur. Además, se dividió en 10 zonas alimentadoras y cinco grandes troncales.

A estas alturas, con la experiencia adquirida, ¿no ven algún problema en la matriz y en el diseño? ¿Qué pasa con todos los subcentros que tiene la ciudad? ¿Qué pasa con todos los transbordos innecesarios que tiene el plan por haber concebido las cosas muy lineal y uniformemente? El problema se

produce por el tipo de recorridos que existe. Posiblemente, eso se va a solucionar.

Por otra parte, quizás uno de los problemas de fondo más serios que ha tenido Transantiago ha sido su institucionalidad. Efectivamente, desde el 13 de junio está ingresado un proyecto en el Congreso Nacional, sobre cambios y la autoridad metropolitana, sobre el que no ha existido acuerdo suficiente, ya que requiere quórum alto y la Oposición no ha dado su acuerdo para aprobar la necesidad de que exista una nueva institucionalidad.

Uno de los grandes problemas de la institucionalidad no es sólo coordinar los sistemas de transporte sino también ver el tema de la velocidad. A menor velocidad, se requieren más buses, y aún no hemos logrado aumentar la velocidad al ritmo que se esperaba. Esto tiene que ver con la coordinación intersectorial con los municipios, para que realmente se logre monitorear el sistema y que aumente rápidamente la velocidad.

Entonces, las preguntas son sobre los movimientos, los flujos de la ciudad. ¿Hasta qué punto ellos están bien reflejados en un sistema con troncales y alimentadores? ¿Qué problemas de diseño se observan?

Asimismo, en cuanto a la institucionalidad, si no tuviéramos un ministro a cargo, tendríamos en evidencia muchos problemas -que de hecho los hay, porque el ministro no se ha metido en los detalles-, como, por ejemplo, en lo relacionado con la velocidad. Está tratando de resolver contratos, que se pueda entrar de una zona a otra, pero en el problema de la velocidad todavía no hay sustento.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, sólo quiero aclarar que mi referencia no es necesariamente la comuna de Peñalolén. Estoy hablando de Santiago en general.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, me pareció ver una crítica del diputado Carlos Montes en relación con la institucionalidad. Creo que el proyecto sobre la autoridad metropolitana de transportes está en la comisión respectiva y todavía no se ha votado. Por lo tanto, todavía no contamos con esa autoridad.

Mis preguntas son para el ex intendente Víctor Jeame Barrueto y para la intendenta, señora Adriana Delpiano.

No se si ya se tocó el tema de la descontaminación. Cuando se planeó Transantiago, uno de sus pilares señalados fue que iba a ser un transporte menos contaminante. Es una de las muchas cosas que se prometieron y que no se cumplieron. Vemos el desastre

que tenemos hoy con Transantiago en todo orden de cosas, menos -aclaro- en la tarjeta de pago.

El señor Jeame Barrauto, en declaraciones a la revista Ercilla, se refirió a la contaminación y dijo que cuando Transantiago entrara plenamente en funciones iban a quedar 5.500 buses completamente modernos y con tecnología de punta desde el punto de vista de las emisiones.

Después le preguntaron si entraría en funciones en febrero. Responde que sí y que es muy decisivo desde el punto de vista de la descontaminación, porque con un transporte público cómodo, eficiente y rápido se abre la posibilidad de que la gente comience a usar el auto de manera distinta, menos, o sólo para ir a la estación del Metro.

¿Comparte hoy las afirmaciones que hizo a la revista Ercilla?

Hay gran cantidad de buses antiguos, en que no se han fiscalizado las emisiones y ni siquiera hay traslados Euro II.

El señor Jeame Barrauto fue la cara de un plan de contaminación de vanguardia para la ciudad de Santiago. Sin embargo, nos seguimos ahogando y, además, esta situación se va a incrementar con este plan Transantiago porque vamos a volver casi a los mismos buses de la malla original. Me gustaría conocer su opinión sobre la descontaminación y el Transantiago.

La Intendencia está trabajando con el ministro Cortázar. Comparto con el diputado Carlos Montes que si bien esta Comisión es para determinar responsabilidades políticas, también nos interesa a todos, por el bien de los chilenos, que Transantiago mejore y se produzca mayor satisfacción al usuario. ¿Están trabajando en la definición de cambios de recorrido junto con los alcaldes o con alguna organización? ¿Tienen detallado qué se va a cambiar? ¿Está abocada, como intendenta, a esa tarea?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra don Víctor Jeame Barrauto.

El señor JEAME BARRUETO.- Señor Presidente, uno de los grandes fundamentos del Transantiago siempre fue la contribución que podía hacer a la descontaminación de la ciudad, dado el reemplazo que se produciría con la llegada de los buses Euro III, además del estudio de nuevas normas, más exigentes. Espero que eso suceda y pronto. Asimismo, había cálculos que indicaban que la cantidad de viajes disminuiría y, por ende, también se reducirían las emisiones.

Lo más estratégico y estructural era contar con un transporte público en buenas condiciones, que incentivara su uso, ya que es la única posibilidad de enfrentar uno de los problemas más graves que ya tiene Santiago y que se deberá enfrentar en los próximos años: su tremendo parque automotor.

Sigo creyendo que esos objetivos son viables, y fue una de las razones de por qué se hacía tan indispensable reemplazar del sistema de transporte.

En cuanto a la pregunta de la diputada, tengo que contestar que, efectivamente, ninguno de ellos se ha cumplido y que, consecuentemente, la situación ha empeorado. Como decía el diputado Montes, hay gente que ha dejado de usar el transporte público para volver a utilizar intensamente su automóvil.

Respecto de la consulta del diputado Montes, con la distancia que significa no estar en esa responsabilidad en el último tiempo, me parece absolutamente indispensable revisar la malla. El sistema de troncales y alimentadores no resuelve los problemas en general, ni tampoco en particular, de grandes sectores de Santiago respecto a los subcentros, sobre lo que debería hacerse una revisión. No sé si la solución sería algo tan audaz como volver a la malla antigua, y a partir de eso, empezar a ajustar. Pero no podría opinar técnicamente y con seriedad mucho más allá de eso.

Lo que puedo decir con absoluta convicción es que mi corta experiencia como intendente me lleva a la conclusión de cosas que suceden en otros terrenos, pero que, en este caso, fue particularmente grave: el extremo centralismo y tecnocratismo con que se diseñan las cosas. Ha quedado en evidencia que la tecnocracia o el tecnocratismo -no los buenos técnicos- es un problema gravísimo en el funcionamiento del Estado.

Cuando se diseñan las cosas en escritorio y, por ejemplo, se ve que en un problema hay una diferencia de dos cuadras, de las cuales no se sabe qué es lo que realmente pasa allí, con respecto a su geografía, como saber que hay un cerro que no permite a los adultos mayores subir ni bajar para tomar la micro, eso es gravísimo.

El centralismo también es un gran problema, para todas las cosas.

El tema de la institucionalidad es vital y urgente.

Lo único que me atrevo a proponer es la urgencia de aprobar la autoridad metropolitana de transportes y que ésta no dependa del ministro de Transportes, sino del gobierno regional.

No puedo más que compartir -y lo he hecho desde siempre- lo que dijo el ex intendente Trivelli, en el sentido de que si tuviéramos presidentes de la región elegidos, otro gallo cantaría, porque sería otra manera de asumir estas cosas. Pero aunque no tengamos intendentes electos -por el conservadurismo extremo que tenemos los chilenos- hasta en veinte años más, por lo menos que los gobiernos de las regiones sean los responsables de una cuestión tan fundamental y vital para su ciudad y región como ésta. Ojalá tuviésemos gobiernos regionales elegidos, pero si no es así, que

la autoridad metropolitana de transportes dependa del gobierno regional y no del Ministerio de Transportes.

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

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Señor Presidente, el tema de la malla de recorridos, sin lugar a dudas, en este momento y después de haber terminado las negociaciones con cada una de las empresas y de establecer un sistema de control de flota -que no es el deseable, pero que debe operar prontamente-, pensando en las personas y en su desplazamiento, es el mayor aporte que se está haciendo en este momento.

Siempre existe la posibilidad de ampliar la demanda de parte de los municipios y de las organizaciones sociales. No es que no sepamos por dónde tienen que ir los ajustes; el tema es cómo hacerlos, porque establecer bien la malla de recorridos supone que vehículos que funcionan en una determinada área se metan en otra área más allá de los 800 metros establecido en los contratos. Si no, la gente no puede llegar a los hospitales o a los subcentros de la ciudad de manera efectiva. Éste es un tema que requiere compensaciones.

Al comienzo se podía hacer un alargue porque, en la medida que se pagaba por referencia y no por persona debidamente transportada, a los empresarios les daba lo mismo. Pero desde el momento en que se empieza a pagar por la gente que efectivamente va a arriba del bus, al empresario no le es indiferente si otro operador abarca mayor o menor recorrido. Ése es el tema central al cual está abocado hoy el ministro de Transportes.

Por lo tanto, habrá que ver los alargues y mejoras de los recorridos que, aunque fueron marginales, son importantes. Hay más de mil demandas levantadas, y se ajustaron a aproximadamente 500. Esto era un trabajo más que necesario.

Creo que la institucionalidad del transporte es fundamental. Este país tiene 5 mil kilómetros de largo y tener al ministro de Transportes de todo el territorio, que además debe manejar otros muchos temas, abocado sólo a instalar este plan de transporte público de la ciudad de Santiago, no parece ni conveniente ni deseable, más allá de todo el empeño que le puso el ministro Espejo y le pone el actual ministro Cortázar, de quienes tengo una alta opinión en esta materia.

Creo que efectivamente el tema fue muy esquemático. Uno de los errores que se puede asumir del diseño del Transantiago tiene que ver con el estudio de origen-destino y cómo la gente tenía que trasbordar.

Ahora, con respecto al tema de los costos, creo que es interesante observar cuánto más absorbió el Metro de lo que es el transporte público de la ciudad. El Metro circulaba prácticamente a una escala

maravillosa para el que lo usaba, pero pasó de ser subutilizado a sobreutilizado, porque la gente prefirió el Metro. Mucha gente nunca se había subido al Metro, por costos y por diversas razones, pero en la medida en que se integró la tarifa, el Metro empezó a resolver parte de los problemas del Transantiago. Esto también tiene relación con los costos.

Me parece importante destacar el tema de la descontaminación. Santiago está haciendo un esfuerzo enorme. En dos años más se terminará con la limpieza absoluta de las aguas de Santiago, se duplicarán las áreas verdes y los metros cuadrados de áreas verdes por habitante. Esto no es ciencia ficción, ya que se está trabajando y vamos a terminar el Gobierno de la Presidenta Bachelet con aproximadamente 300 kilómetros de ciclovías en la ciudad, lo que también es un elemento integrador, que tiene otras externalidades.

Respecto a la calidad del aire, Transantiago no le ha agregado más aire contaminado a Santiago; pero tampoco ha ayudado a descontaminar. Sucede un hecho simultáneo: se instala Transantiago y se produce la eliminación del gas en la industria. Ese tema es muy relevante, y en ese sentido estamos trabajando con las empresas, como Aguas Andinas, como materia de las basuras, de manera de aprovecharla como elemento para producir gas y para la electricidad de Santiago. Se debe aprovechar el gas y tener menos días con peligro de corte absoluto, que tiene relación con la contaminación directa en la ciudad de Santiago.

Siempre se menciona el 2009 como la fecha para reemplazar la totalidad de buses de Transantiago. Esperamos que eso sea así, porque el ajuste que se hizo a partir de las micros enchuladas no nos está permitiendo resolver el tema de la contaminación directa de los buses Transantiago y, además de competir con el transporte público, también agrega una cuota importante a la contaminación de Santiago.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, en relación a la referencia de la Oposición, me preocupa mucho que desde hace cinco meses tengamos un proyecto en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones sobre la creación de una autoridad metropolitana de transportes. Si hubiésemos avanzado en ese proyecto estaríamos en otro pie. Pero, desgraciadamente, la Oposición desde el comienzo dijo que lo rechazaría. Esa iniciativa es muy importante, pues tener la posibilidad de organizar es muy distinto a agregar un modelo de subsidio a ese proyecto de ley.

Ahora bien, durante cinco años se ha aprobado por unanimidad el presupuesto para el Transantiago, entre el 2003 y el 2007, pero ahora se ha armado un enredo en un momento particularmente delicado.

Por otra parte, me preocupan las palabras de la intendenta. Independiente de lo que esté haciendo Transportes, es muy importante saber cuáles son los movimientos de la ciudad que no están quedando incorporados en el modelo. No me refiero a cada recorrido que solicite un grupo u otro. Creo que el modelo no considera a los subcentros de la ciudad, porque son cuadrados. No es un problema de la malla de recorridos, sino que es otra concepción de los movimientos de los ciudadanos.

Me parece que haber dividido Santiago en diez zonas de operación forzó mucho las cosas y no basta con que los buses entren a la frontera de las zonas.

Además, con las facultades del Gobierno Regional, lo relacionado con la gestión de velocidad es algo posible, pues a veces sólo basta cambiar la frecuencia de un semáforo en una determinada esquina para que ese recorrido funcione a otra velocidad.

En ese sentido, el Ministerio de Transportes está con dificultades, dado que hay municipios que están ayudando y otros que no lo están haciendo. Por eso creo que es bueno que la Intendencia vea el tema.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, me da lástima tener que gastar mi tiempo en contestar al diputado Carlos Montes, pero la idea de la autoridad metropolitana de transportes viene del 2000, propuesta por el señor Correa, y creo que no corresponde culpar a la Oposición, pues no ha estado en la Tabla de la Comisión. Inicialmente, hubo reparos a esa autoridad, pero estamos abiertos a discutir el tema de la autoridad metropolitana de transportes, aunque no como se definía en su idea original, pero creemos que es necesario.

Esa es la información que tengo.

El señor MONTES.- Está mal informada.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No ha estado en Tabla y es un tema que estamos dispuestos a discutir.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

El señor MONTES.- Hay una comisión entre el Gobierno y la Oposición que está tratando de llegar a acuerdos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Han tenido siete años para discutirlo, desde el 2000.

El señor HALES (Presidente).- Diputada Claudia Nogueira, sin cargo a su tiempo, ¿le concede una interrupción al diputado Carlos Montes?

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

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, sólo quiero hacer ver que el 13 de junio de 2007 el Gobierno presentó un proyecto para resolver el problema de la autoridad metropolitana de transportes. La Oposición dijo que no lo aceptaba y se constituyó un equipo de trabajo para buscar acuerdos, pero se ha demorado cinco meses. Si ese tema estuviera avanzado permitiría enfrentar de otra manera los problemas del Transantiago de distintas esferas.

Entonces, hago un llamado a la Oposición para que también asuma su responsabilidad en esta materia, ya que tenemos que apurar la resolución del problema de la institucionalidad.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, un miembro de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones nos podría aclarar el tema.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, quiero explicar que el proyecto de la autoridad metropolitana sí fue puesto en tabla, por lo que la diputada Claudia Nogueira está equivocada. Incluso, me parece que la diputada ha participado en algunas sesiones en reemplazo de diputados de su bancada.

El proyecto no ha tenido la disposición positiva de la minoría, de la Oposición, y, por tanto, no se ha podido someter a su resolución definitiva. La iniciativa pudo someterse a votación e imponerse la mayoría, pero se ha intentado buscar una solución. Pero el proyecto ya fue colocado en tabla hace tiempo.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, tengo entendido que en esa Comisión la Concertación es mayoría. Por lo tanto, echarle la culpa a la Oposición porque no hay avance en esta institucionalidad es ridículo. Éste es un problema actual. Acabamos de negar los 145 millones de dólares...

El señor MONTES.- Requiere quórum en la Sala.

-Hablan varios señores diputados a la vez.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Lo que le interesa al ministro Cortázar es llegar a un acuerdo lo más amplio y mayoritario posible, y eso lo entiendo. Al respecto, la oposición está tremendamente abierta a encontrar soluciones.

El señor MONTES.- No se nota.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No se nota eso por los 145 millones de dólares que se acaban de negar, porque no se sabe para dónde va esa plata.

Queremos que las cosas se hagan bien de una vez por todas y no seguir botando la plata y haciendo las cosas mal.

Si hay que discutirlo y demorarse un poco más, lo haremos, porque queremos que las cosas se hagan bien.

Señora intendenta, comparto con usted que no debiera ser el único tema al cual el ministro estuviera abocado, pero dado el sufrimiento y la necesidad que están viviendo 5 millones de santiaguinos, creo que amerita que el ministro Cortázar esté abocado totalmente a tratar de solucionar, de alguna forma, el drama que están viviendo los chilenos.

Por lo tanto, esperamos que se dedique a eso, porque el destrabe de los 145 millones de dólares que se están pidiendo depende de cómo el ministerio presente el proyecto.

¿Está trabajando usted, como intendenta, con el ministro para llegar a algún acuerdo en la modificación de los recorridos? Ése es un gran tema a resolver y alivia en algo el sufrimiento de la gente.

Señor Jeame Barrauto, usted habló de la falta de poder que tenían los intendentes y apela a que éstos sean elegidos.

Durante su gestión como intendente el Transantiago se postergó de octubre a febrero por no encontrarse en condiciones para partir. Quiero saber si supo usted de esta decisión, si participó de ella y si fiscalizó el cumplimiento de esas condiciones que no se cumplieron y que justificaron esa postergación. ¿Cómo era la situación en 2007? ¿Cree usted que el Transantiago debía partir el 10 de febrero con esos antecedentes?

Gracias, señor Presidente.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, simplemente quería expresar que no es posible decir que no se sabe para dónde van los 145 millones de dólares.

Es legítimo que la Oposición pueda votar en contra de eso -no lo voy a discutir-, pero no debe quedar la sensación de que no se sabe. Ese dinero va, exclusivamente, a financiar la tarifa del Transantiago.

Me parece legítimo que se vote en contra, particularmente cuando se es de Oposición. Me parece más discutible que se vote en contra cuando se es de gobierno. Pero ése es otro tema.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Ese comentario debiera contestarlo, señor Presidente.

Quiero decirle al diputado Burgos que respecto de los 290 millones de dólares que se aprobaron la primera vez, como respecto de los 145 millones de dólares que se están pidiendo ahora, el ministro sólo ha manifestado que ese dinero va al sistema a cubrir el déficit. No sabemos si ese dinero

va para adquirir mejores buses, más tecnología, mejores contratos.

¿Dónde va la plata y para qué? Que se diga y se especifique en una ley a qué se destinarán esos recursos.

El señor MONTES.- Sólo quiero informarle a la diputada Nogueira que en la Comisión Mixta de Presupuestos el ministro Cortázar ha hecho dos rendiciones detalladas sobre los 290 millones de dólares, y para los que no saben, hoy en la tarde, a las 15.30 horas, hace la tercera rendición, detalladamente, del destino de los recursos.

Y respecto de los 145 millones de dólares, está claro para lo que son: es para cubrir una diferencia entre el costo y los ingresos, estimados mes a mes. Se espera que los ingresos suban en la medida en que se recupera demanda.

Por lo tanto, decir que no se sabe a qué están destinados esos dineros induce a pensar que hay dolo o irregularidades. Aquí hay una manera de cálculo que se ha aplicado y la Comisión Mixta de Presupuesto - de senadores y de diputados- ya recibió dos informes y hoy recibirá el tercero.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, para que las cosas funcionen bien en esta Corporación existe un Reglamento. En los artículos 273 y 274 se hace referencia específica a la prohibición de establecer diálogos directos entre diputados y entre éstos y quien comparece. De manera que no es un capricho. Por lo tanto, tienen que dirigirse directamente al Presidente de la Comisión.

En el artículo 273, N° 4, dice que es una falta al orden: "Dirigir la palabra directamente a los Ministros de Estado o a los Diputados.". No es una invención mía. En tanto, en el artículo 274 se describen las sanciones para esas faltas.

En consecuencia, mantengamos el orden para facilitar el buen funcionamiento de esta Comisión, como lo han consignado la prensa y la opinión pública, en general.

Tiene la palabra la diputada señora Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, sólo me gustaría que el ex intendente me conteste las preguntas que le formulé.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Víctor Jeame Barrueto.

El señor JEAME BARRUETO.- Señor Presidente, efectivamente, el cambio de fecha de inicio del Transantiago fue informado y, posteriormente, en el contexto que mencioné -de las limitaciones que tiene institucionalmente el rol de intendente-, en los hechos esa función es más bien de acompañamiento y facilitador de una acción que estaba completamente dirigida y liderada por un ministerio sectorial.

Se hizo lo que tuvimos al alcance, como, por ejemplo, promover -probablemente no se hizo lo suficiente- las reuniones de trabajo con los alcaldes y transmitir algunas opiniones e inquietudes, como se hizo con respecto al tema de la infraestructura, en que tuvimos respuesta de que era perfectamente posible que el Transantiago se iniciara a pesar de que algunas obras no iban a estar a tiempo.

El señor HALES (Presidente).- Señor Jeame Barrauto, la diputada señora Nogueira me solicita una interrupción.

Tiene la palabra señora diputada.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Sigue pensando lo mismo hoy día, en el sentido de que la infraestructura iba a estar a tiempo?

El señor SULE.- Señor Presidente, pido la palabra.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para que el diputado señor Sule formule una pregunta luego de que el señor Jeame Barrauto le conteste a la diputada señora Nogueira?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Jeame Barrauto.

El señor JEAME BARRUETO.- Lo último que iba a decir es que sí fue acogido el tema de la tarifa.

Hay un punto que quizá no hemos mencionado. Todos esperábamos que algo nuevo y tan grande tuviera, por lo menos, tres meses de dificultades. Lo que sucedió fue que las dificultades no fueron por la puesta en marcha de algo nuevo, sino por algo mucho más de fondo.

Ahora, respecto de la infraestructura, si me apuraran, tendría que decir que ésa no ha sido la dificultad fundamental. Ese punto se podría haber ido solucionando en el camino. Claramente, las dificultades fundamentales están en la malla, en los trasbordos y en el conjunto de elementos que ustedes mismos han estado analizando.

No pondría en este tema el mejoramiento que facilite la velocidad, el cual será un punto importante en el futuro, pero no creo que ésa haya sido la falla o la dificultad más importante.

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

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Señor Presidente, efectivamente, viene una siguiente etapa, en la que la Intendencia, junto con el Seremi de Transportes, en el Comité de Ministros, esperamos hacer nuestro trabajo y aporte en esta materia.

El levantamiento de las casi cuatrocientas y tantas modificaciones de recorridos que existen, que están y que fueron testeados y analizados a partir de muchas reuniones con alcaldes y organizaciones sociales, es un tema que está pendiente para negociarse con las empresas. En eso está directamente involucrado

el ministro. Él lleva la conversación en esta materia y creo que es bueno que así sea, porque, de lo contrario, se arma una complejidad.

Sin embargo -a la luz de lo que sugirió el diputado Montes-, en cuanto a la velocidad de recorrido, reconozco que es un tema en el cual personalmente no he profundizado ni he tomado nota, por cuanto la velocidad estaba siempre pensada en función de dos cosas: uno, disponer de una infraestructura adecuada para que puedan andar las micros, y dos, el control de flota.

La velocidad de recorridos se suma al hecho de que de pronto vemos -lo podemos percibir hoy- que va un "trecito" de buses y después pasan períodos largos en que no pasa ninguno. Eso no es sólo un tema de frecuencia o de cantidad de buses, sino de control de flota. A mi juicio, la caída más importante de parte de los privados tiene que ver con este tema: no contar con la tecnología adecuada, que nos va a llevar a una situación sucedánea, mucho más manual. En la medida en que estén los GPS instalados, podremos ver en pantalla por dónde circulan los buses, pero necesitamos, vía teléfonos o "sapos", indicar que van muy cerca o muy lejos.

Una cosa es controlar las salidas de los buses de los terminales, pero para ver si se juntan o no, o si deben acelerar o retrasarse, se requiere un control de flota que cuando esté plenamente operativo, se supone que estará directamente en el bus y no se utilizará un sistema manual. Creo que ese sistema nos va a ayudar muchísimo.

Vamos a trabajar nuevamente con el Seremi en los alargues de recorridos, mirándolos en función de los subcentros hacia los cuales se desplazan las personas. A modo de ejemplo, quiero contarles que una señora me dijo, un día domingo, en la Alameda: "Nos gusta ir a la Estación Central y no tenemos un bus que dé la vuelta hacia ese lugar". Estación Central es un subcentro para muchas comunas y recorridos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Es un destino?

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Efectivamente, es un destino donde se encuentran muchos servicios, como el Servipag, etcétera. Hay muchas cosas que la gente va a hacer a esa zona, porque es un subcentro. Esperamos hacer un trabajo más intenso en esa materia.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, quiero preguntar al ex intendente Jeame Barrauto respecto de la tecnología licitada y de todos los elementos, sensores y dispositivos, que servían para saber la frecuencia, la velocidad y la información en línea de la posición del bus, es decir, todo lo que significa ese sistema integrado.

¿Sabía que eso se licitó y que después nunca existió? ¿Tenía alguna información del ministerio respecto de que eso no había dado satisfacción en las pruebas, por lo cual todo el cerebro tecnológico no existía y no iba a servir? Incluso, que hasta el día de hoy no existe. En realidad, se han agregado pequeños parches, que a lo mejor funcionan. Supe de la oferta de un "sapo electrónico" espectacular, de un señor búlgaro, que podría ser parte de la solución. Es decir, son puras soluciones parche.

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

El señor JEAME BARRUETO.- Señor Presidente, en general, la información que nos entregó el ministerio fue que una parte de sus problemas estaban solucionados, y los que no estaban resueltos, se iban a solucionar rápidamente.

Si ustedes me preguntan subjetivamente, me da la impresión de que el ministro creía eso. Entonces, aquí también hay una responsabilidad de los privados, que tiene que quedar clara y explícita, por el incumplimiento de sus compromisos.

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

La señora DELPIANO (doña Adriana).- Señor Presidente, comparto esa aseveración, en términos de que sabíamos que tanto el problema de los pavimentos como el de los paraderos quedarían pendientes, pero el de la tecnología aplicada a los buses era una cuestión que se iba a resolver mucho antes. O sea, estaba todo previsto para que eso funcionara. Yo diría que la sorpresa más dramática fue descubrir que esto, que es fundamental para el control de flota, no estaba funcionando.

Lo mismo sucedió al comienzo con los cargadores de las tarjetas bip, pues no todos estaban funcionando. Posteriormente, el problema se subsanó, pero el control de flota fue una cuestión que a todos nos tomó por sorpresa.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias por su asistencia a esta Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 13.26 horas.

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