

## 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 41ª sesión celebrada el miércoles 21 de noviembre de 2007, de 11:12 a 15:01 horas.

---

#### **SUMARIO:**

Se recibió al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar.

#### **ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

1.- Reiterar todos los oficios que la Comisión ha despachado y que no han sido respondidos. En la reiteración se deberá hacer presente que la respuesta debe remitirse a la Comisión, a más tardar, el 3 de diciembre del presente año.

**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 los Diputados señores Cardemil, Encina y Latorre y el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar.

#### **III. CUENTA:**

1.- Comunicación del Diputado señor Enrique Accorsi, por la que remite las respuestas del Ministerio de Transportes a oficios enviados desde esta Corporación, respecto de los siguientes asuntos:

- a) Cumplimiento de la normativa relativa al uso de filtros en buses que prestan servicios de transporte público en la ciudad de Santiago.
- b) Motivo por el cual a los buses EURO I y EURO II de la Licitación Transantiago no se les ha instalado filtros de post tratamiento.
- c) Información relativa a la eventual construcción de una nueva línea del Metro en Santiago, en dirección Este-Oeste.
- d) Conjunto de información referente a la prestación de servicios de transporte público mediante buses interurbanos.

2.- Oficios del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones:

- a) Por el primero, remite oficio enviado por la Coordinadora del Transantiago, con fecha 14 de noviembre, acusando recibo de la información proporcionada por la Comisión sobre las respuestas dadas por la Municipalidades de la Región Metropolitana a oficios enviados por ésta.
- b) Por el segundo, remite las denominadas "Actas del Comité Técnico de Implementación del Transantiago". Hace presente que tales actas corresponden a las "Actas del Comité Técnico Operativo", correspondientes a las sesiones de dicho comité, efectuadas en la etapa de implementación del Transantiago.
- c) Por el tercero informa que analizados los registros de ingreso de documentación de esa Secretaría de Estado, se verificó que la auditoría efectuada al Administrador Financiero del Transantiago por sus accionistas no fue ingresado en ese Ministerio, por lo que no consta en los archivos.
- d) Por el cuarto, responde el oficio enviado por esta Comisión solicitando información relacionada con la licitación pública del Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los Recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, cumplimiento de hitos, así como asesorías de apoyo al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para la fiscalización del referido contrato.
- e) Por el quinto, remite las encuestas realizadas o encargadas por esa Secretaría de Estado respecto de las expectativas de la ciudadanía en torno al Plan Transantiago.
- f) Por último, informa sobre los procedimientos utilizados para la contratación de personas naturales y jurídicas que han prestado asesoría en aquellos aspectos que dicen relación con el diseño e implementación y puesta en marcha del Plan Transantiago.

3.- Presentación del señor Remberto Echeverría, Director Ejecutivo de Ingeniería y Transportes, por la que hace una serie de observaciones respecto del Plan Transantiago y ofrece concurrir a esta Comisión, en conjunto con un equipo de profesionales de dicha organización.

**IV. ACTAS:**

Las actas de las sesiones 36ª y 37ª se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

**IV. ORDEN DEL DIA:**

Se recibió al al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 15:01 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 41ª, celebrada en miércoles 21 de noviembre de  
2007,  
de 11.14 a 15.00 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Alberto Cardemil, Francisco Encina, Ramón Farías, Juan Carlos Latorre, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurren como invitados los señores René Cortázar, ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Silvio Albarrán, coordinador del Transantiago, y los asesores Paola Tapia, Fernando Abarca y Patricio Vilaplana.

### 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 36ª y 37ª se declaran aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Sobre la Cuenta, tiene la palabra la señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Pido que nos den copia del oficio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Respecto del punto número 3, podemos aplicar el mismo criterio que en casos anteriores, pues ya no estamos en condiciones de recibir a nadie, por lo que, si quiere, puede enviar observaciones a la Comisión y ésta, a su vez, las remitirá al Ministerio de Transportes.

No entiendo el primer punto, en que se da respuesta al oficio del diputado Accorsi. ¿Por qué al diputado Accorsi y no a la Comisión?

El señor HALES (Presidente).- Porque fueron solicitados por él, señora diputada.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en el N° 2 b) de la Cuenta, en que se informa del oficio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se dice

que remite las denominadas actas del Comité Técnico de Implementación del Transantiago. Además, hace presente que tales actas corresponden a las del Comité Técnico Operativo, efectuadas en la etapa de implementación del Transantiago.

No estoy familiarizado con estas distintas instancias.

¿Esta Comisión está en condiciones de tener todas las actas, es decir, las del Comité Técnico de Implementación, las del Comité Técnico Operativo, las del Comité de Ministros, etcétera? Pido una explicación a la Secretaría o a quien me la pueda dar sobre esas diferenciaciones.

El señor HALES (Presidente).- Antes de eso, debo decirle que tiene razón, pues no es fácil formarse una idea clara, lo cual es reflejo de la confusión institucional y de la falta de institucionalidad centralizada del Transantiago.

Existe un Comité Técnico, respecto de cuyas actas usted está consultando.

Existe otro denominado Comité de Ministros, establecido por el instructivo presidencial N° 1, y cuyas actas ya conocemos desde hace tiempo.

Ésos son los dos comités.

Señor Secretario, ¿tiene conocimiento de otro comité?

El señor MELERO.- También había un Comité de Infraestructura, señor Presidente.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- El que conocemos como Comité Técnico de Implementación es aquel que el señor Mena, ex presidente del AFT, nos mencionó en la Comisión y entregó una de las actas. Ésas son las que solicitamos al Ministerio de Transportes. Por eso, ellos nos hacen la aclaración de que se llama Comité Técnico Operativo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Usted tiene noción de que exista otro Comité?

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- No hay otro comité.

El señor HALES (Presidente).- ¡No hay ninguno otro!

El señor MELERO.- ¿Podríamos hacer esa misma pregunta a las autoridades del ministerio?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado. Incluso, se la podemos formular aquí mismo.

Señor secretario, puede explicar el documento que usted nos entregó?

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, la Secretaría hizo entrega de un resumen de las observaciones formuladas por los distintos invitados a la Comisión. Se ha analizado cada uno de los temas que fueron materia del debate. Está actualizado al 3 de octubre.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece una buena iniciativa, porque nos ayudará a refrescar la memoria, porque esta Comisión ha recibido a más de sesenta invitados. Sin embargo, esperamos que se actualice completamente al día de ayer, en que recibimos al señor Sommerville, nuevo presidente del AFT, y a hoy, en que asistirá el ministro Cortázar.

El señor HALES (Presidente).- Está ordenada su actualización, señora diputada.

Hago presente a la Comisión que, por supuesto, el documento es público.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, ¿toda esta información que se nos señala irá a la carpeta? Para no pedir cada uno por separado, imagino que en la carpeta irán las copias de los oficios de respuesta.

El señor HALES (Presidente).- Considero muy pertinente su observación, porque en realidad estamos suponiéndolo todo.

Ésta es la última sesión pública con comparecencia de invitados, porque ya no habrá más entrevistas, pero van a llegar documentos escritos y oficios de respuesta.

Por lo tanto, recogiendo la inquietud planteada por el diputado Montes, que creo que representa a todos los diputados, solicito que para la primera sesión que celebraremos a la vuelta de la semana distrital, el martes 4 de diciembre -no hay sesión en el Palacio Ariztía el lunes-, la Secretaría nos entregue el dossier completo de toda la documentación que debe tener cada diputado, correspondiente a las materias en que se ha manifestado interés. No puede incluirse toda la información de los oficios, porque algunos están en CD y tienen más de 2 mil páginas.

El señor MONTES.- Señor Presidente, en todo caso, pedí copia de estos oficios de respuesta, por la importancia que tienen.

Espero que las hagan llegar antes del martes 4 de diciembre, porque podemos estudiar la información durante estos días.

Por otra parte, sería muy importante que la Secretaría insistiera desde hoy en todos los oficios que no han sido respondidos. Además, pido que se deje abierta la posibilidad de incorporar las respuestas hasta el 10 de diciembre, es decir, hasta que terminemos el informe. Por lo tanto, ésa sería la fecha tope de respuesta.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, la fecha de tope debería ser el 3 de diciembre, porque el 10 ya no nos sirve, puesto que ese día el informe debe estar terminado. Los informes sirven en la medida en que los podamos utilizar.

Por lo tanto, estoy de acuerdo con lo que señala el diputado Montes, pero con una fecha más anticipada.

El señor MONTES.- Estamos de acuerdo en eso. Pero si por alguna razón nos llega una respuesta posterior, pido que igual la incorporemos, dado que será importante para nuestra discusión. Es decir, que a las personas que se le pida información les pongamos como fecha límite de respuesta el 3 de diciembre, pero que podamos incorporar cualquier información adicional hasta el 10.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo sobre el punto?

**Acordado.**

El martes 4 de diciembre, a las 11.30, sesionaremos en la Sala de la Comisión de Defensa para comenzar a definir cómo abordaremos el informe. Naturalmente, dicha sesión no será televisada, sino esencialmente de trabajo.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

La documentación que preparará la Secretaría se enviará en el curso de la próxima semana a los lugares que los señores diputados indiquen.

Se suspende la sesión para recibir al ministro René Cortázar.

*-El señor René Cortázar, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y el señor Silvio Albarrán, coordinador de Transantiago, acompañados de diversos asesores, ingresan a la sala de la Comisión.*

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Doy la bienvenida al señor René Cortázar, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, y al señor Silvio Albarrán, coordinador de Transantiago, así como a sus asesores.

La Comisión Investigadora del Transantiago ha recibido a alrededor de sesenta comparecientes, entre invitados y citados, y ayer recibió al nuevo presidente del Administrador Financiero de Transantiago.

Espero que su presencia sirva, en el presente y el futuro, para resolver los problemas que han motivado la creación de esta Comisión. Deseo -y creo interpretar a todos los miembros de la Comisión- que este sistema de transportes funcione y se resuelvan las dificultades que han originado esta Comisión

Investigadora. Por eso, hemos trabajado con bastante dedicación durante todo este tiempo.

Tiene la palabra el ministro René Cortázar.

El señor CORTÁZAR (ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, agradezco esta oportunidad para explicar más en detalle varios aspectos del Plan Transantiago.

Después de todas las personas entrevistadas durante las sesiones, probablemente esta Comisión ya tiene buena parte de los elementos que requiere para el importante trabajo que está realizando. Tal vez puedo contribuir recorriendo los casi ocho meses en que me ha correspondido estar a cargo del Ministerio de Transportes, con el fin de hacer un diagnóstico de este período y describir las tareas que hemos realizado y lo que nos parece que probablemente sería el desarrollo futuro más deseable para el sistema.

En primer lugar, al momento de asumir esta tarea en el Ministerio, el 27 de marzo de 2007, tenía el estado de ánimo que seguramente también embargaba a los miembros de esta Comisión: con una sensación de angustia y de frustración por el hecho de que un proceso de cambio en el sistema de transporte público afectara de manera tan grave a tantas personas, las cuales eran objeto de largos tiempos de espera en los paraderos y muchas horas de viaje, tiempo que las personas dejan de tener a su disposición para su familia u otras actividades. ¿Cómo responder a esa necesidad que afectaba y producía frustración en tantas personas?

Al cabo de aproximadamente una semana, tuve que hacer una propuesta tomando los elementos básicos del giro que se necesitaba dar a la política para resolver la crisis. En el intento de buscar los elementos que permitieran una salida a la crisis, lo primero que uno observa es lo que está ocurriendo con los buses y si los que se están usando para prestar el servicio son o no suficientes para resolver el problema.

Entonces, llegamos a la conclusión de que el número de buses definitivo que estaba contemplado en el sistema -de 5.100- era insuficiente, incluso agregando los 500 buses contemplados transitoriamente, con los cuales se tenía una flota de 5.600 buses. Según las estimaciones que realizamos, se requerían, a lo menos, 6.400 buses para lograr un buen funcionamiento del sistema; pero había poco más de 5 mil.

Como un modo de anticipar la solución al problema en materia de buses -porque sabemos que desde el momento en que se decide encargar un bus hasta cuando está disponible transcurren varios meses-, propusimos de inmediato el uso de buses interurbanos, que no era la herramienta más eficaz, pero era la

disponible para resolver los problemas de las personas más rápidamente que lo que demora la generación de una flota definitiva. Ése fue el primer elemento.

Además, sabíamos que para poner más buses en el sistema necesitábamos cambiar los contratos, porque son los operadores los que traen los buses y quienes deben tener un contrato en que se comprometan a realizar esa gestión. Ése fue el primer aspecto del diagnóstico que hice al llegar al Ministerio para enfrentar la situación crítica en que nos encontrábamos.

El segundo aspecto era crucial, pues se relacionaba no sólo con la existencia de los buses, sino con que estuvieran en las calles, sirviendo a las personas, y no en los terminales. Desde que recibí la información, a través de la evaluación que hacían los inspectores, supe que había un número insuficiente de buses en las calles, porque no se sacaban todos los buses según indicaban los contratos.

Pedí los contratos y analicé la situación que existía en materia de remuneración a los operadores. Allí se establecía un pago por demanda referencial, es decir, un pago fijo. Cada operador recibía una remuneración fija, independiente de cuántos pasajeros transportara o de cuántos buses sacara a la calle. Es natural que si un operador tiene una remuneración fija, y cada vez que saca un bus a la calle suben sus costos y disminuye su margen de ganancias, los incentivos se ubiquen del lado de que los buses no salgan a la calle y no de que lo hagan. Ése era el primer elemento que había que corregir.

¿Por qué había una remuneración fija, de acuerdo a una demanda referencial? La respuesta que obtuve fue que la tecnología disponible impedía el pago por pasajero transportado. Si bien los contratos, en su articulado permanente, indicaban que había que pagar por pasajero transportado, dado que no existía un mecanismo tecnológico para hacerlo en ese momento, el único mecanismo de pago posible era una remuneración fija al operador.

El tercer aspecto es la no disponibilidad de la tecnología necesaria para hacer funcionar el sistema en forma eficaz. Lo primero que había que hacer era acelerar el proceso para que estuviera disponible el pago por pasajero transportado, pero mientras eso ocurría nos planteamos que si no hay un incentivo adecuado para que los operadores saquen los buses a la calle, porque reciben sus ingresos independientemente de que saquen o no los buses a la calle, porque cada vez que lo hace disminuye su margen de ganancia, entonces, hay que fiscalizar, controlar. Entonces, hay que controlar si están sacando los buses a la calle, porque tienen una obligación contractual. Pero la respuesta que recibí fue que sólo una fracción

de los buses tienen funcionando su GPS. Por lo tanto, simplemente con un grupo de inspectores en la calle, no hay forma de garantizar una fiscalización adecuada del sistema.

En resumen, no había incentivo debido a una carencia tecnológica, no se podía pagar por pasajero transportado y no teníamos un mecanismo de control debido a otra carencia tecnológica, pues no teníamos los GPS para saber exactamente cuántos buses tiene en la calle cada operador. Por lo tanto, la tecnología pasaba a ser un elemento central en el resultado que observábamos.

Hecho este diagnóstico, a los pocos días de llegar al Ministerio, lo primero que hice fue leer los informes de la Fundación Chile y Aditiva sobre el estado de la tecnología, los que confirmaron que ésa era la situación.

Pedí reunirme con todos los accionistas del AFT, porque me pareció que esto era de la mayor seriedad, y me reuní con todos los presidentes de los bancos y de CMR Falabella, para plantearles las dificultades que teníamos y decirles que existía un incumplimiento del contrato que estaba teniendo efectos significativos sobre el funcionamiento del sistema.

Se tomó el compromiso de acelerar este proceso, de poner a mayo, a lo menos, el 90 por ciento de los GPS y tener, a principios de junio, un sistema que permitiera pagar por pasajero transportado, de manera de terminar con el pago por demanda referencial, que genera los problemas que ya mencioné.

Si uno analizaba los contratos con más detalle, se daba cuenta de que no sólo estaba el problema de la demanda referencial, que podía ser superado con la tecnología de pago por pasajero transportado -cláusula transitoria, consecuencia de la inexistencia de la tecnología adecuada-, sino que, adicionalmente, había cláusulas permanentes que, a nuestro juicio, dificultaban la buena operación del sistema.

Ya en ese momento señalamos que era esencial renegociar los contratos, no sólo respecto de la cláusula transitoria referida a la demanda referencial -que se pudo corregir a partir de la primera semana de junio de 2007, porque a partir de ese momento ya tuvimos el pago por pasajero transportado y pudimos eliminar el pago fijo-, sino también para introducir otras modificaciones en el contrato definitivo. ¿Por qué? Porque el sistema licitó áreas geográficas para cada operador, que es la que le corresponde atender.

Ahora bien, ese operador en esa área geográfica atiende un cierto número de personas, independientemente de la calidad del servicio que presta. Por ejemplo, si un operador atiende 1.000 personas en su área geográfica, es probable que si hace

pasar sus buses con una frecuencia de tres minutos atenderá a las 1.000 personas. Si sube la frecuencia a seis minutos, seguramente seguirá atendiendo a las 1.000 personas, porque éstas no tendrán una mejor alternativa para transportarse. En consecuencia, aunque al operador se le pagara por pasajero transportado - cuestión que fue resuelta la primera semana de junio, porque desde ahí se empieza a pagar por pasajero transportado y se termina la demanda referencial-, aun así se mantendría un incentivo a no sacar todos los buses necesarios para prestar el servicio, porque aunque su contrato diga que tiene que sacar los buses cada tres minutos, si lo hace cada seis minutos, va a llevar más o menos a los mismos pasajeros. Los pasajeros irán más incómodos, los tiempos de espera serán mayores, pero serán transportados y generarán el mismo ingreso al operador.

¿Qué mecanismo tenían los contratos para enfrentar ese problema? Las sanciones de multa por incumplimiento. Ése era el mecanismo de control para que los operadores sacaran los buses a la calle.

El problema es que la estructura de multas establece que se puede sancionar fácilmente al operador por incumplimiento, pero cuando se llega a 6.000 unidades de fomento, esto es, alrededor de 120 millones de pesos, se producía la caducidad del contrato.

Ahora, 120 millones de pesos es un monto muy pequeño en consideración a los ingresos que perciben los operadores. Un troncal pequeño o uno intermedio gana 30 mil millones de pesos por año.

Pero, además del inconveniente de la multa muy baja, teníamos uno adicional: que si se llegaba a ese techo, se caducaba la concesión y quien mantenía la operación del sistema hasta la nueva licitación era el mismo operador caducado.

Por eso, en mayo enviamos un proyecto de ley al Congreso Nacional, que ya fue aprobado por ambas Cámaras, que crea el administrador provisional. La iniciativa señala que si a un operador se le caduca la concesión por incumplimiento, se debe nombrar un nuevo administrador, un tercero, hasta que la operación se concesione nuevamente.

Había que hacer un cambio -el cual ya se hizo; lo explicaré más adelante- para, manteniendo el sistema de multas -eso queda como una herramienta del contrato tal como estaba en su origen-, establecer un incentivo más adecuado para que los operadores efectivamente saquen los buses a la calle, que era uno de los elementos esenciales que requeríamos. Buses que había que encargar, contratos que había que modificar, tecnología que había que buscar que fuera implementada, porque no estaba disponible.

El cuarto aspecto que encontramos en este diagnóstico fue la necesidad de nuevos y mejores

recorridos, porque había áreas insuficientemente atendidas, mal cubiertas, situaciones de trasbordos innecesarios. Por ejemplo, si tenemos dos áreas geográficas colindantes y el hospital se encuentra a 2 mil o 3 mil metros del margen de esa área, las personas que viven en la comuna colindante, cuando tengan que ir a ese hospital, como las áreas concesionadas son áreas geográficas, no pueden hacerlo en un bus directo desde el lugar en que ellos se encuentran para llegar al hospital, porque penetran más de 800 metros en la otra área de concesión y eso no es posible, a no ser que el operador que ha sido invadido con el recorrido -por decirlo así- lo acepte voluntariamente.

Entonces, las personas tienen que tomar un alimentador, después un trocal, otro troncal y un alimentador para llegar al hospital, en circunstancias de que respecto de ese hospital, que puede estar a 2 mil o 3 mil metros, con un recorrido directo se resolvería el problema de inmediato.

Entonces, nos vimos abocados a hacer cambios en recorridos, pero que pasaban tanto por la voluntad del operador afectado como por la del operador que presta el servicio para que el recorrido pudiera aplicarse. En muchas oportunidades hacíamos listados de recorridos que desde el punto de vista social y de cualquier evaluación era necesario, pero resultaba imposible de implementar.

Éste fue un cuarto aspecto que hemos estado trabajando. Después voy a mencionar exactamente lo que estamos realizando en este momento al respecto, porque es otro elemento importante tendiente a resolver el problema de la calidad del servicio a las personas.

Por último, había ciertos bienes públicos que era necesario enfrentar, entre ellos la infraestructura, problemas de paraderos -existía un compromiso de instalar un número significativo de ellos- y la instalación de zonas pagas. Eran elementos de infraestructura que era necesario implementar para entregar un mejor servicio. Algunos de ellos requieren un calendario en el tiempo -como los de infraestructura y los corredores segregados-, pero otros podían ser enfrentados rápidamente, como los paraderos y las zonas pagas.

Estos cinco elementos son los que fuimos viendo a medida en que hacíamos el diagnóstico durante los primeros meses de participación en esta tarea relativa al mejoramiento del transporte público en Santiago.

Pero se agregaba un elemento adicional: el problema del financiamiento. Hacia mediados de abril -llegué el 27 de marzo-, ya había estimaciones que para los primeros días de mayo no se contaría con los recursos suficientes para financiar el sistema sin producir un incremento en la tarifa pública. Ustedes

comprenderán que plantear en ese momento un aumento en la tarifa pública habría sido un acto de injusticia y de insensatez al mismo tiempo. Por lo tanto, había que buscar los mecanismos para financiarlo. Estábamos con los plazos extremadamente estrechos, ya que quedaban dos o tres semanas, por los rezagos en que se recaudaban los ingresos entre la segunda y tercera semana de abril. Hacia fines de la segunda semana de abril ya se empezó a detectar que los déficit que se habían visto durante los meses de febrero y marzo se habían incrementado fuertemente.

¿Cómo financiar el sistema? ¿Cómo evitar una situación que era gravísima, como hubiera sido un alza de la tarifa en ese momento? En esa fecha se evaluó que el camino más eficaz, debido a los plazos que se tenían y a la imposibilidad práctica de haber hecho en ese momento una discusión razonable de cualquier mecanismo de financiamiento para el Transantiago, era utilizar el financiamiento a través de un crédito de Metro, el cual iba a ser pagado al momento de promulgarse una ley, que, a nuestro juicio y a la evaluación que realizamos -además de las que nos dieron tanto nuestros abogados como del Metro y la información que tuvimos-, era una operación perfectamente legal y legítima que, además, cautelaba adecuadamente el bien común. ¿Cuál era la alternativa? Por lo tanto, eso fue lo que hicimos.

A fines de mayo y principio de junio, una vez cubierta la emergencia, enviamos un proyecto de ley para buscar el financiamiento del resto del año 2007, que fue aprobado por el Congreso. Dichos recursos permitieron pagar de inmediato la deuda al Metro y, en segundo lugar, cubrir las necesidades del sistema durante el resto del año.

En torno a estos 5 aspectos, más el financiamiento, que son los puntos centrales que encontramos al momento de iniciar nuestra tarea, empezamos a organizar nuestro trabajo en torno a los desafíos para normalizar el sistema. Y, como voy a señalar al final, no sólo para normalizarlo, en el sentido de darle más regularidad, sino que, al mismo tiempo, para producir las bases de un cambio sustantivo del sistema que teníamos y con el cual estábamos trabajando.

Antes de realizar este calendario, planteamos un conjunto de desafíos hacia adelante, que señalamos en un documento llamado "Plazos para..."

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor ministro.

Ruego mantener el orden en la sala. Pido a los señores diputados que conversen con sus asesores en voz baja.

Continúe, señor ministro.

El señor CORTÁZAR.- Como decía, en ese momento, elaborado ya el nuevo proyecto de ley de financiamiento y teniendo claros los elementos que debía contemplar un mecanismo y una política de transportes para resolver los problemas, hicimos un planteamiento el 19 de mayo con un plan de acción, con metas y plazos. Lo denominamos "Plazos para la normalización del Transantiago". En este documento indicamos lo que íbamos a revisar durante el año, en junio, en julio, en agosto, en septiembre, hasta concluir a fines de año, tomando un compromiso de que a diciembre, con estas medidas que tomaríamos, se normalizaría el sistema de transporte público, el Transantiago.

Ese calendario se ha cumplido, con ciertos rezagos en algunas de las medidas. Por ejemplo, en los contratos iniciamos la renegociación. Pensábamos que los podíamos tener renegociados en julio. Naturalmente, cuando uno negocia, hay dos partes en la negociación. Eso lo logramos suscribir recién en agosto. Pero, básicamente, hemos seguido ese recorrido, que es el que describo ahora a propósito de cada uno de estos cinco pilares sobre los cuales se ha construido la política de transporte.

Respecto de los buses, quiero señalar que en marzo había 5.049 buses. Planteamos la meta de tener 6.400 en diciembre. Lo que ha habido durante este período es un aumento gradual en el número de buses urbanos -la primera columna que aparece en el cuadro que se exhibe-, con un aumento más significativo hacia el final. Naturalmente, una vez que se renegociaron los contratos y se acordaron los cambios, hay un rezago de varios meses hasta que los buses nuevos estén disponibles definitivamente.

Hoy estamos con 6.012 buses; en marzo había 5.049. Y estamos programando el sistema para llegar al 31 de diciembre con 6.400 buses.

Como observan en la imagen, en la segunda columna están los buses interurbanos, que es una respuesta de emergencia, mientras los buses urbanos llegan definitivamente. Por lo tanto, hacia fines de diciembre vamos a tener 6.400 buses, pero no vamos a tener más necesidad de los buses interurbanos, manteniendo esos recorridos que benefician a más de 80 mil personas, pero con un instrumento más adecuado, como son los buses urbanos.

También hubo medidas en el Metro, que venían desde antes, como la adquisición de trenes, la gestión de trenes, un aumento de media hora en la atención en la mañana y en la noche, y experiencias con el expreso en la línea 4, que se tradujeron en una mejoría en el servicio y una disminución en los cierres de estaciones.

A alturas de mayo, había un número muy grande de estaciones que se cerraban todos los meses y que producían una crisis y una percepción, además, de inseguridad en el funcionamiento del servicio. Esos cierres de estaciones han ido cayendo drásticamente en los meses siguientes. Han ido disminuyendo las tasas, el número de personas por metro cuadrado y, por lo tanto, se han ido mejorando las condiciones objetivas del servicio de Metro. Éste es un primer aspecto.

Tenemos un calendario y una meta precisa hacia delante: completar la flota a la altura de diciembre de este año, con 6.400 buses.

El segundo aspecto fundamental consistía en lograr una mejor tecnología. No me voy a detener en este punto. Simplemente, adjunto los cuadros sobre lo que existía en febrero de 2007, lo que existe en octubre de 2007 y cuál es plan que tenemos para fines de año.

Básicamente, lo que hemos alcanzado hasta ahora es un sistema de *clearing* que permite que no se pierdan las transacciones, aunque todavía no tiene estándar bancario, lo que nos ha permitido, desde junio, alejarnos del pago por demanda referencial y empezar a pagar por pasajero transportado. También tenemos un sistema de GPS que funciona en la flota en su conjunto.

Sin duda, tenemos tareas pendientes, como, por ejemplo, la gestión de flota, como uno de los elementos centrales. Ésta es una tarea pendiente muy clave porque, como ustedes conocen muy bien, la gestión de flota es una herramienta esencial para mejorar la calidad del servicio.

Cuando las personas están en un paradero y ven pasar tres buses 401, seguidos, saben de inmediato que si su tiempo de espera entre un bus y el siguiente era de cinco minutos, si se perdieron ese trencito, tienen que esperar 15 ó 20 minutos para que llegue el próximo vehículo.

Entonces, es esencial dar regularidad al servicio para permitir una caída en los tiempos de espera.

Hasta ahora tenemos un sistema que no ha operado. Lo que estamos elaborando con los operadores, desde agosto, y con proveedores tecnológicos es un sistema transitorio que permita que el operador vea todos los buses en un eje. En la imagen se aprecia que debajo del bus aparece un número de minutos que representan la distancia de ese bus y el siguiente. Por lo tanto, eso permite que la persona que está en la oficina del operador, en su centro de operaciones, pueda, con algún mecanismo de comunicación con el conductor, informarle que tiene que acelerar o detenerse, de modo de mantener la regularidad.

Si en una ciudad se dejan operar los buses en forma espontánea, se generan los "trecitos" también en forma espontánea. No se trata de que salieron mal del terminal; pudieron haberlo hecho con la regularidad exigida -cada tres, cuatro o cinco minutos, o lo que corresponda-, pero ya en la mitad del trayecto se han aglomerado y se observan los "trecitos" que empiezan a recorrer la ciudad y los tiempos de espera empiezan a incrementarse.

Sin algún mecanismo de gestión de flota es imposible enfrentar esa situación. Por tal razón, hemos puesto mucho énfasis en que, más allá del sistema de gestión de flota definitivo, con todos sus atributos, que tiene que estar disponible y que está siendo diseñado y discutidos los elementos que debe tener, lo que necesitamos ahora es un mecanismo para darle mayor regularidad al servicio, para separar un bus de otro y lograr una caída en los tiempos de espera.

Éste es un segundo aspecto en el cual hemos avanzado. Obviamente, nos quedan pendiente el sistema de gestión de flota definitiva y, para las próximas semanas, poner el sistema transitorio, pero vamos en dirección de una normalización del sistema.

El tercer aspecto tiene que ver con los contratos, de tener mejores contratos.

En junio de 2007 iniciamos una importante renegociación de los contratos que culminó con la firma de todos los operadores. La verdad es que tomó un tiempo hasta la firma definitiva de todos los operadores, pero hace pocos días firmaron los últimos. Sin embargo, todos los contratos parten en la misma fecha, tienen cláusulas retroactivas y así lo entendieron desde el inicio. Por lo tanto, está vigente para todos los operadores.

Las modificaciones a los contratos se centraron en varias cosas.

- 1) Adecuar horarios de operación.
- 2) Incrementar el número de buses. Teníamos que cambiar los contratos para que allí estuviera establecida la nueva flota y pudieran encargarse los buses.

- 3) El pago según el grado de cumplimiento del programa de operaciones. Éste es un elemento central que quiero enfatizar y en el cual me voy a detener más adelante.

- 4) Un incentivo al mejor servicio, a la reducción de la evasión.

- 5) Un incentivo a la regularidad. No sólo se trata de que el operador tenga los buses en la calle, sino que lo haga con regularidad, con distancia entre uno y otro, para evitar tiempos de espera excesivos para las personas.

Quisiera concentrarme en el tema del índice de cumplimiento, porque se aplicó y ha dado resultados

muy significativos, desde el punto de vista del funcionamiento del sistema.

Básicamente, se toman los datos de los GPS, para lo cual, primero teníamos un requisito tecnológico: que todos los buses tuvieran su GPS funcionando, cuestión que sí tenemos a partir de agosto.

En segundo lugar, se hace un registro para cada operador, patente por patente, y se ve exactamente cada media hora, día y noche, a través del GPS, los buses que están en la calle y los que no lo están.

Luego, se hace un cálculo, en que se toma cualquier media hora del día, se ve cuántos buses tuvo el operador en la calle y luego se compara con los buses que debió tener. Después, esa cifra se corrobora con los GPS. Por ejemplo, si debía tener 100 y tenía 50, el coeficiente para esa media hora equivale a 0,5 - es decir, la mitad; el 50 por ciento-. Eso se realiza cada media hora, día y noche, y de ese modo se le calcula al operador, al momento de pagarle, su promedio de cumplimiento. No sirve si a las 7 de la mañana el operador no tenía ningún bus en la calle y los puso a las 4 de la tarde, porque la persona que tenía que tomarlos a las 7 de la mañana los necesita a esa hora y no a otra. Por eso la medición es rigurosa, cada media hora, y se calcula cuántos buses debió tener en la calle y cuántos realmente tuvo. Hay sólo un ajuste en el margen, cuando existe un alto índice de cumplimiento, porque puede haber compensaciones. Luego, se paga en consecuencia.

Lo que ocurrió a partir de la aplicación de esto es que hay operadores que tienen un alto índice de cumplimiento, de 98 ó 99 por ciento, y, por lo tanto, reciben el mismo ingreso que hasta el 21 de agosto, antes de cambiar el contrato, porque antes recibían el pago por el total de pasajeros transportados, pero ahora sólo lo reciben si tienen el ciento por ciento de índice de cumplimiento. Por ejemplo, el que tuvo un 90, 80 ó 70 por ciento no recibe el ciento por ciento de pago por los pasajeros que transportó; sólo recibe la fracción del pago correspondiente a su índice de cumplimiento.

Lo anterior ha generado un cambio fundamental en los incentivos y ha influido en la salida de buses a la calle.

En el gráfico expuesto se observa que antes de hacerse el cambio había permanentemente en la calle 4.600 buses, de una flota de 5.800. Eso, como indica el cuadro, ocurrió hasta la segunda semana de agosto, cuando se concordó el cambio de los contratos. Apenas hecho eso, comenzaron a salir los buses a la calle. Por eso se observa que de 4.600 pasamos a 5.500 buses en la calle. Ese cambio se produjo con la misma flota, que prácticamente no cambió.

Si miran el cuadro de más buses al inicio, verán que la flota que teníamos la segunda semana de agosto es prácticamente la misma que teníamos en octubre. Sin embargo, la cantidad de buses en la calle cambió drásticamente de 4.600 a 5.500. Esto fue consecuencia directa del cambio de contratos y produjo un efecto inmediato sobre el sistema. Es imposible pensar en un sistema en el que aumente los buses en la calle en 20 ó 25 por ciento durante los días de semana y fines de semana y no cambien los tiempos de espera y de viaje.

Según un estudio de la Universidad Católica, en 44 áreas críticas de la ciudad de Santiago que estimaron como adecuado medir -cronometran a las personas que esperan en paraderos, que son alrededor de 60 mil en cada observación-, los usuarios que esperaban más de 10 minutos en algún paradero en junio era de 21 por ciento.

El señor HALES (Presidente).- ¿El porcentaje tomado es referido al total de viajes?

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, al total de bips o de personas.

El señor HALES (Presidente).- ¿De cuántas personas o viajes hablamos?

El señor CORTÁZAR.- Están calculadas 3.200.000, que se puede expandir a 3.700.000.

El 21 por ciento de junio va cayendo hasta 11 por ciento en septiembre, lo cual es simplemente el resultado de la incorporación de más buses, que hace que, habiendo más buses para servir a las mismas personas, bajen los tiempos de espera por usuario.

Si se toman las personas que esperan más de 20 minutos, el porcentaje cae de 4,4 por ciento a 2,1. Alguien podría decir que 2,1 es un número pequeño. Efectivamente, es pequeño, es la mitad del anterior, pero equivale a un estadio nacional completo. A pesar de que las mejoras son clarísimas -de 4,4 a 2,1 por ciento-, eso equivale a pasar de dos estadios nacionales a uno.

A pesar de esa mejora, comprendo por qué todavía hay un gran número de personas que está siendo fuertemente afectada, porque sólo en un paradero -puede haber un trasbordo adicional- todavía hay 2,1 por ciento de personas que espera más de 20 minutos. Por lo tanto, a pesar de la tendencia, el problema aún existe y perdura.

Otro elemento que quería mencionar es que en los contratos también se hizo un segundo cambio para asociar más el servicio a las personas, para que operadores tengan más interés en atender a las personas que cuando se tenía el sistema original. En ese sentido, se pasó desde un sistema de pago por pasajero basado en un ingreso garantizado que se ajustaba, de un 90 por ciento, a un ingreso que se ajusta en el tiempo,

de 65 por ciento. Eso significó un aumento en los números de bips observados.

El tercer aspecto básico de las políticas que se están aplicando es que a partir del mes de agosto empieza a aumentar fuertemente el número de bips. La línea verde en el gráfico va mostrando cómo ese número va creciendo significativamente mes a mes, tanto en el número de bips como en los ingresos que ello va generando.

El cuarto aspecto tiene que ver con la mejora de recorridos.

El señor MELERO.- Perdón. ¿De ese cuadro se puede desprender o usted puede entregar una cifra del porcentaje de evasión que hoy existe?

El señor CORTÁZAR.- La comparación se debe hacer con una estimación de cuáles son los que anduvieron en el bus sin hacer evasión. No se puede desprender directamente esa cifra.

Nosotros estamos haciendo evaluaciones para hacer correcciones. A nuestro juicio, todavía se produce una cierta subestimación en el nivel, pero muestra la tendencia.

Para medir la evasión, la Fundación Chile hace unos estudios donde suben personas a los buses, hacen los recorridos y ven quién hace o no hace bip. Los bips lo único que indican es quién pagó, pero ¿cómo medimos a los que no pagaron? Eso lo tenemos que muestralmente. Es así como ellos se suben, miden y ven cuántas personas hicieron bips y cuántas no, para tener una muestra.

Desde junio hasta hoy, ha habido un decrecimiento en esta evasión desde el 19 al 11 por ciento. Si bien la tendencia es la correcta, el nivel probablemente es bastante más alto, es decir, superior a 11 por ciento. Lo que sí se puede plantear es que la tendencia claramente ha ido disminuyendo y las personas comienzan a pagar más por el servicio que reciben en buses.

El cuarto tema tiene que ver con la necesidad de mejores recorridos. Desde el primer plan operacional que existía el 10 de febrero, hasta el cuarto plan que tenemos desde el 10 de noviembre, ha aumentado 18 por ciento el número de nuevos servicios y 23 por ciento el número de kilómetros. En muchos servicios instalados, hubo un cambio de recorridos: se extendió o hubo nuevas conexiones. En este minuto estamos trabajando el tema de los recorridos como un elemento absolutamente prioritario, pero a ello me referiré más adelante.

En este tema, lo que hemos hecho hasta ahora se ha basado en recorridos y servicios nuevos que siempre deben tener el consentimiento tanto del operador que prestará el servicio, como del operador afectado por él. Es el único modo de poder aplicar y

darle forma a los servicios, lo cual agrega complejidad a una política de transporte.

Actualmente, con los operadores tenemos el acuerdo de hacer el cambio y estamos en la parte de negociar la escrituración de ese cambio. Sin embargo, este segundo cambio de contrato no es para que salgan los buses a la calle -ese fue el anterior- o para que atiendan mejor a las personas, sino para contar con una herramienta para poder rediseñar contratos.

¿Cuál es el aspecto central de este cambio contractual que se está elaborando y negociando en este momento, que esperamos concluir antes de fines de año? El cambio básicamente establece que un operador tiene un área de concesión y un contrato que le da derecho a atender y percibir los ingresos de los pasajeros servidos en esa área. Por tanto, cuando el ministerio plantea que, para conectar a las personas con el troncal, se debe entrar al área de concesión de otro y para hacer ese servicio le vamos a quitar parte de los pasajeros, naturalmente hay inquietud, pues los ingresos se reflejan por pasajero transportado.

Por otra parte, se dice que se hará otro recorrido que le va a quitar parte de los pasajeros. Entonces, de qué vale la concesión licitada para la cual un operador compró los buses.

Por tanto, como punto central hemos planteado que debemos generar un mecanismo de compensación entre los operadores de modo tal que podamos tomar la decisión, una vez que se ha evaluado técnicamente, de hacer esos recorridos y poder entrar en el área de concesión de otro o de varios de ellos. También se puede hacer un recorrido punta a punta que pase por varias áreas de concesión, pero con una sola condición: cuando haya operadores que pierdan y otros que ganen, debe existir un mecanismo a través del cual se produzcan las compensaciones respectivas de modo de que el valor de la concesión de cada cual no se vea afectado, porque el ministerio o el Gobierno decidió cambiar un recorrido para atender a una determinada población.

Por tanto, el sistema es muy simple, pues existirá un mecanismo donde se parte en un área concesionada y uno de compensaciones cuando los cambios de recorridos afecten positiva o negativamente a los operadores, calculado de un modo que no suba el costo general del sistema. Esto permite una enorme libertad instrumental, porque es posible salir de un sistema congelado, donde existen alimentadores y troncales, en que ningún alimentador se puede meter en un troncal, ni viceversa, ni un alimentador se puede meter en el área de otro alimentador, porque está prohibido, pues existe una concesión donde cada uno tiene un área geográfica determinada. Eso varía con el cambio contractual que estamos realizando. Lo que va a ocurrir es que,

evaluada técnicamente la necesidad de un nuevo recorrido, que puede afectar las áreas de concesión de uno o más operadores, el Gobierno va a tener la posibilidad de hacer el cambio de recorrido y lo único que va a ocurrir es que habrá compensaciones, en el sentido de que quien perdió los pasajeros será compensado y quien los ganó tendrá que compensar, por decirlo de alguna manera simple, de modo que el ingreso del sistema se mantenga estable. Pero vamos a tener la libertad instrumental de cambiar hacia delante el sistema.

Esto es un aspecto central, porque dice relación con el diseño del sistema y con la capacidad de adaptarlo. Aunque sacáramos todos los buses a la calle, aunque tuviéramos toda la tecnología, la infraestructura, los contratos con números de buses adecuados, etcétera, si estamos con un sistema completamente congelado, en términos de su estructura de recorridos y los únicos cambios que pueden ocurrir es al interior del área de concesión, la verdad es que el sistema no tiene capacidad de adaptarse adecuadamente hacia el futuro. Por eso, el cambio que estamos realizando en este momento es un tema medular, desde el punto de vista del sistema a largo plazo.

De hecho, la semana pasada realizamos 19 cambios de recorridos bajo este nuevo principio. Aún no se han escriturado los contratos, luego vendrán los sistemas de compensaciones, pero los cambios que estamos realizando en la actualidad y los que vamos a hacer a fines de año ya se están aplicando bajo este nuevo principio. Repito, éste es un elemento absolutamente medular hacia el futuro.

A continuación me referiré a los bienes públicos, referente a la infraestructura clave para el buen funcionamiento del sistema. Primero, respecto de los paraderos, este sistema partió en enero con 3 mil paraderos y en la actualidad hay 8.200. Es decir, en todos los lugares donde es posible construir un refugio frente a la lluvia están los paraderos, excepto 413 paraderos municipales, pues algunos municipios solicitaron construir sus propios paraderos.

Segundo, se han construido 76 zonas pagas y a fines de este año tendremos 110 zonas pagas. Se han construido estaciones de trasbordos, estamos en el proceso de construcción de corredores y, a partir de fines de noviembre y principios de diciembre, se hará un esfuerzo en vías segregadas y exclusivas, para aumentar la velocidad más allá de la existencia de corredores segregados que para su construcción van a requerir de un período más largo de tiempo.

Para terminar, me tomaré algunos minutos para hablar sobre desafíos futuros.

Parte un sistema en crisis, con todas las dificultades que ello implica, y se han dado una serie

de pasos para ir normalizando el sistema, como aumentar los buses, mejorar los recorridos, asegurar que la tecnología esté, buscar una mejor gestión de vías, todos pasos para ir normalizando el sistema.

Al mismo tiempo, surge una pregunta evidente que tiene que ver con qué tipo de sistema estamos construyendo para el largo plazo. No sólo debemos preguntarnos cómo estamos enfrentando una normalización, sino qué tipo de sistema es el que estamos construyendo para el largo plazo y cuál es la eficacia de ese sistema a largo plazo.

Esa discusión es muy legítima y muy importante.

Para realizar la discusión sobre el sistema de largo plazo y hacia dónde encauzarlo, es esencial enfrentar esta pregunta sin un debate dogmático o polarizado.

A veces, pareciera que la discusión se centra en quienes pudieran querer un sistema de alimentador troncal, rígido, donde el alimentador funcione sólo como alimentador, y el troncal, sólo como troncal, sin recorridos punta a punta y que nadie penetre en el área de otro. Ese sistema podemos compararlo con el sistema punta a punta, ya que hay personas que dicen que sería mejor que volviéramos a ese sistema. En lenguaje más coloquial y común, algunos se preguntan por qué no volvemos al sistema de las micros amarillas, como una segunda alternativa.

Planteado el tema así, va a ser muy poco productivo construir un muy buen sistema de transporte público para la ciudad de Santiago y para otras ciudades del país en adelante.

En este sentido, creo que fue iluminadora una encuesta que publicó la semana pasada Libertad y Desarrollo, porque es una muestra -y lo viene haciendo desde hace tiempo- en que se observó que en octubre de 2007 las personas le ponían un 4,1 al sistema de transporte. Ésa era la nota promedio que se le puso en el estudio del Instituto Libertad y Desarrollo. No es una gran nota, es una nota que muestra todo lo que tenemos por delante para mejorar el sistema.

Al mismo tiempo, mostraba que en octubre de 2006, cuando estaban las amarillas, la nota que le ponían esas mismas personas encuestadas alcanzaba a 4,6. Vale decir, 5 décimas más, lo cual tampoco es una gran nota.

Después de la crisis que hemos tenido, después de todos los problemas que estamos teniendo, después de todo el esfuerzo que se está realizando, creo que nadie puede aspirar a pasar del 4,1 al 4,6. Lo que tenemos que construir es un sistema que supere con creces lo que teníamos como sistema antes y no pasemos de un sistema como el que tenemos a un sistema que

también fue evaluado en su momento como un sistema tremendamente insuficiente.

Cuando se observan los tiempos totales de viaje, también resulta iluminador. En la muestra del estudio del Instituto Libertad y Desarrollo dice: "Los tiempos de viaje actualmente son 74 minutos en promedio". Y agrega: "Hace un año eran 63". O sea, se aumentaron en 11 minutos los tiempos de viaje. Naturalmente, esto muestra que tenemos tiempos de viaje excesivos y que también teníamos tiempos de viaje excesivos en el sistema antiguo.

Por lo tanto, creo que la vara, inevitable, necesaria y especialmente después de una crisis como ésta, la tenemos que poner más alta, ya que no podemos quedarnos simplemente en una visión nostálgica de reconstrucción de lo que alguna vez tuvimos y que, en ese momento, no valoraban las personas.

Termino con lo siguiente: Nos parece importante, si va a haber una discusión de largo plazo de hacia dónde orientar el sistema, hacer cosas hoy que sean consistentes con las distintas alternativas posibles a largo plazo.

Lo que estamos haciendo es consistente, no sólo con el diseño original del Transantiago, sino con las otras alternativas a mediano y largo plazos. ¿Por qué? Si recorremos los indicadores, nos daremos cuenta de que tener más buses es necesario, cualquiera sea el sistema que uno imponga.

Segundo, tener tecnología y un sistema GPS será necesario cualquiera sea el sistema que uno elija. Por lo tanto, lo que hemos avanzado aquí servirá en cualquier desenlace que tenga el sistema en el mediano plazo.

Tercero, tener contratos que incentiven al operador para que saque los buses a la calle y no los deje en los terminales también sirve cualquiera sea el sistema que tengamos.

Cuarto, tener infraestructura más adecuada, corredores segregados o vías exclusivas será útil para cualquier sistema que tengamos.

Por lo tanto, nos queda un tema que diferencia a los sistemas: los recorridos, en que hay diferencias entre las alternativas posibles. Hay una diferencia que va desde el troncal alimentador puro, donde se dice no al recorrido punta a punta y que se use siempre alimentador y sólo conecte por el troncal, aunque tenga que hacer todos los transbordos del mundo -da lo mismo- o un sistema punta a punta puro, como el que teníamos, sin una estructura de troncal alimentador. Hay que olvidarse que invertimos 5 mil millones de dólares en el Metro, con ese gran troncal, y replicar arriba una red que no tome en cuenta la inversión que ya se hizo en el Metro.

Me parece que con este cambio de contratos estamos abriendo una cancha para distintos desenlaces, pues es posible hacer ajustes al sistema en la estructura de recorridos hacia adelante. Por lo tanto, lo que estamos haciendo es compatible con la evolución que tenga que tener el sistema hacia adelante.

En ese esfuerzo por construir el sistema hacia adelante es esencial evitar una selección dogmática entre algunos de éstos dos sistemas puros. Tengo la convicción más absoluta que plantear el tema en términos polarizados o dogmáticos entre un sistema punta a punta como el de las micros las amarillas o un sistema troncal alimentador puro no es construir el mejor servicio de transporte para la ciudad de Santiago. Cada vez que en nuestra historia hemos debatido temas como éste en forma polarizada y dogmática, como país nos ha ido muy mal.

Por eso, tengo la convicción de que al construir esta solución hacia adelante es clave no buscar "la solución" ni el modelo cerrado, no tratar de aplicarlo todo de una vez y decir: ahora la solución es b), sino ir construyéndolo y aplicando las soluciones, ir aprendiendo del proceso y corregir lo que tenemos, porque lo que ya tenemos es otro Transantiago; no es el original.

El original tenía 5 mil 100 buses; éste, 6 mil 400; el original tenía una estructura de contrato que ya describí y que ya se reformó, y una estructura de recorridos alimentador-troncal rígida. Este nuevo Transantiago no sólo tiene recorridos que mezclan esa estructura con punta a punta o buses expresos, sino que, además, está cambiando la estructura de contratos, para tener una oportunidad abierta hacia el futuro.

Se dice insistentemente que hay que rediseñar el sistema, pero el sistema ya está siendo rediseñado y continuará siéndolo como parte de un proceso y no como un paso de a) a b). Estamos seguros de que vamos a construir un sistema de transporte público no sólo mejor que el que tenemos hoy, sino mejor que el que tuvimos antes.

Muchas gracias.

El señor HALES (Presidente).- Gracias por su exposición, señor ministro.

Señores diputados, debemos determinar los minutos para cada intervención.

¿Habría acuerdo para que cada diputado pregunte y haga sus observaciones en tres minutos y, si fuera necesario, contar con dos minutos adicionales?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no me deja de sorprender positivamente que una persona como el ministro de Transportes, señor René Cortázar, amigo y camarada de partido, haya hecho un trabajo tan

importante en estos meses. Fue una gran decisión de la Presidenta de la República incorporarlo a la cabeza de este equipo y también fue una decisión muy generosa de su parte haber aceptado este desafío.

La sola exposición de don René Cortázar respecto de los problemas que ha tenido que enfrentar viene a avalar el trabajo que ha hecho esta Comisión a la hora de investigar las causas del fracaso de una política pública tal como comenzó el 10 de febrero. El detalle, paso por paso, de las cosas que ha tenido que hacer indican las fallas estructurales, de diseño y de implementación que le ha costado tantas molestias y tanto dolor a muchos santiaguinos.

La forma en que ha ido cumpliendo los desafíos dan cuenta de una decisión de rigor, inteligencia, capacidad, acompañamiento de equipo y voluntad de muchos actores privados a la hora de tener flexibilidad en los contratos en donde, probablemente, no se habrían dado otras alternativas desde el punto de vista jurídico. Quedan cosas pendientes. Por cierto, la implementación jurídica del cambio de los contratos, en lo que se refiere a áreas geográficas, es de la esencia.

También es muy importante, particularmente para el trabajo que va a hacer esta Comisión, aunque el motivo fundamental de nuestro trabajo es investigar las causalidades, incluir algún párrafo respecto del futuro. La posición sólida e inteligente, no mesiánica -que probablemente acompañó a las primeras etapas del plan- en que se trabaja es muy interesante.

Por lo anterior, menos entiendo la pequeñez de algunos parlamentarios de la Concertación a la hora de poder ayudar en esta tarea. No me refiero a la decisión de la Alianza por Chile, porque ellos son de Oposición, pero no entiendo la pequeñez de personas que fueron elegidas en listas de la Concertación y no han honrado su compromiso.

Los senadores de la República señores Flores y Zaldívar han dicho que el señor Cortázar ha ocultado información a la hora de aceptar o no el financiamiento especial, con el fin de que la tarifa no subiera. ¿Qué hay de cierto en esa afirmación?

He dicho.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, aprovechando los últimos minutos de esta Comisión Investigadora, quiero decir que ha sido una buena Comisión, que ha llevado adelante un buen trabajo desde la presidencia hacia abajo, con las complicaciones y dificultades que significa llevar adelante una Comisión de este tipo. Creo que se ha hecho un buen trabajo por parte de todos los

parlamentarios, más allá de las diferencias políticas que podamos tener, que son legítimas y es normal que se planteen en el entorno de esta Comisión.

Pero, vamos a lo que nos corresponde. El ministro hablaba de "no más dogmas". Ciertamente, esos dogmas nacen de un diseño dogmático, de una implementación dogmática, de no querer modificar una planificación centralizada, diseñada e implementada en forma errónea. Por eso, me parece muy bien que hoy estemos pensando en modificar el Transantiago, el sistema de transporte público de la capital, dejando a un lado los dogmas. Creo que para eso estamos todos disponibles. Me parece lógico, óptimo y sensato no elegir ni recorridos de micros amarillos en absoluto ni alimentador-troncal en absoluto. Esos dogmas nacieron y se aplicaron durante el diseño, principalmente, y, posteriormente, durante la implementación.

¿Cuánto vamos a tener que esperar para encontrar la solución? La normalización -he seguido la intervención del ministro en forma atenta- pasa por temas muy concretos, como el tiempo de traslado, tiempo de espera, más buses, mayor infraestructura, etcétera, pero tener eso de aquí al 31 de diciembre me parece un tanto difícil.

No pretendo que usted se vaya, porque pienso que la solución no pasa por cambiar personas, sino por decir a los santiaguinos que el Transantiago no estará normalizado al 31 de diciembre, por lo cual van a tener que esperar más. Entonces, ¿cuánto más tendremos que esperar para normalizar el Transantiago?

En segundo lugar, cuando usted se encontró con el desastre del que dio cuenta al inicio de su intervención, como la falta de buses, que no salían a la calle, la demanda referencial, etcétera, con tales antecedentes, si le hubiera tocado a usted tomar la decisión, ¿habría postergado el inicio del plan? ¿Fue acertado iniciar el plan? Debo señalar que los ministros anteriores también tuvieron los mismos antecedentes que maneja usted.

Respecto de los recorridos, aquí se ha dicho que es clave el escenario N° 9, que fue cambiado por la Sectra por el N° 11. ¿Considera normal que quienes conforman su equipo de trabajo o son parte del Gobierno y que cometieron esos errores continúen en el Gobierno o sigan intentando arreglar el Transantiago?

Quiero situarlo en el caso concreto de que se cometió un error garrafal, reconocido en esta Comisión, de haber pasado de una propuesta de malla de recorridos a otra, pero sin embargo esas personas siguen hoy tratando de modificar o arreglar la medida de patas de ese minuto. ¿Encuentra normal u óptimo que aquellas personas que cometieron errores graves sigan en sus cargos y, además, a cargo de arreglar los problemas y a cargo del Transantiago?

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, respecto de la consulta del diputado Burgos, no conozco todos los detalles del trabajo del Congreso Nacional, pero, por lo que he conocido, probablemente éste sea uno de los casos de mayor transparencia en la entrega de información de todo lo que se hace. Puede que haya casos que se me escapen, que no conozca, pero lo que me ha tocado ver es una política seguida mes a mes, con presentaciones ante la Comisión Mixta de Presupuestos, a la que siempre asiste un grupo muy grande de senadores y diputados de gobierno y de oposición, a la cual se ha entregado toda la información, y no sólo la financiera, respecto de lo que está pasando con cada peso recaudado. Además, hay una auditoría externa de una empresa privada que también envía la información a la Comisión Mixta de Presupuestos, que entrega información pormenorizada de cada cosa que se hace en torno a los mismos puntos que he señalado, esto es, qué pasa con los buses, con los recorridos, con los contratos y con cada uno de los elementos de la política.

En consecuencia, menor ocultamiento es imposible, simplemente porque hay una transparencia completa que se da mes a mes. Todos los contratos y originales están en la página web, así como la primera corrección y los actuales, después de renovados. Cualquier persona puede entrar a la página y verlos. Además, los entregamos permanentemente a la Comisión Mixta de Presupuestos.

Si hay algo que no se puede discutir es que aquí ha habido total y completa transparencia respecto de lo que se ha hecho y de los recursos utilizados. Y es importante que la opinión pública lo sepa, porque tiene derecho a confiar en lo que se está haciendo cuando se realiza en forma transparente.

Me parece que aquí hay un tema de fondo: es importante decir la realidad tal cual es, porque las personas están viendo lo que ocurre con esta política. Por lo tanto, si tenemos un mecanismo de control de esta naturaleza tan riguroso, tan preciso, mes a mes, digamos que esto existe, para que las personas también estén tranquilas de que se está haciendo lo que se dijo que se iba a hacer con los recursos que se solicitaron.

Respecto de las consultas del diputado Monckeberg, quiero señalar dos cosas.

Lo primero es que el 19 de mayo planteé este plan para normalizar el Transantiago. Les recuerdo que se trataba de un período muy crítico. Ustedes vieron las estaciones cerradas en mayo -esa curva roja que subía hasta arriba- y había una situación de enorme desesperanza, no sólo respecto de que la realidad era mala, sino también de que esto pudiera salir adelante.

Me tocó venir al Congreso a fines de mayo y principios de junio con el proyecto de financiamiento y en todos los sectores políticos - independientes, de Gobierno, de Oposición- había una desesperanza muy grande en cuanto a qué podía hacerse, si esto podía mejorar, cómo iba a mejorar. Era una preocupación natural, porque había una angustia muy grande en las personas que se reflejaba también en los medios de comunicación, en los dirigentes políticos, etcétera.

Entonces, nos pareció muy importante en ese momento fijar un calendario y tomar un compromiso. Y lo precisamos. Dijimos: "Nuestro compromiso es normalizar". Y para nosotros el normalizar significa mejorar los tiempos de viaje y disminuir los tiempos de espera. Por eso, ese mismo mes de mayo, encargamos un estudio a la Universidad Católica, y dijimos: "Al final, cuando llegue el momento de evaluar los resultados, queremos tener a alguien independiente. Ustedes midan los tiempos de espera y de recorrido para no tener que hacerlo nosotros, para tener algún indicador externo más objetivo que pudiera ir evaluando realmente cómo transcurre esto".

Y ahí dijimos que normalizar significa, para bajar esos tiempos, tener un número de buses -que comprometimos-, tener una malla de recorridos aceptable para las personas, lo cual supone completar la malla, lo que todavía no hemos concluido, y todavía nos quedan muchas cosas por delante. Pregunten a las personas de Pudahuel, de Maipú, de Peñalolén si tienen todos los recorridos. Les responderán que no, porque hay áreas en las que faltan recorridos, lo cual en este momento estamos elaborando con un enorme sentido de urgencia.

Normalizar supone, además, bajar esos tiempos de espera, para lo cual hemos puesto el énfasis en la gestión de flota transitoria, porque eso nos permite, al aumentar la regularidad, bajar inmediatamente los tiempos de espera.

Una de las quejas más habituales de las personas es la siguiente: "¡Pero si llegué al paradero, pasaron tres buses juntos, los perdí y me quedé esperando 20 minutos para que pasara uno de nuevo!". Ésa es una queja habitual porque se trata de un problema real. Y ello tiene arreglo con un sistema de gestión de flota, el cual no va a ser perfecto, pues algunos operadores van a tener radio, otros tendrán personas con celulares; es decir, será una mezcla. Pero no importa, porque lo importante es que se quiebre la aglomeración de buses y se produzca una regularidad. Después tendremos un sistema definitivo.

Por último, normalizar supone también una mayor velocidad de gestión de trayectoria de los buses, para lo cual no podemos construir todos los corredores segregados. ¡Todavía debemos hacer ciento y

tantos kilómetros más! Y para eso, entre expropiación, ingeniería y construcción, estamos hablando de años, no de meses.

El señor HALES (Presidente).- Diez.

El señor CORTÁZAR.- No; es mucho más breve que eso. Pero estamos hablando de un período que ciertamente no son meses.

¿Qué podemos hacer ahora? Podemos aumentar la velocidad de los buses con vías segregadas, exclusivas, y pistas "Sólo buses", que es lo que vamos a hacer a contar de fines del presente mes.

Ahora, con la información que tuve al llegar y con la que tenemos actualmente no conozco dos opiniones, en el sentido de que no se debió haber iniciado el sistema. Eso es natural y creo que no hay dos opiniones al respecto.

¿Es normal que personas que cometan errores sigan en el Gobierno? Depende. Pienso que hay ciertas acciones que uno toma, que involucran una responsabilidad política, y cuando alguien no ha cumplido en una cuestión sustancial que involucra una responsabilidad política, esa persona no puede seguir en el cargo y debe renunciar. Eso ocurrió con el entonces ministro de Transportes y con el anterior coordinador de Transantiago.

Pero no estoy de acuerdo con la afirmación de que a todas las personas que participaron y contribuyeron a una política que fracasó los vamos a separar de sus cargos. Eso es un error. Esas personas tienen conocimiento e información y, más allá de que la decisión adoptada en un momento haya sido equivocada en una determinada materia, eso no significa que todas las personas que participaron en esa discusión o elaboración deban ser separadas de sus cargos. En mi opinión, ése no es el mejor modo de hacer una buena política pública hacia adelante.

Aquí hay situaciones que es necesario corregir y de las cuales hay que aprender, y por eso hay que complementar. Cuando llegué al Ministerio, complementé los equipos, porque sé que adentro hay gente con talento, con mucha información y, por lo tanto, que puede aportar, complementadas con otras personas para revisar lo que ocurrió y avanzando hacia adelante. Sin duda, eso contribuye a una buena política pública.

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

El señor BURGOS.- Cedo mi tiempo al diputado Juan Carlos Latorre.

El señor HALES (Presidente).- Entonces tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, me sumo a las felicitaciones al ministro René Cortázar.

Deseo plantear algunas inquietudes muy concretas y directas respecto de un tema que él ha señalado en forma reiterada y que constituye una preocupación central. Coincido en que se trata de un tema que ha penado más de lo que incluso mucha gente ha imaginado: la gestión de flota.

En primer lugar, ¿el sistema de gestión de flota que ha publicitado el operador Subus reemplaza al que Sonda debía haber entregado al AFT en su oportunidad?

En segundo término, tengo la impresión de que el Ministerio y el AFT se han dado cuenta de todas las falencias existentes en materia de gestión de flota. En consecuencia, debiera haber un mayor compromiso en implementar una solución definitiva al respecto. ¿Por qué no se implementa ese sistema? ¿Qué hace que ello no ocurra?

Estoy consciente de que el AFT tiene un contrato de por medio con el operador Sonda. Sin embargo, a estas alturas, no parece necesario seguir esperando que una empresa que no entregó una solución pretenda hacerlo ahora, porque ya hay elementos de juicio suficientes para actuar. ¿Cuál es la opinión del Ministerio respecto del tiempo en que esto debiera tener una solución?

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero hacer dos comentarios.

En primer lugar, respecto de la delimitación de responsabilidad, no me puedo quedar conforme con que la responsabilidad de Transantiago se cumple por el solo hecho de que el ex ministro Espejo y el señor Promis estén fuera. Creo que en esto no hay sólo una responsabilidad al voleo, porque hay personas responsables, con nombre y apellido, y ése es el trabajo que está haciendo esta Comisión.

En segundo lugar, de las palabras del ministro Cortázar interpreto que deberemos esperar un poco más allá del 31 de diciembre de este año, por todo lo que nos ha planteado respecto de tiempos de traslado y de espera, del número de buses y de infraestructura, en que sí existe una gran complicación, porque la malla de infraestructura va a terminar en 2012. Por lo tanto, la situación no se va a normalizar al 31 de diciembre de este año.

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, en primer lugar, respecto de lo que señala el diputado Latorre, lo que se está haciendo es cambiar la forma de operar del sistema en términos de la relación que había entre la tecnología y los operadores.

¿Qué ocurría hasta hace pocos meses? Que los operadores de buses necesitaban una tecnología, el AFT producía una respuesta que, según ellos, era correcta, pero los operadores decían que no les servía, que no era lo que necesitaban y que además no funcionaba. Se retrucaba y se decía que todo funcionaba. Así no íbamos a tener un buen sistema de transportes.

El primer cambio fue lograr que trabajaran en conjunto el que presta el servicio con el que lo recibe, los operadores. Por lo tanto, se formó un comité técnico integrado por los operadores, los técnicos principales de cada operador y los proveedores de tecnologías para discutir, no el final del proceso, sino cuando se encarga, cuando se diseña, qué se necesita y qué no se necesita. Incluso, la propuesta se puede discutir desde el día uno. Y todo esto va a tomar también una forma contractual.

Estamos ajustando el contrato con el AFT y va a quedar establecido dentro de él la existencia de este comité de técnicos y operadores, los que deben ser escuchados en cada uno de los puntos y van a participar en la discusión de la gestión. Hasta ahora ha existido un diálogo entre personas que no se escuchan y por eso surgen los abogados para determinar si se cumplió con una u otra cláusula del contrato. Eso no ayuda en nada al funcionamiento del sistema.

Esa situación cambió drásticamente a partir de la creación de este comité de operadores. Se habló directamente con el AFT, con los proveedores tecnológicos y con los operadores para decirles que lo primero que íbamos a hacer era instalar un sistema, porque nuestra meta es buscar ahora la normalización del sistema, regularizar las cosas y corregir los problemas. Hasta agosto los proveedores internacionales -ya quedó claro que el proveedor internacional va a ser alguien con experiencia en gestión de flota- decían que era un trabajo de uno o dos años, pero no se les puede decir a los santiaguinos que para tener este sistema funcionando nos vamos a demorar uno o dos años. Ésa es una respuesta imposible.

Por lo tanto, lo primero que se hizo fue tomar la información de los GPS -que finalmente teníamos- e integrarla en una sola base, porque había dos bases distintas: GPS de Sonda y de Vía Nauta. Los operadores tenían dos computadores, uno para los GPS de Sonda y otro para los GPS de Vía Nauta.

En segundo lugar, había que elaborar un sistema con esta información para usarlo ahora. No es el sistema definitivo, pero sirve para producir un resultado concreto: mayor regularidad. Ésa fue la primera tarea que los propios operadores definieron -comparto su punto de vista- para ese comité, y lo están logrando. De hecho, Subus está haciendo su propio

sistema y hay otros proveedores tecnológicos que están ofreciendo sus productos. Se va a elegir al proveedor tecnológico que entregue el mejor producto, que será evaluado técnicamente por los mismos operadores. Ya hay dos o tres interesados que han manifestado que pueden hacer lo mismo y se está evaluando cuál es el mejor. Los operadores elegirán cuál es el mejor, y ése se va a usar.

Al mismo tiempo, señalaron que quieren instalar este sistema y elaborar con más precisión qué queremos y qué no queremos, más allá de lo que diga el contrato y las bases. Se trata de discutir, a partir de lo que vamos a tener ahora, cómo hacemos el camino, qué debemos agregar, de qué manera lo haremos y cómo licitamos esa trayectoria tecnológica. Es una forma de trabajo completamente inédita, porque no existía, que ya mostró resultados. En agosto, si uno consultaba a cualquier operador o a cualquiera que analizara la situación si podríamos tener un sistema, aunque sea transitorio, a fines de año, todos habrían dicho que era imposible. Sin embargo, esta forma de trabajo lo ha hecho posible.

Respecto a lo que señala el diputado Monckeberg, sé cuál es la tarea de ustedes y no es mi intención sustituirla, en el sentido de evaluar de quién es la responsabilidad. Lo único que dije es que no compartía la afirmación de que las personas que participaron no puedan continuar. Lo único que quise comentar es que no comparto en términos globales esa afirmación, porque creo que hay distintos tipos de responsabilidades y hay gente que tiene una función muy importante que cumplir hacia delante, aunque hayan participado, de una u otra manera, en un proyecto que ha tenido las fallas y los errores que tuvo éste.

Lo que señalé es un conjunto de medidas pensando en la normalización hacia fines de año. Pero, naturalmente, eso no significa que ahí termine el proceso. Piensen ustedes que aunque tuviéramos los 6.400 buses a principios del próximo año de todas maneras habrá que renovar buses, porque corresponde hacerlo. El servicio troncal 5 debe renovar parte de su flota. Cuando ello ocurra, ese troncal, que hoy tiene una tasa de falla del orden de 20 por ciento -no me atrevo a asegurarlo; no me quiero comprometer, aunque el dato es público-, porque son buses antiquísimos, bajará aproximadamente a 2 por ciento, que es lo que corresponde a una flota de buses nuevos.

Cosas como ésa harán que el proceso siga avanzando.

Lo que nos planteamos fue una meta que estableciera una exigencia: regularizar cosas básicas, pero no creemos que el proceso termina ahí. Lo mismo ocurre con los corredores segregados, con los cuales la velocidad promedio aumentará. Y así en cada aspecto.

Quisimos proponernos una meta que pudiéramos plantear como una exigencia. Y créanme que no sólo sirvió en mayo para mostrar un horizonte en momentos de mucha desesperanza, sino también para sumar las energías de todos los actores y para ir reflejando las urgencias que las personas tienen. ¡Si la sensación de urgencia no la inventamos nosotros; la tienen las personas! Por lo tanto, debemos responder con la mayor celeridad.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, también me sumo a las felicitaciones al ministro, porque realmente se nota que ha habido un trabajo tremendamente dedicado y profundo para enfrentar problemas muy complejos.

Mi primera pregunta se refiere al sistema de pagos que, según aquí se nos dijo, funcionaba de maravillas. Hace poco, el gerente del AFT dijo que funcionaba perfectamente; sin embargo, después, desde el Ministerio nos dijeron que no era tan así.

Se suponía que el sistema tecnológico en general debía ser controlado por un computador que debía integrar, entre otros, el contador de pasajeros que permite saber cuándo entra una persona al bus y, además, valida la tarjeta de ese usuario. Quizás eso debería haber estado integrado con la gestión de flota en un solo computador, porque no me imagino que hubiera dos computadores que manejen esas variables por separado. Creo que todo eso debiera estar integrado, y entiendo que eso fue lo que se licitó y adjudicó, en primera instancia, a una empresa llamada NEC, según nos dijo el señor Navarro. Pero resulta que esa empresa, NEC, no pudo cumplir con las garantías, así que posteriormente hablaron con Siemens, que fue incapaz de poner en funcionamiento las 52 o más operaciones que debía realizar el operador tecnológico.

Entiendo que ya funcionan los sensores para los contadores de pasajeros, porque, de lo contrario, no se podría pagar por pasajero transportado, pero resulta que cuatro de cada diez pasajeros se cuelan, por lo que se produce un alto nivel de evasión por ese lado. Asimismo, se produce evasión porque es posible que los validadores sólo validen cuando el pasajero toma el alimentador o cuando hace el primer pago con la tarjeta, pero después, durante 120 minutos, no se cobra si el usuario sube a otro bus. Eso está establecido así, pero a veces pasan más de 120 minutos y el sistema sigue sin cobrarle al usuario.

Quiero saber si eso es efectivo, esto es, que muchas veces no le cobran y, por lo tanto, se produce una evasión o una pérdida porque el computador no reconoce la tarjeta en circunstancias de que debiera hacerlo.

Ésa es mi primera pregunta. Me preocupa el tema, porque si lo que planteo es efectivo, se puede estar produciendo una pérdida diaria -imagino- de millones de dólares. Quiero saber a cuánto ascienden las pérdidas diarias por ese concepto.

Asimismo, quiero saber si el AFT reconoce que el computador no funciona, porque nos dijeron hasta el cansancio que era espectacular. ¿Están dispuesto a cambiarlo o no?

El señor HALES (Presidente).- Se cumplieron sus primeros tres minutos.

El señor SULE.- Prefiero continuar después.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, ésta es la última sesión de nuestra Comisión Investigadora y, por lo mismo, es la oportunidad para decir aquellas cosas que, por obvias, se pueden callar, y por calladas, se olvidan.

Quiero empezar reconociendo la gran capacidad técnica, el gran dominio del tema y, sobre todo, el profundo sentido de urgencia con que el ministro Cortázar enfrentó y sigue enfrentando la crisis del Transantiago.

Comparto plenamente el **diagnóstico original que él ha hecho, lo suscribo y tanto lo suscribo que quiero pedir oficialmente que lo anotemos en el cuaderno separado, porque nos va a facilitar mucho nuestro trabajo al momento de redactar el informe. Por ejemplo, la falta de buses, la necesidad de cambiar los contratos, la incapacidad tecnológica, áreas mal atendidas, problemas de infraestructura y, finalmente, los inconvenientes que ha habido con el financiamiento.**

El señor HALES (Presidente).- Pido que se registre la observación señalada por el diputado Uriarte.

Sólo quiero precisar que he pedido que se registre la observación que usted ha hecho para buscar en la intervención del ministro aquellos aspectos que está mencionando el diputado Uriarte, que pueden representar el interés de todos los diputados a la hora de elaborar el informe.

El señor URIARTE.- Con la misma claridad, quiero pedir que también se consigne en el mismo cuaderno separado la respuesta que él dio al diputado Monckeberg sobre la pregunta si con todos estos antecedentes era o no recomendable poner en funcionamiento el Transantiago. Su respuesta fue que en eso no hay dos opiniones: claramente, no era recomendable.

Ahora voy hacer un par de preguntas. La primera es que, compartiendo todo el diagnóstico, eché de menos una sola cosa: una referencia al Administrador Financiero del Transantiago. Al respecto, me gustaría saber cuál es su opinión sobre el comportamiento del AFT y qué espera de él en el futuro inmediato.

En segundo lugar, quiero preguntarle, con este sano espíritu pragmático -con el que nosotros también estamos dispuestos a enfrentar las soluciones del Transantiago-, si no surge de ese espíritu la necesidad de ir bastante más allá que de cambiarle el nombre al Transantiago y de impulsar medidas y soluciones radicalmente más osadas de las que ya se han implementado y que esperamos, más temprano que tarde, den resultados. No sé hasta dónde están dispuestos a llegar, por lo que, concretamente, le pregunto al ministro: ¿hasta dónde está dispuesto a llegar? Sólo hasta lo que ha explicado, o van a ir más allá, conservando las cosas buenas y rescatables que tiene el actual sistema. ¿Hasta dónde está dispuesto a llegar?

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, en siete minutos más nos corresponde ir a la Sala a votar y tengo la impresión de que el señor ministro no va a alcanzar a responder en cinco minutos las consultas de los dos diputados.

El señor MELERO.- Quedan 10 minutos, señor Presidente. Acaba de averiguarlo la secretaria.

El señor HALES (Presidente).- ¿Son suficientes los diez minutos, señor ministro?

El señor CORTÁZAR.- Sí, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- De lo contrario, puede continuar posteriormente.

El señor CORTÁZAR.- Primero, respecto de la consulta del diputado Sule, debo decir que en verdad el contador de pasajeros no funciona, ya que lo único que opera es el mecanismo de validación, cuando la persona paga. Por eso se produce el problema de la evasión, que tiene que estimarse sólo por la vía de las encuestas, para calcular la evasión efectiva en los buses.

Ahora, naturalmente, los operadores sí tienen interés en que la evasión caiga, porque sus ingresos están asociados a la recaudación que, a su vez, esta asociada a la disminución de la evasión. Pero éste es otro aspecto. Sólo mencioné el aspecto más destacado cuando mencioné la gestión de flota, pero sólo es otro de los aspectos, como el tema tarifario, que tiene que ver con distinguir los viajes de ida y vuelta. Son otros aspectos tecnológicos que están en el listado, que adjuntamos en la presentación, como puntos que todavía no están cumplidos.

Por lo tanto, en esto hay claridad. Por lo menos en las conversaciones estamos reformulando el contrato y poniendo con precisión los puntos pendientes y la forma en que, en la medida en que se cumplan, van a recibir la remuneración que tenían asociada. Si no se cumplen, obviamente, no tienen remuneración.

En ese mecanismo, estamos bastante claros que estos puntos no están cumplidos, porque si lo estuvieran no estarían suscribiendo un contrato en que, primero, acepten que no les hayamos pagado remuneración por esos servicios.

Si yo estuviera prestando un servicio completo de gestión de flota, y sólo fuera efectivo que hay simplemente un mal uso por parte del cliente, ¿aceptaría que no me pagaran por ese servicio? Imposible.

El solo hecho de aceptar que ese servicio todavía no se paga, hace evidente que no está siendo prestado adecuadamente. Nadie aceptaría que no le pagaran por un servicio que se prestó.

Por lo tanto, me parece que, más allá de la retórica, ese punto está claro.

El señor SULE.- ¿El AFT está dispuesto a cambiar el computador o la tecnología completamente?

El señor CORTÁZAR.- Todavía el contrato no ha sido suscrito. Pero cuando se suscriba, dentro de lo que tenemos hacia adelante, lo que tenemos que pagar es por funcionalidades. Si tengo un computador que no presta el servicio que corresponde, no tiene sentido pagar por un computador. Si compro un televisor, no basta con que me digan que tiene pantalla, cordón y control remoto. Quiero que se vean imágenes en el televisor. Si no se ve nada, por mucho que sea un hardware magnífico y que me digan que se ve muy bien, la prueba de fuego es la funcionalidad que presta.

Por lo tanto, en la renegociación que estamos teniendo, para aclarar estos puntos que han sido de larga discusión, se establecerá que se paga por la funcionalidad prestada, y no por un hardware en sí mismo. Para eso, vamos a tener un mecanismo de expertos, que verá cuándo se prestó efectivamente una funcionalidad, para salir de esta discusión sobre si se hizo o no se hizo. Habrá un mecanismo de validación objetiva.

Respecto de lo que señaló el diputado Uriarte, puedo decir que en la presentación inicial manifesté lo que encontramos en materia de incumplimiento de contrato. Aquí había una serie de obligaciones que debieron haber sido cumplidas el 2006. Y ya describí cómo en mayo del 2007 todavía no teníamos ni para pagar por pasajero transportado, ni un sistema de GPS, que son las cosas más básicas; ni hablar de un sistema de gestión de flota o de contadores de pasajeros.

Por lo tanto, mi opinión es muy clara: aquí ha habido un incumplimiento muy severo del contrato, que ha tenido un efecto claro -ya lo describí- sobre el funcionamiento del sistema. Eso, para mí, es clarísimo. En ese sentido, ¿qué espero hacia delante? Espero, primero, que sea aplicado un conjunto de sanciones por incumplimiento: boletas de garantía, multas, etcétera.

Segundo, no se ha cancelado por ningún servicio que no se haya prestado, aunque exista un hardware. Si el servicio no ha sido prestado en términos de la funcionalidad. Sobre eso, no se ha cancelado.

Y tercero, hay un compromiso de los accionistas de cambiar esta situación, que ya se expresó -debo reconocerlo- en los primeros meses después de las negociaciones sobre los GPS, en el pago por pasajero transportado, que esperamos se siga reflejando a través de esta renegociación de contratos, en una participación más clara de los operadores en el sistema y en un compromiso de ser un apoyo verdadero al sistema.

En la presentación que hice inicialmente, dije que hubo una generación de obstáculos muy importantes de parte de la tecnología, que tienen que ser superados.

¿Cuan osado se puede ser? ¿Hasta dónde se está dispuesto a llegar? Son palabras amplias.

La verdad es que tengo dogmas sobre varias cosas en mi existencia, pero ciertamente no sobre qué porcentaje de un sistema de transportes debería ser troncal alimentador, o cuáles deberían ser contactos punta a punta.

El señor HALES (Presidente).- Señor ministro, me permiten una interrupción para consignar en cuaderno aparte una solicitud de la diputada Isabel Allende.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece muy importante que se consigne en cuaderno aparte el incumplimiento severo y lo que ha expresado el señor ministro, porque es parte del nudo de lo que hemos venido investigando y de lo cual estamos todos concientes.

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

Continúa con el uso de la palabra el ministro de Transportes, señor René Cortázar.

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, ciertamente hay que buscar una salida eficaz para prestar el servicio y eficiente en el uso de los recursos.

Por lo tanto, no puede ser una simple nostalgia y olvidarse de que hay troncales, Metro construido y simplemente se hace punta a punta en la

superficie. Tampoco puede tomarse esto como nuevo dogma en que hay áreas concesionadas.

En reuniones con operadores lo he dicho exactamente con este lenguaje: que me parece que un sistema que tome como dogma áreas geográficas nunca va a tener la flexibilidad ni la capacidad de responder, además, a una ciudad que evoluciona en el tiempo.

El señor HALES (Presidente).- Señor ministro, le pido disculpas, pero debemos suspender la sesión para ir a votar a la Sala.

Se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, creo que la autocomplacencia es una mala consejera. Hemos escuchado un informe del señor ministro en el que plantea que hay varios cambios. Creo que esos cambios han considerado algunas mejorías muy marginales para los usuarios.

La verdad es que en esta pésima política pública no han cumplido ni los privados ni el sector público, y las personas todavía siguen esperando.

Me gustaría saber, realmente, cuándo las personas van a ver cumplido el sueño de tener un transporte público que responda a sus necesidades.

Las mallas de recorridos -el talón de Aquiles del Transantiago-, no se van a mejorar fácilmente, ya que los sectores están asignados.

Las necesidades de la gente son muchas, y si éstas no tienen una relación con el negocio, si el negocio no lo permite, obviamente, las personas no van a tener mejores recorridos.

Me atreví a plantear, hace mucho tiempo, que el Transantiago iba a ser un desastre. Lo dije anteriormente, y muchas personas que ahora se alzan como inquisidores de los que tuvimos una posición distinta, en ese momento callaron y avalaron todo lo que está pasando.

La única pequeñez que veo es la arrogancia de aquellos que se creen superiores a los demás y dueños de la verdad, que piensan que van a defender a los pobres -a quienes no entienden, por supuesto- y que nos dicen, a los que tenemos una posición distinta, que somos pequeños y no actuamos en conciencia.

He actuado por patriotismo y no me mueve ningún interés mezquino. Lo que voy a decir es una cuestión que tendremos que ver y analizar, porque es mucha la gente que está sufriendo ahora. No me vengan a decir que porque hay más buses se resolvió el problema a la gente. Es cierto que hay mejorías, pero los invito a recorrer las poblaciones y comunas marginales. Ahí está el problema.

Todos los autocomplacientes, arrogantes y que se creen dueños de la verdad están hundiendo a nuestro pueblo, a nuestra gente y al proyecto político en el que creí.

Es bueno que comencemos a decir la verdad. Si queremos resolver esto, debemos tocar intereses. No puede ser que privados que no cumplen y esconden las micros -dicho por muchas autoridades- reciban dinero de todos los chilenos. Eso, obviamente, es un contrasentido.

¿Quién puede decir que la plata de todos los chilenos está bien invertida en el AFT, que no ha cumplido en nada? ¿Quién puede decir que la plata de todos los chilenos está bien regalada a los que esconden las micros?

¿Los usuarios van a tener que esperar doce años -lo máximo que contemplan los contratos- para tener recorridos que sí satisfagan sus problemas y respetar un diseño mal ejecutado?

He dicho.

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

El señor SULE.- ¿En cuánto tiempo estima que tendremos funcionando el sistema de gestión de flota con la regulación autónoma y los datos en línea en tiempo real?

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, la gestión de flota va a ser el fruto de la licitación de los operadores, que ya se está haciendo.

Es importante recordar que el contrato del AFT es con los operadores, y no con el Ministerio, para efectos de lo que hablamos sobre la gestión de flota y otros aspectos. Por eso, cuando hablamos del nuevo sistema de gestión de flota o del sistema transitorio, se trata de un contrato directo entre los operadores y el AFT, al cual concurre el ministerio. Por lo tanto, no es el Ministerio el que aprueba o rechaza el nuevo software, sino los mismos operadores.

Respecto de los planteamientos del diputado Olivares, me cuesta calificar mi intervención como autocomplaciente, de modo que no comparto ese juicio.

Calificar las mejoras que ha habido como marginales es un adjetivo. Pero la verdad es que los resultados prácticos que he mostrado no son marginales. No es marginal tener un 25 por ciento más de buses en la calle, ni tampoco lo es disminuir los tiempos de espera a la mitad. ¡No es terminal; es sustantivo! Es cierto que no resuelve el problema, y lo hemos planteado en el diagnóstico con una crudeza que no podría calificar de autocomplaciente.

No es efectivo que en el sistema actual no se harán los nuevos recorridos si el negocio no lo

permite. El Ministerio tiene atribuciones para poner los nuevos recorridos y no es decisión del operador. Eso es lo que expliqué en mi exposición.

Por último, no se destinan ni destinarán recursos a los que esconden las micros ni a quienes incumplan con el AFT, porque sólo se pagará por servicios prestados. A nadie se le pagará si esconde los buses.

Ése es el impacto principal que tuvo el cambio en los contratos. Ciertamente, al AFT no se le está pagando por los servicios que no han cumplido. Es más, se les han cobrado las boletas de garantía, aplicado las multas y retenidos los ingresos.

Es importante decir a la opinión pública en qué se están utilizando los recursos. Lo hemos dicho una y otra vez en el Congreso y lo decimos todos los meses en la Comisión Mixta de Presupuestos. Lo que acabo de describir es la realidad; no otra.

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

El señor OLIVARES.- En primer lugar, la realidad la ven los pobladores día a día; no la vamos a ver nosotros aquí.

En segundo término, me gustaría saber, porque no he podido obtener esa información, cuánto recibe cada uno de los operadores respecto del subsidio estatal. ¿Cuánto recibe Alsacia y Metropolitana? Sería interesante y a la gente le gustaría saberlo.

En tercer lugar, escuché que si no hay compensaciones, no habrá rediseño de recorridos. Por lo tanto, si el negocio no resulta, no habrá cambios de recorridos para la gente.

Finalmente, quiero decirle al señor ministro que ha llegado el momento de definir bien las cosas. ¿Seguiremos persiguiendo un diseño que ya fracasó o realmente buscaremos la satisfacción de los usuarios? Esta situación no la buscamos nosotros, pero debemos tener la cabeza fría para saber que esto ya se terminó y que es hora de buscar soluciones viables.

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

El señor CORTÁZAR.- En primer lugar, tal como expliqué cuando presentamos el proyecto de ley que se discutió en la Cámara de Diputados, y en la Comisión Mixta de Presupuestos todos los meses, el sistema funciona de la siguiente forma: los operadores tienen contratos y se les paga por los pasajeros transportados, corregido por el grado de cumplimiento de su plan.

Si cumple con el ciento por ciento del servicio, recibe el pago de los pasajeros que transporta. Si cumple con el 70 por ciento del servicio, recibe la fracción correspondiente, es decir,

el 70 por ciento de los ingresos que le corresponderían.

Lo que iba a hacer el financiamiento recientemente rechazado por el Congreso Nacional -o reducido a mil pesos- es tomar los costos que tiene el sistema, que están fijados contractualmente, y, en lugar de financiarlos sólo a través de la tarifa, compara los costos que existen con los ingresos que se recaudan a través de la tarifa. Como hay una diferencia debido a un déficit, el financiamiento cubre la diferencia con el propósito de que no suba la tarifa. Eso es lo que hace el sistema.

Lo que se paga al operador está determinado en los contratos. Lo que hace el dinero público es evitar que se tenga que financiar vía aumento de tarifas, porque lo financia directamente vía recursos públicos.

Ahora, ¿cuánto recibe cada operador del sistema de acuerdo a sus contratos? No tengo ningún problema en enviar esa información exacta a la Comisión, para cada uno de los operadores, que está en los contratos, que entregamos y que están en conocimiento de ustedes.

El señor MONTES.- Eso también fue solicitado por la Comisión Mixta de Presupuestos.

El señor CORTÁZAR.- Efectivamente, fue solicitado por la Comisión Mixta de Presupuestos y entregaremos la información operador por operador, para que esté disponible.

Respecto de los cambios de recorridos y de las compensaciones, en el sistema que hemos planteado las compensaciones no dependen de si el cambio de recorrido tiene lugar o no. El sistema que se está imponiendo a través del cambio contractual se refiere a que se define un recorrido nuevo sobre la base de una evaluación técnica y de una necesidad social efectiva. No se trata de cualquier recorrido, sino de uno que esté evaluado y que se entiende que responde a una necesidad social efectiva, que son los cambios que estamos realizando actualmente. Cada uno de esos recorridos tiene un criterio para saber por qué se está enfrentando.

Una vez enfrentado, el cálculo que se hace a posteriori es para ver que el operador que se llevó los nuevos pasajeros por el cambio de recorridos no se beneficie de eso, sino que se compense su pago por pasajero transportado, para que quede igual que antes. Y el operador que perdió los pasajeros por esa decisión pública también quedará en la misma situación que se encontraba previamente. La idea es que como Estado tengamos la posibilidad, a futuro y por toda la duración de los contratos, de poder ajustar los recorridos y, al mismo tiempo, tener un mecanismo a

través del cual no se produzca ausencia de compensación a quienes se vean afectados por los cambios.

Insisto en que no será el operador quien resolverá si el cambio se hace o no, sino que será la consecuencia de una evaluación y de una política pública. Lo único que va a obtener el operador, a través de un comité de expertos, es la estimación de cuál fue el efecto de cada uno de los operadores, de modo que no afecte los costos del sistema.

Ésta es una herramienta muy eficaz para enfrentar temas que han planteado muchos diputados, entre ellos el diputado Carlos Olivares -lo que dijo en su intervención-: la necesidad de tener más flexibilidad para ajustar recorridos requiere, con la situación contractual, la posibilidad de que el Estado lo pueda hacer y los mecanismos para que los pueda llevar a cabo. Eso es precisamente lo que este cambio busca hacer.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, que ha sido tremendamente esclarecedora para esta Comisión para entender de mejor forma las razones de este fracaso, que, a mi juicio, surgen de la enorme cantidad de cosas que tuvo que enmendar: pasar de 4.500 buses a 6.400 - tuvo que agregar 1.900 más-; tuvo que construir 5.200 paraderos; 76 zonas pagas nuevas; tuvo que cambiar sustancialmente los contratos; tuvo que pedir 800 millones de dólares al Parlamento; ha tenido que hacer recorridos nuevos; ha tenido que cambiar el sistema de información, etcétera. ¡Cuánta insensatez! ¿Qué llevó a implementar con tantas deficiencias un sistema de transporte como éste?

Al respecto, tengo mi tesis: ¡nunca más el uso de una política pública con fin electoral! ¡Nunca más! A mi juicio, eso fue lo que precipitó los hechos, lo que avanzó los plazos. En ese sentido, me gustaría saber la opinión del ministro Cortázar respecto de qué fue lo que llevó a este desastre.

En segundo lugar, me gustaría saber cuál es la evaluación que tiene del administrador financiero y tecnológico hasta hoy. ¿Está contribuyendo? ¿Está haciendo un esfuerzo serio por avanzar en las deficiencias y en las dificultades que tiene? ¿Es un escollo o más bien va a requerir de cambios importantes?

Tercero, varios ex ministros de Estado, entre los cuales recuerdo a los señores Javier Etcheberry y Jaime Ravinet, criticaron fuertemente la capacidad del Estado para enfrentar estas políticas públicas, y destacaron la falta de modernización, la carencia de profesionales idóneos, de procedimientos y

la falta de institucionalidad. En ese sentido, ¿cree que el Estado está en condiciones de llevar adelante las rectificaciones y los cambios de una política pública de esta naturaleza o le falta modernización y capacidad profesional?

En cuarto lugar, hubo bastante discusión sobre el efecto que tuvo la puesta en marcha de una de las fases del Transantiago durante el Gobierno del Presidente Ricardo Lagos, en octubre de 2005. En ese sentido, señor Cortázar, ¿de qué forma los compromisos, los plazos, los contratos y todo lo que empezó a funcionar en 2005 han afectado la gestión de su período? Quiero saber si eso fue solamente una puesta en marcha con un fin mediático o si efectivamente los plazos y los convenios empezaron a cumplirse. ¿Cuándo partió, a su juicio, y qué efectos tuvo en su administración el que haya partido en octubre de 2005?

Ayer, el Parlamento le dijo al señor ministro dos cosas: le exigen rediseño del plan y una ley especial. Eso es lo que por mayoría le dijo ayer el Senado y antes también le dijo la Cámara de Diputados.

Entonces, respecto al rediseño -para que hablemos las cosas claras, el Parlamento le ha dicho al Gobierno que no está dispuesto a seguir poniendo plata en lo mismo-, ¿concibe el señor ministro, más allá de lo que ha explicado, un rediseño del Transantiago?

Usted decía que había muchas hipótesis planteadas. Que algunos querían insistir en el sistema troncal alimentador, otros que quieren recorridos punta a punta. ¿Cuál es el rediseño que usted está dispuesto a implementar?

Por último, el Parlamento en su mayoría cree que se requiere de una ley especial. Hay sectores que están regulados. Se generó una suerte de monopolio por parte del Estado. Los monopolios en Chile están regulados. El abastecimiento de agua, las compañías telefónicas y otros.

¿Cree usted que el sistema de transporte público va a requerir de una ley especial que regule y determine lo que hoy al parecer está muy descoordinado o carente de elementos que permitan establecer un funcionamiento adecuado?

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Le ofrezco la palabra a la señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- A diferencia de lo que piensa el diputado Olivares, creo que tenemos un ministro que ha hecho hasta lo imposible por estudiar, corregir, enmendar y solucionar los problemas.

Palabras más, palabras menos, lo que la gente espera de nosotros es la solución de sus problemas. Es lo que más le interesa, es lo que

necesita y es a lo que debiéramos abocarnos, respaldando la gestión del señor ministro, quien ha concurrido tanto a la Comisión Mixta de Presupuestos como a esta Comisión.

Por lo tanto, lo que yo he visto de parte del señor ministro es un compromiso y claridad en lo que desea.

Creo que el señor ministro tiene mucha razón en poner énfasis -además de todo lo que ya enumeró en relación a la implementación, más buses, tecnología, etcétera- en la gestión. No puedo dejar de pensar que hubo ex presidentes del AFT y otros, incluso funcionarios de Gobierno, que dijeron que la gestión era relativamente secundaria, porque lo que importaba era que el sistema arrancara y que después se vería la gestión de flota. Con oír al ministro me queda claro que es fundamental, ya que no sacamos nada con tener más buses si no hay capacidad de gestión de flota que esté controlando la regularidad, la frecuencia, etcétera.

En cuanto a estos nuevos recorridos, ¿qué grado de educación vamos a darle a la población? No repitamos el error pasado, en que se confundió propaganda con educación de verdad e información a la gente.

He visto reportajes en la televisión que se han dedicado a decir que entre la mayor cantidad de buses que están circulando habría buses que son muy viejos, enchulados o que sencillamente no cumplen con las normas básicas de seguridad. Es más, hubo un reportaje en el que se entrevistó a diversos choferes que dijeron tener conciencia de que pueden poner en riesgo no sólo sus vidas sino que la de sus pasajeros, ya que, teóricamente, tal como están acondicionados, con los sistemas de frenos que tienen, existen dificultades.

Me gustaría que nos informara al respecto, porque creo que es importante no sólo aumentar el número de buses sino también la calidad de ellos, la seguridad de los pasajeros, la implementación de elementos necesarios para discapacitados y adultos mayores.

Aunque el señor ministro no se refirió a estos temas, creo que son tremendamente importantes y a la población, por cierto, le importa muchísimo el estar o no en un bus que le dé seguridad.

Por otro lado, se ha dicho que las vías exclusivas y segregadas van a tomar un tiempo. El nuevo presidente de la AFT, don Hernán Somerville, que ayer estuvo en esta Comisión y se comprometió a trabajar y a tratar de solucionar esta situación, nos comentaba que sin las vías exclusivas y segregadas difícilmente se va a avanzar, y a todos nos preocupa poder aumentar la velocidad y entregar un mejor servicio.

Por otra parte, en su intervención no escuché hablar sobre los taxis colectivos. Creo que es muy importante que los incorporemos -y lo veo en Puente Alto- como otros actores más que pueden cumplir un buen papel dentro del diseño. Me gustaría que se refiriera a ello.

Con respecto al denominado rediseño, no entiendo la posición que hubo ayer en el Senado. Entiendo que la Alianza lo haya rechazado, porque cumple su rol de oposición, pero no comprendo que parlamentarios de la Concertación no entreguen los recursos ni las herramientas para mejorar esta situación.

Acerca del debate no dogmatizado, no me interesa el debate, sino las soluciones. Entonces, ¿es suficiente con algunos cambios de recorridos y con los cambios de los contratos para penetrar entre unas zonas y otras con las debidas compensaciones? Pregunto esto porque la población ha sufrido no sólo porque el sistema es lento, sino porque, además, tiene una innumerable cantidad de transbordos y una irracionalidad en ciertos recorridos, más el abandono de algunos sectores, porque los alimentadores no llegan a la población. Insisto, ¿está situación será diferente con estos cambios?

Por otro lado, me gustaría que se refiriera a la nueva institucionalidad -a la que no se ha referido el ministro, que considero muy importante- y quién subsidiará a futuro. Si se dispara el precio del petróleo, si hay más buses, más tecnología y más operadores y, por ende, mayores costos, entonces ¿cómo se resuelve el tema de los recursos y qué subsidio deberíamos tener?

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, con respecto a los planteamientos del diputado Melero, en realidad, en su primer punto, sobre lo que llevó a esta situación, ustedes han hecho una reflexión sobre ello. Por mi parte, he estado observando el proceso desde el 27 de marzo en adelante, a sabiendas de que hay una función de evaluación hacia atrás muy importante, que ustedes están realizando.

Básicamente, en la descripción de los problemas, expliqué qué problemas encontré, que tenían su origen en los diseños de los contratos, en la forma como se diseñaron los recorridos o en la forma como se implementó tal o cual aspecto de la política. Hablo a partir de lo que encontré en el sistema y de los obstáculos que ha sido necesario superar para avanzar.

Con respecto a la evaluación del AFT, creo que ha tenido un incumplimiento serio de su contrato. Hemos estado en conversaciones el AFT desde algún tiempo, a fin de producir una rectificación. Noto

una disposición y, a través de la firma del nuevo contrato, un compromiso formal para hacer avanzar el sistema en forma significativa. Por lo tanto, debiera ser un aporte importante hacia adelante, porque, tal como lo señalé, fue un obstáculo significativo en el normal funcionamiento del sistema. No fue un aspecto marginal, sino sustancial.

Sobre la capacidad del Estado, estaríamos tan equivocados si, como sociedad, subvaloráramos o minimizáramos el problema que aquí se creó, al igual que si lo sobrevaloramos, extendemos y generamos una especie de inseguridad colectiva de lo que somos o no capaces de hacer como país.

Es muy difícil lo que ha pasado con el transporte público, ya que en un país como el nuestro es habitual que las políticas se apliquen bien. Si uno compara a Chile con países con un desarrollo similar al nuestro, es reconocido como un país que tiende a hacer las cosas bien en muchos aspectos y campos, lo que hace particularmente chocante que haya habido una política tan mal hecha como ésta. Entonces, a partir de ese diagnóstico, diría que se es muy crudo respecto de esta política, pero no vaya a ser que nos baje una inseguridad en lo que somos capaces de hacer en los distintos campos. El mismo Estado que ha hecho políticas exitosas en lo macroeconómico, en infraestructura y en muchos campos, es el mismo que estuvo detrás de esta política con los resultados que hemos comentado.

Por lo tanto, no es correcto extrapolar a partir de esto y crear una especie de inseguridad en la capacidad que tenemos como país para hacer las cosas, menos aun en la capacidad que tenemos para corregir los problemas una vez que nos metimos en ellos, que es lo que hoy estamos haciendo.

Naturalmente, siempre hay un desafío de modernización del Estado y de mejoramiento de sus prácticas. Eso es obvio. No quiero decir que seamos autocomplacientes, pero tampoco debemos crear una desconfianza sobre lo que somos capaces de hacer y de corregir. En ese sentido, el Estado chileno tiene muchos resultados positivos que mostrar y este otro, también para mostrar con claridad y con todos los problemas que eso implica.

Respecto de lo que ocurrió el 2005 y de cómo ha afectado a lo que tenemos ahora, no tengo la capacidad de hacer una reflexión de fondo. Como señalé, he estado viendo todos los problemas que existían, para corregirlos y para reorientar el proceso a partir de la realidad que me tocó conocer.

El diputado Melero preguntó sobre el rediseño. ¿Cuánto rediseño? En verdad, tengo la convicción de que en lo que tenemos hoy ya tenemos una fase de rediseño que no es menor. Reitero: un sistema

con 4.500 ó 5.100 buses no es lo mismo que uno con 6.400; un sistema con los contratos originales y esa estructura de incentivos no es igual a éste; un sistema con una malla de recorridos como la que tenía originalmente y otro en el que se han introducido más de 200 cambios y -lo más importante- que tiene una herramienta para seguir introduciendo cuantos sean necesarios, como la que vamos a tener, para mí es otro Transantiago.

¿Cuánto hay que seguir rediseñando? Todo lo necesario para llegar a tener un buen servicio a las personas. Me parece que este año vamos a terminar con las herramientas necesarias para resolver los problemas que tenemos, porque vamos a tener los buses, la tecnología, un plan de infraestructura razonable hacia delante, contratos con incentivos y un mecanismo de rediseño de recorridos.

¿Qué nos está faltando para hacer los cambios que se necesitan? ¿Cuál es la herramienta que bastaría tener en el cajón para los cambios que nos quedan por hacer? La tenemos. Tenemos los ingredientes para hacer los cambios que sean necesarios a partir de la realidad, evaluándolos sin dogmatismo y sin polémicas artificiales.

¿Se requiere una ley especial desde el punto de vista institucional? Sí, y está en el Congreso. En la Cámara de Diputados hay un proyecto de ley sobre autoridad metropolitana de Transportes que no ha avanzado en su tramitación, pero en las conversaciones al margen de la Comisión se ha ido trabajando con un conjunto amplio de parlamentarios para ir creando un acuerdo sobre los temas centrales. Tengo mucha confianza en que ese proyecto va a tener una buena tramitación y, en poco tiempo más, vamos a contar con una institucionalidad que apoyará esta tarea y que tienen todas las grandes ciudades del mundo.

Respecto de los planteamientos de la diputada Allende, hay un tema sobre la información de los nuevos recorridos. En verdad, hemos estado ajustando este sistema. ¿Qué hemos estado haciendo sobre información? Monitores y oficinas móviles, pero ahora vamos a poner en todos los paraderos un mapa "Usted está aquí". Desde ese trabajo, con la magnitud de los cambios de recorridos que estamos haciendo, estamos intentando completar los cambios de recorridos más sustantivos que necesitamos hacer ahora, antes de fines de año, y hacer una campaña de información -no de publicidad- al usuario para que utilice los sistema en forma más eficaz.

Efectivamente, muchos buses de los llamados "enchulados" son antiguos. Hay una fiscalización sobre esto, pero, al mismo tiempo, hay que decir que la flota que hoy tenemos de buses es mucho más joven que la que tuvimos en el pasado. Tenemos buses antiguos, pero

tenemos muchos buses más nuevos que los que tuvimos en el pasado. Nunca tuvimos una flota como la que tenemos hoy día. Quedan cosas por hacer por delante, como renovar. Ya mencioné lo que ocurre en una troncal y estamos discutiendo con los operadores de alimentadores los mecanismos para ir renovando más aceleradamente la flota, pero a partir de una flota que -lo debemos reconocer- es más nueva que la que tuvimos en el pasado. Y esto tiene que ver, naturalmente, con seguridad.

Lo mismo respecto del caso de los discapacitados. Es verdad que sólo tenemos 35 ó 38 por ciento de los buses con plataformas para discapacitados, pero hace muy pocos años no teníamos ninguno, porque no existía este concepto. Calculamos que el próximo año llegaremos al 58 ó 59 por ciento de la flota habilitada para discapacitados. Tenemos una meta: una flota para discapacitados. Pero vamos en esa dirección; vamos de cero a 38, y 38 a 58 por ciento, y en la medida en que la flota se renueve, tenemos que ir concretando una flota que realmente sea una buena respuesta para los discapacitados en su transporte público. Hay temas de revisión técnica y de fiscalización que se están haciendo normalmente.

Sobre las explicaciones unicasuales - cuando alguien dice que hay una causa por la cual determinada cuestión no funciona-, yo sospecharía de ellas.

En estos meses, mi experiencia ha sido que cuando he hablado con los operadores, han mencionado que la causa es que el AFT no funciona; cuando he hablado con el AFT, han dicho que la causa son los operadores no usan el sistema y no sacan los buses; y si hablaba con otro, señalaba que la causa son las vías segregadas que tiene que hacer un tercero, etcétera.

Es evidente que aquí hay cinco o seis factores que actúan simultáneamente, y no se trata que no podamos avanzar hasta que uno de estos nudos se desate. No; siempre podemos avanzar. Si tenemos más buses, mejor tecnología, mejores recorridos, vamos a avanzar enormemente. Ahora bien, si gestionamos mejor las vías actuales, vamos a avanzar más, y si hacemos las vías segregadas, mejor, pero no hay que condicionar la cuestión a que si no se pasa este escalón mágico, entonces el sistema no mejorará.

Lo cierto es que en cada uno de los aspectos que he mencionado, el sistema mejora. Cuando cambiamos los contratos y los buses salieron a la calle, cayeron los tiempos de espera. Estoy seguro de que si hubiéramos tenido días mejores, la caída hubiera sido mayor. Y cuando pongamos la regularidad, va a caer aún más. Pero son factores adicionales, que se van complementando en la solución del problema.

Respecto de los taxis colectivos, es una materia que estamos trabajando con ellos. Efectivamente, eso puede dar mejores resultados de los que da hoy con una integración más adecuada entre los mismos. Los taxis colectivos son buses más pequeños y son muy útiles en determinadas circunstancias, especialmente en determinados horarios. En este sentido, como dije, estamos trabajando con ellos en una serie de políticas para diseñar una mejor integración entre éstos y los buses.

El tema de los recorridos es eso: sectores no cubiertos y trasbordos innecesarios. En ese sentido, hoy, nuestro trabajo principal, nuestro esfuerzo principal, adicionalmente al de buscar los recursos para que el sistema continúe funcionando, es mejorar los recorridos, por cuanto no hay peor recorrido que el que no se tiene. Podremos discutir sobre las frecuencias o sobre los trasbordos, pero cuando hay áreas que no tienen adecuada cobertura, estamos ante la peor de las situaciones, y lo podremos implantar recién con esta nueva regla con los operadores, donde podemos intervenir los distintos sectores. Tenemos un listado muy largo de recorridos que iremos aplicando en las semanas que vienen. Como dije, el fin de semana pasado fueron 19, entre extensiones y servicios nuevos, que afectan a cientos de miles de personas. Pero de aquí al 30 de diciembre se va a implantar un conjunto muy grande de recorridos.

Ya me referí a la nueva institucionalidad, a propósito de lo que señaló el diputado Melero.

Respecto del financiamiento futuro, dije que estamos buscando uno transitorio. En abril queremos presentar una ley definitiva, donde podamos discutir un financiamiento de largo plazo del sistema, y en ese momento, con un sistema más estabilizado, desarrollar la discusión que aquí se plantea.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero pedirle al ministro Cortázar que en esta oportunidad, en que se están viendo nuevos recorridos, convoque, en forma seria, a los alcaldes y a los concejales, a todos, para que los escuche, con levantamiento de acta. Nadie conoce mejor que ellos los recorridos que se necesitan, para que no tropiecen con la misma piedra de la vez pasada, en que no se los escuchó.

Considerando lo que se está diseñando, ¿se abandonará en forma definitiva la posibilidad de que el Transantiago se autofinancie? ¿Va a haber una política de subsidio permanente?

Cuando le pregunté sobre una nueva ley especial, no sólo me referí a la de la autoridad

metropolitana, sino a una adicional, distinta a la que está en trámite.

El señor HALES (Presidente).- Se cumplió su tiempo, señor diputado.

Tiene la palabra el señor René Cortázar.

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, ustedes han podido reflexionar sobre qué cosas se han hecho y que no respecto de recorridos. Sin embargo, les puedo garantizar que todos los recorridos que estamos discutiendo -no sé si todos, pero quizás el 90 por ciento, porque algunos surgen de otras instancias; pero ciertamente el porcentaje mayoritario de ellos- ha sido fruto de conversaciones con los alcaldes.

Me he reunido en muchísimas oportunidades tanto con la Asociación Chilena de Municipalidades como ahora con la nueva asociación de alcaldes de la Región Metropolitana, donde hay ediles de todos los sectores. La última reunión la tuve hace dos semanas y les informamos exactamente del listado -por lo menos los que fueron a la reunión lo conocen perfectamente; asimismo, los dirigentes de la Asociación Chilena de Municipalidades- de los recorridos que estamos considerando y evaluando. Nosotros no estamos -por así decirlo- inventando recorridos en el Ministerio, sino haciendo precisamente lo que señala el diputado Melero, esto es, recoger la información de sectores que mantienen un contacto muy directo con la comunidad y tienen, por tanto, un conocimiento muy claro del problema.

Sí le estamos agregando un elemento adicional, como complemento. Hace aproximadamente sesenta días iniciamos un estudio -todavía no está concluido-, en que hacemos una especie de rastrilleo más sistemático de ciertas zonas para, más allá de la demanda de la comunidad, poder evaluar más objetivamente dónde se están produciendo nudos en zonas de distinto tipo, ya sea porque o no hay cobertura o porque el trasbordo es inadecuado o porque hay tiempos de espera muy largos.

Entonces, partimos por algunas de las zonas más complicadas, porque sabemos que tienen más dificultades, pero lo continuaremos haciendo en toda la ciudad, de modo de -éste es un estudio que está efectuando el Dictuc, de la Universidad Católica- tener también una evaluación objetiva de dónde persisten nudos importantes.

Respecto del financiamiento, como señalé a la diputada Allende, el sistema todavía está muy inestable y tenemos una demanda que se ha recuperado muy lentamente. Entendemos que se debe hacer esa discusión sobre el financiamiento y pensamos que lo más razonable es realizarla a principios del próximo año, en abril, cuando podamos debatir con datos más sólidos la proyección del financiamiento de este sistema hacia

adelante y su implicancia, desde el punto de vista de los recursos.

Desde la perspectiva legal, tenemos contemplada la autoridad, porque en el mismo proyecto de ley se incluye todo lo que es coordinación de Transantiago, todas las cuestiones que hoy están desperdigadas en el sistema del sector público y se plantean en una autoridad con un grado de autonomía mayor que, a nuestro juicio, se inspiró en los mecanismos existentes en las ciudades que están bien administradas en cuanto a transporte.

Ahora, naturalmente en la discusión parlamentaria eso se puede enriquecer, mejorar y corregir.

El señor MELERO.- ¿No hay una nueva iniciativa de ley?

El señor CORTÁZAR (ministro de Transportes).- No. Ésa es la iniciativa legal básica en la cual me parece que caben todas las materias relativas a gestión de transporte, tanto en lo que está como en lo que se puede agregar.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta que intervengan todos los diputados inscritos?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, en primer lugar, valoro la presentación del ministro Cortázar, como también lo que ha hecho durante su gestión de ocho meses. Como señalé ayer, con el señor Somerville a cargo del AFT, existe confianza en que hay un equipo que puede sacar esto adelante.

Por otra parte, discrepo de la declaración que ayer hizo la Derecha, en cuanto a que fracasó el ministro Cortázar; por el contrario, los objetivos que se plantearon se han ido cumpliendo en algún grado. Nunca ha habido un programa público que entregue tanta información de manera regular y rigurosa al Congreso, en los dieciocho años en que lo conozco. Eso quedó en la ley y ésta se ha cumplido. Además, la información que no tenemos es la que no se ha solicitado o que no existe. No obstante, aquí ha habido un ánimo de total transparencia, que quiero reafirmar.

Asimismo, es muy importante la cuenta que nos da el ministro porque nos muestra un rediseño. No se ha insistido en lo mismo, sino que se han hecho ajustes bastante estructurales al sistema. Incluso, me parece buena la idea de cambiarle hasta el nombre, porque le verdad es que esto no es lo mismo que conocimos antes.

A continuación, deseo formular algunas preguntas sobre lo que usted ha logrado y otras respecto del futuro, que es lo que más me preocupa.

¿Por qué no apretaron más a los operadores? La teoría de los incentivos es discutible, porque quien

tiene un contrato debe cumplirlo con o sin incentivo. ¿Por qué no los apretaron, particularmente al AFT? El AFT se aventuró a decir que podía hacer el cobro y la gestión de flota simultáneamente. Eso no estaba en las bases de licitación y sólo era una posibilidad. Sin embargo, el AFT dijo que podían hacer las dos cosas y no han cumplido absolutamente nada en gestión de flota. Por lo tanto, ¿usted va a romper el contrato en esa otra parte, de tal forma de abrir otras posibilidades de contrato distintas a las del AFT, ya que no ha cumplido, por culpa de Sonda o de quien sea? Lo concreto es que no se ha cumplido.

Por otra parte, en relación con los ciudadanos, una cosa que le falta a todo este intento de fortalecimiento es una mayor participación ciudadana. En ese sentido, el ministro debería ser el principal convocador de los ciudadanos para que éstos ayuden a regularizar el sistema y para que cumplan con los contratos existentes o los rectifiquen. Me refiero a los dirigentes de juntas de vecinos y a los municipios, cuando éstos son realmente representativos. ¿Por qué no se ha hecho eso?

En cuanto a lo que me preocupa hacia delante, me parece muy interesante su manera de enfocar el futuro. O sea, el ministro ha dicho que hay que ser flexible, que es necesario normalizar y, en definitiva, recoger lo mejor que tenía Transantiago y dar paso a medidas que corrijan problemas, pero abriendo opciones hacia delante. Creo que se ha hecho bien, porque el tamaño de la flota es coherente con distintas opciones, aunque si mejora mucho la velocidad puede ser haber sobredotación. De manera que valoro ese enfoque.

Asimismo, el ministro ha puesto el acento en que los dilemas a futuro serán los recorridos. Me parece muy importante ese tema y llama a no ser dogmático. Pero esto se encuentra muy ligado a las velocidades de los transbordos. O sea, hay que disminuir los transbordos. No importan sólo los recorridos en sí, sino que también se deben disminuir los trasbordos y aumentar la frecuencia.

Me preocupa la institucionalidad - comparto lo dicho por el diputado Melero- porque, a mayor monopolio, mayor capacidad de regulación y, por lo tanto, mayor capacidad de contención. Esto tiene relación con el tránsito, con los hoyos en las calles, con respuestas más claras de los municipios, con instancias de diálogo con la comunidad dentro de la nueva institucionalidad. Hasta ahora, el diálogo que ha existido ha estado circunscrito. La institucionalidad es un problema serio.

Por último, sobre el modelo de subsidio, el origen del déficit está en la explicación dada por el señor Muñoz en su carta publicada ayer por un diario. Él dice que el déficit se debe a que no se

pagan los trasbordos a final de cuentas y a que aumentaron los costos, debido al alza del petróleo. Se trata de un modelo que requiere subsidio -hasta el señor Muñoz ahora es partidario- pero que no se puede definir con las variables no estabilizadas. Sí se puede adelantar, porque hay distintos modelos para calcular los primeros 3 ó 4 años de instalación de un sistema de subsidios.

Quisiera una mayor reflexión sobre esos tres problemas, sobre todo cómo combina los recorridos con la disminución de los trasbordos.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, es muy valioso que el ministro haya asumido esta enorme responsabilidad. Sin embargo, estimo que el problema no va a estar resuelto el 31 de diciembre. Espero que no deje su cargo, porque uno de los grandes problemas del Transantiago ha sido la enorme rotación de personas que diseñaron y que implementaron el plan. Eso lo han dicho todos los expertos. Por eso, sería un elemento negativo si se diera en su caso.

Sé que lo ha explicado hasta el cansancio pero, según su punto de vista, ¿dónde está el déficit? Hace poco tiempo señaló que una operadora de mediano tamaño tendría una ganancia de 30 mil millones de pesos al año. Si existe ese nivel de ganancias, ¿por qué tendrían que subir los pasajes?

Se ha dicho que para infraestructura hay recursos; por lo tanto, tampoco tendrían que destinarse recursos a esa área. El AFT ha dicho que ha perdido 40 millones de dólares, pero que hay fondos para seguir adelante.

Me preocupa el tema de la evasión, porque es un problema que influye en el déficit, si es que lo hay.

También me interesa saber el índice de cumplimiento que usted ha mencionado y cómo se está midiendo.

Además, me preocupan los trasbordos. Al comienzo del sistema, desde Peñalolén hasta Conchalí había tres trasbordos. Hoy, se han creado nuevos recorridos que evitan los trasbordos y que hacen el viaje directo en un solo bus, pero los tiempos de recorrido se han alargado en forma impresionante, comparado con el recorrido anterior. Por lo tanto, también habría que considerarlo como un aspecto negativo.

Por otra parte, quiero plantear nuevamente algo muy grave que dijo la diputada Isabel Allende. Los trabajadores, los choferes, manifestaron el problema del deterioro de los vehículos y la mala

calidad de los frenos y nombraron a la empresa Alsacia. Es un tema que no se puede dejar de lado.

Por último, la participación ciudadana es muy importante. Tenemos varios problemas en el país en los que los ciudadanos no son escuchados y sólo se les informa, pero no se les pregunta. Aquí debieron haber venido los usuarios, que son los más afectados, para dar su opinión y así ayudar a mejorar el sistema.

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, el diputado Montes consultó sobre los controles que se han aplicado a los operadores y al AFT.

Tal como señalé al inicio, las herramientas que había eran los sistemas de multas. Eso es lo que la autoridad tenía contractualmente como mecanismo de control, que tenía un techo de 120 millones de pesos anuales y luego se pasaba a la caducidad, no obstante lo cual, producida ésta, el mismo operador quedaba a cargo de la gestión hasta la nueva licitación.

Haber cambiado el sistema por uno de índice de cumplimiento significa que el elemento de menor ingreso, sancionatorio, que uno lo podrá llamar como quiera, sobre, por ejemplo, un troncal de tamaño mediano, con los grados de incumplimiento de hoy, puede ser algo así como cien veces la multa máxima contemplada en los contratos originales. O sea, el efecto del incumplimiento sobre el operador cambió drásticamente respecto de la situación que teníamos previamente, no obstante que las herramientas que existían originalmente, como las multas, el tope de 6 mil UF y la posibilidad de caducar el contrato siguen todas en pie. Ésas son herramientas que el Estado sigue teniendo; sólo se le agregó una norma, pero hizo que el efecto potencial de la sanción sobre un operador que no cumplía antes del 22 de agosto y después de esa fecha cambiara dramáticamente.

El ejemplo que estoy dando es de la vida real. Estoy diciendo que hay un operador al cual en vez de 120 millones, que era el máximo, probablemente se le puedan producir un efecto de 12 mil millones de menores ingresos a consecuencia del incumplimiento del contrato.

La otra duda que queda al final es si el Estado retiene su capacidad sancionatoria. Pero, de hecho, la aplica. Y además de aplicarla tiene la posibilidad de caducar el contrato por incumplimiento serio del operador. Eso se mantiene exactamente igual que antes, con la diferencia de que ahora, además, tenemos la posibilidad nombrar un administrador provisional para incumplimientos, lo cual hace que esa herramienta realmente sea posible, porque sin el administrador provisional esa herramienta era teórica, de muy difícil aplicación.

Estoy seguro de que si se hace una evaluación a los distintos operadores nadie diría que las sanciones por incumplimiento no se han aplicado; al contrario, el simple cálculo de lo que le está significando a cada uno de ellos el incumplimiento da una cifra que no tiene ninguna relación con los máximos de multa que, en todo caso, nunca se podrían haber aplicado.

El señor MONTES.- Usted dijo que respecto de ese castigo, de esa sanción, se calculaba el índice de cumplimiento cada media hora y luego se sacaba un promedio y que se multiplicaba por la cantidad de pasajeros.

El problema es que si ese sistema se aplica cada media hora los días domingos y durante las horas valle, da una cantidad muy baja, porque son pocos los pasajeros. Entonces, la verdad es que eso tampoco opera con la fuerza que se requiere en horas que no son de punta.

El señor CORTÁZAR.- Efectivamente, se pondera según la importancia de cada horario en términos de pasajeros.

Ahora, lo que quiero señalar es que esto es un complemento de las otras medidas que se están tomando, no es que esto sustituya los otros elementos sancionatorios; de hecho, los mantenemos, y así se lo hemos dicho a los operadores: que junto con esta sanción de carácter económico, que es significativa en todos los horarios, se mantienen las otras.

Ahora, sucede que como es un porcentaje, es natural que si en la hora punta el operador está sacando mil buses y en la hora valle está sacando cien, naturalmente el beneficio es menor si está en hora punta o en hora valle.

Ahora, en general, lo que observamos son operadores que tienden a cumplir y otros que no. Ésa es en general la observación que tenemos. Y los que no tienden a cumplir están teniendo una mala situación.

Desarrollo un punto más.

Fíjense que si a alguien le pagan por pasajero, antes de que se hiciera esta reforma el no cumplimiento no le impedía obtener todos los ingresos, porque los pasajeros van a estar ahí, aunque el servicio sea malo y el operador no esté respondiendo. En consecuencia, recibirá todo el ingreso y los costos serán menores. Eso quiere decir que los mayores márgenes de utilidad los obtenía el que no cumplía, no el que cumplía.

A partir del 22 de agosto, esto se revirtió completamente. Ahora, el que cumple se lleva el margen normal, que estaba en su contrato, que es a lo que tenía derecho. De esta manera, si él concursó con un sistema de pago por pasajero transportado y cumplió ciento por ciento con su parte, tiene derecho al

ingreso con que se adjudicó la licitación. Pero el que no cumple sólo se lleva una fracción de ese ingreso. Y estamos hablando de cifras extraordinariamente significativas.

No es raro, entonces, lo que mostró el gráfico: que empezaron a salir los buses, que antes estaban en 4.600, y 30 ó 40 días después estaban en 5.500, con la misma flota. Esa no es una coincidencia, sino el resultado de este cambio. Por lo tanto, aquí ha habido claridad y ellos lo entienden muy bien así: que hay una voluntad del Gobierno para que esto se cumpla. Y no sólo en ese aspecto: hay claridad también en que si hay un incumplimiento sistemático, nosotros retenemos y aplicamos nuestra capacidad sancionatoria de multa y podemos llegar hasta la caducidad. Eso lo tienen absolutamente claro.

Respecto del AFT, ustedes escucharon ayer a su presidente, quien informó que, entre boletas de garantía, multas y no ingreso, se está hablando de 15 millones de dólares de entrada, con un patrimonio original de 12 millones de dólares. Pero lo más importante, de nuevo, tiene que ver con los ingresos devengados. O sea, una cosa es lo que se ha aplicado como sanciones, y otra es el rigor, en donde todo lo que se cancela corresponde sólo a los servicios que se cumplen, lo cual se aplicó desde el primer momento. Y en ese sentido, desde el punto de vista de los mismos operadores, existe más cuidado en cumplir los contratos porque esta estructura de incentivos está ahí, lo cual no quita -y aquí insisto en lo que señaló el diputado Montes- que es indispensable retener la otra parte, sancionatoria de los contratos, que permite multar e incluso aplicar la caducidad. Es una herramienta clave del contrato.

Respecto de participación ciudadana, es claro que ese es un problema, pero en el mismo proyecto de autoridad metropolitana está contemplada la participación ciudadana activa.

En lo que se refiere a los trasbordos, es efectivo que es uno de los efectos que produce el cambio de recorrido. Yo les sugeriría lo siguiente a quien tenga interés. En la página web del ministerio están los 19 trasbordos que se aplicaron el fin de semana pasado. Están los mapas y aparecen dibujados los nuevos recorridos. Si ustedes los miran encontrarán que hay extensiones que reducen trasbordos, que conectan zonas que no lo estaban antes y van a ver el efecto que se produce con los cambios de recorridos.

En términos de regulación y contención, en verdad me parece -no recuerdo bien el alcance del punto- que el proyecto de ley que se envió al Congreso genera las herramientas adecuadas y se puede perfeccionar. Ése es el propósito de una discusión en el Congreso, pero me parece genera los mecanismos

adecuados para regular el sistema, para lo cual se van a disponer los recursos necesarios. Y en el Presupuesto de 2008 vienen los recursos suficientes para que el Transantiago tenga esta capacidad de interlocución. Por ejemplo, en el sistema de gestión de flota no lo va a tener cada operador solamente, sino que también lo tendrá centralmente el ministerio. Por lo tanto, vamos a poder seguir cualquier recorrido, en cualquier momento, porque lo que tenga cada operador será replicado en forma exacta por el ministerio. Por tanto, cualquier recorrido y en cualquier momento del día que uno quiera saber si hay una dificultad, alguien va a poner en la pantalla el 204, por ejemplo, y ver dónde esta cada bus y qué esta ocurriendo con ellos. Ése es un cambio cualitativo de lo que tenemos. No es la gestión de flota definitiva, pero sin duda significa un cambio cualitativo.

Respecto del déficit, ya señalé que estamos planteando un financiamiento y el tema del déficit de largo plazo lo vamos a discutir en el mes de abril con cifras más estabilizadas.

Con relación a los comentarios de la diputada Cristi, que preguntaba dónde se produce el déficit, puedo decirle que, primero, no hay una ganancia de 30 mil millones del operador troncal. Ése es el ingreso total, la recaudación.

La infraestructura efectivamente la financia el Estado y el AFT dirá lo que tenga que decir. Lo clave aquí es lo siguiente: hay una estructura de contrato y ella determina los costos. Dice cuánto se paga por pasajero, cuánto se paga por cada servicio que presta el AFT, el SIAUT o los distintos actores involucrados. Eso dicen las cláusulas del contrato, lo que da un costo, que es 100. Y esos 100 se comparan con la recaudación que se obtiene a través de los usuarios, que es 70. Y para suplir esa diferencia, uno tiene 2 alternativas: uno, o no la financia, en cuyo caso el mecanismo normal es que se gatille la tarifa y sube hasta completar los 100 de costo; o dos, uno la financia, en cuyo caso debe poner los 30 de diferencia y la tarifa permanece en el monto en que está. Ésas son las dos opciones. Y eso es lo que hace la ley de financiamiento: cubrir la diferencia entre los costos que ya están fijados por los contratos y los ingresos que se recaudan para que no gatille la tarifa.

Con respecto al índice de cumplimiento, reitero que lo que hay es un sistema de medición cada media hora con los GPS. Se miden todos los horarios y según eso se calcula la proporción del cumplimiento que han tenido y sobre esa base se les paga.

La diputada Cristi dice que hay cambios que disminuyen los trasbordos y que otros aumentan el tiempo. Uno de los elementos de estos recorridos más

largos es que disminuyen algunos trasbordos, pero, al incorporar más elementos, aumentan, muchas veces, el tiempo de traslado. Pero ésa es la opción entre punta a punta: tener un sistema que genera troncales que van a velocidad más rápida. Pero las personas que hacen muchos de estos recorridos prefieren una extensión de tiempo, pero evitar un trasbordo innecesario que los lleve a su lugar de destino. Por eso, es importante recoger la opinión de la comunidad y saber cuáles son las demandas sociales verdaderas, evaluarlas técnicamente y, luego, implementarlas.

Respecto de los choferes, hay una revisión técnica que se hace a través de los mecanismos de fiscalización normales. No dudo de que hay incumplimientos, y que son los que hay que fiscalizar y sancionar. Pero eso ocurre dentro del funcionamiento normal de un sistema de transportes que tiene 6 mil buses.

El señor HALES (Presidente).- Sólo quiero formular una pregunta: ¿Por qué, hasta la fecha, después del dolor que esto ha causado, no se ha aplicado ninguna sanción a ningún funcionario de Gobierno? Algunos han sido retirados o removidos de sus cargos, pero respecto de los que están trabajando, ¿por qué no han recibido sanciones?

Comparto su observación de que muchos de los funcionarios que están trabajando, que han cometido errores, pueden haber actuado con buena intención y tienen conocimientos técnicos que ameritan que sigan trabajando en la Administración Pública, y algunos de ellos, incluso, en Transantiago, porque pueden tener información muy valiosa, que puede ser muy útil para el país.

Pero usted mismo lo ha dicho: han cometido errores. Yo digo que, a lo menos, muchos de ellos han realizado un trabajo insuficiente, han sido desprolijos, han pecado de ignorancia, se han desconectado de la realidad, han sido descuidados, han sido indiferentes y han tenido desidia. Comprendo que los necesitemos para trabajar. Pero, ¿por qué no se les aplican sanciones? Hay un abanico grande de sanciones.

Lo pregunto, además, porque, en el caso de la empresa privada, ha habido sanciones: se han aplicado multas duras, se han cobrado boletas de garantía, lo cual me parece poco.

Se me ha criticado al revés, privadamente y públicamente, y por la prensa, de que he concentrado demasiada dureza -dicen algunos- en la empresa privada y, en particular, en los bancos y en los operadores.

Creo que ha sido poco todo lo que han sufrido en castigo los privados. Deberían sufrir mucho más. Me gustaría que los privados indemnizaran a los usuarios que están reclamando en los tribunales de justicia para que les paguen una indemnización. Ése

sería mi deseo. No sé si está dentro del estado de derecho que eso ocurra y no sé si la justicia fallaría en tal sentido. Les aplicaría más sanciones a los privados. Pero se les han aplicado sanciones.

¿Por qué no se han aplicado sanciones a los funcionarios de Gobierno, que además integran el gobierno que he ayudado a elegir? Son funcionarios de los dos gobiernos que también he ayudado a elegir.

Como usted, me siento tremendamente identificado con el éxito que han tenido tantas políticas públicas, como las carreteras, las concesiones, el Auge, las políticas previsionales, las mejoras, la focalización social y tantas políticas exitosas. Pero hoy día tenemos a estos funcionarios trabajando en el Transantiago o en otras áreas de la Administración Pública.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, lo primero que quisiera decir es que estuve un rato afuera de la sala de la Comisión con unas amigas y amigos de Conchalí y cuando les conté que no tenía mucho tiempo para dedicarles porque el ministro Cortázar estaba en la Comisión, me dijeron que no le diéramos ni siquiera 500 pesos. Esto tiene que ver con la credibilidad del sistema, con no creer que se pueda financiar en la medida en que se siga bajando la gente.

El señor Héctor Moya dijo: ocurre que a nosotros, que somos un troncal que va por la Gran Avenida y salimos de San Bernardo, la gente se nos baja en el paradero 25, donde empieza el Metro. Desde Gran Avenida hasta la Alameda nos demoramos una hora y diez minutos y el Metro se demora 14 minutos.

La misma encuesta del Instituto Libertad y Desarrollo, que el ministro nombró en esta sesión, dice que la gente se bajó de la micro y se fue al Metro; otros se fueron al auto o dejaron de hacer diligencias. Esto ocurre por las enormes filas, por la gente que se sube a los buses gigantes y va de pie en tramos tremendamente largos. Es decir, este sistema no contempla una concepción humana.

¿Cómo va a devolverle la credibilidad al Transantiago? Cuando habla de otro Transantiago, se debe a que, de alguna u otra forma, están desesperados, incluso, por la marca. ¿Cómo lo va a hacer para que la gente vuelva a subirse a los buses? Desde que se bajaron, va a ser tremendamente complejo volverlos a subir. ¿Qué estrategia va a utilizar para eso porque, de lo contrario, no habrá forma de que el sistema se financie?

Por otro lado, para esa credibilidad del sistema, ¿no considera un error haber partido condicionando los logros a su renuncia? Probablemente nos va a decir que eso está apretando a los

funcionarios, por el miedo de que usted se vaya. Pero la sensación es que si no resulta, simplemente se va y viene otro. ¿Cómo los parlamentarios podemos aprobar dineros a un ministro que nos dice eso, en circunstancias de que creemos que esto no se va a normalizar de aquí a diciembre, por lo que tendría que irse?

Incluso, en una entrevista señaló que si hoy estuviéramos en diciembre, se tendría que ir. ¿No fue un error?

Por último, los parlamentarios dijimos, hace bastante tiempo, que si metía los dineros en la ley de Presupuestos, la situación se iba a complicar. Lo advertimos en todos los tonos.

Habían tenido una discusión muy compleja por los 290 millones de dólares, con un voto sacado de la nada en el último minuto, casi a punto de rechazarse. Dijimos que si se incluían esos dineros en la ley de Presupuestos, iba a ser complejo.

¿Quién tomó la decisión de incluirlo en el proyecto de ley de Presupuestos y arriesgar a la Presidenta Bachelet a lo que ocurrió?

Encuentro que esa decisión fue tremendamente arriesgada, puesto que se había advertido lo que pasaría. Incluso parlamentarios de la Concertación habían dicho que no estaban dispuestos a aprobar ese presupuesto para el Transantiago. ¿Por qué no se hizo como correspondía? ¿Qué pasó? ¿Quién tomó la decisión? ¿Fue la Presidenta de la República? ¿Quién le recomendó esa opción a la Presidenta?

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el ministro ha tenido la posibilidad de cerrar este ciclo de invitados, con meses de arduo trabajo.

Quiero decir que reconozco y valoro toda la energía y disposición que ha tenido el ministro para mejorar este plan. Pero con esa misma claridad quiero decirle, de todo corazón y desde el sentimiento de la ciudadanía, desde los que sufren esto todos los días, que no ha habido ningún resultado. Lamentablemente, no ha habido ninguna mejoría.

Hace mucho tiempo que no se veían imágenes sobre los efectos diarios del Transantiago, como ocurrió ayer en un canal de televisión. La gente estaba apiñada en el Metro, con 35 grados de calor. Ellos mismos dicen que son un piño de animales, un experimento social. Ya no hay palabras.

Quiero referirme al futuro del plan y se lo pregunto directamente: ¿por qué no se atreve a ponerle un timbre y un certificado de defunción al Transantiago? Este plan está muerto, la gente no confía en él, no ha habido ninguna mejoría, pese a los

perfeccionamientos en los contratos y a los recorridos nuevos. Eso es lo que dice la gente todos los días: que no ha habido ninguna mejoría. ¿Por qué no se atreve a rediseñar un plan de transporte público? Cambien el nombre Transantiago, porque murió, fracasó, y hay que admitirlo. Le pregunto desde el lado de los ciudadanos que utilizan el transporte público -yo no lo utilizo, pero todos los días estoy con personas que lo sufren, porque no tiene otra alternativa-: ¿por qué no se atreve a decir que este plan murió? ¿Por qué no se atreve hacer un nuevo plan, con plazos nuevos, con inversión y recursos detallados? Eso sería lo que los chilenos se merecen.

Esto ya no da para más. Pese a todos sus esfuerzos, sigue habiendo déficit y seguimos inyectando recursos a un sistema que está muerto. Tiene que dejar atrás todas las culpas que se le echan al AFT, al Gobierno, etcétera.

Todos queremos que esto mejore. Estoy dispuesta a apoyar y a aprobar más recursos, pero en el entendido de que el transporte público realmente mejore y no nos enredemos más en hacer nuevos cambios y dar posibilidades a los operadores.

En el Metro las personas se mueren de calor y sufren de abusos; ya no aguantan más. Lo de los transbordos y tiempos de espera no ha resultado. Por mucho que usted se esfuerce, esto no tiene destino.

Póngale un certificado de defunción y elabore un nuevo plan de transporte público, liderado por usted, porque estoy segura que lo hará con éxito.

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

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, Gran Avenida es sólo una de las áreas en las que vamos a aplicar, a fines de mes, vías "Sólo buses" eficaces, precisamente para enfrentar los problemas que describió la diputada Rubilar: la velocidad distinta que se produce en esa área en la superficie respecto del Metro, además de los trasbordos que eso significa. Eso es parte de la gestión de vías, vías exclusivas o pistas "Sólo buses".

Respecto a devolverle la credibilidad al Transantiago, hay un tema de fondo que tiene que ver con percepciones y con la realidad. Sabemos que cuando hay una crisis tan aguda como ésta, no basta con cambiar la realidad para que inmediatamente se ajusten las percepciones; hay un proceso de ajuste. Y en él todos los que tienen algún tipo de liderazgo en la sociedad tienen también una función que cumplir.

Me resulta frustrante -lo digo con toda sinceridad- que cuando se trata de cambiar el sistema y se bajen objetivamente los tiempos de espera, se diga tranquilamente que no hay ninguna mejora. ¿Como no va a haber ninguna mejora si acabamos de exhibir un estudio

independiente que muestra que en junio había un 20 por ciento de personas que esperaban más de 10 minutos en cada paradero, y ahora ese indicador es de 11 por ciento? ¿Cómo no va a haber ninguna mejora?

Si a la población le decimos durante todo el día que la situación no ha cambiado en nada y que todo está igual, naturalmente que la frustración es gigantesca. Pero tenemos mejoras objetivas. No es lo mismo que haya un 22 por ciento de gente que espera más de diez minutos a que haya un 11 por ciento. Con eso no digo que el problema está resuelto o que no existe. Soy el más crítico del sistema desde el inicio, en términos de las cosas que había que corregir y cambiar. Por eso en la presentación he sido muy crudo respecto de los problemas que encontramos y de las dificultades que tenemos.

El señor HALES (Presidente).- Señor ministro la diputada Claudia Nogueira desea una interrupción.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Usted puede tener estudios que avalen que los tiempos de espera han disminuido, pero si le pregunta a las personas, eso no es así. La gente no está conforme con este plan. No cree y no siente que han disminuido los tiempos de espera.

La señora RUBILAR (doña Karla).- De una u otra forma, el señor ministro se autoevalúa con lo que recibió.

Como dice el dicho, "todo tiempo pasado fue mejor". La gente recuerda lo que pasaba antes, más allá de la encuesta puntual del Instituto Libertad y Desarrollo, en que usted encuentra que la diferencia entre un 4,1 y un 4,6 no es mucha. Cuando la gente se acuerda las micros amarillas, lo hace en relación a los tiempos de espera y no en relación a la congestión; por lo tanto, esa es la evaluación y comparación que hay que hacer.

El señor CORTÁZAR.- Coincido absolutamente con ambas diputadas, pero distinto es plantear un tema diciendo que hay una crisis muy profunda y, a partir de esa crisis, se están tomando una serie de medidas y esa realidad empieza a cambiar. Sin embargo, las percepciones están pegadas. Y el mejor ejemplo es la encuesta mensual de Adimark de los últimos cuatro meses, en que se establece que los tiempos de espera disminuyeron, pero la evaluación muestra que la percepción no mejoró nada, que todo sigue igual.

Pero es distinto, desde el punto de vista de las políticas públicas, de lo que tenemos que hacer, decir que la realidad empezó a mejorar y la percepción está pegada, que decir que la realidad no cambia. Es distinta la conclusión respecto de lo que uno debe hacer y, por tanto, no estoy diciendo que en la percepción ciudadana haya una valoración de que aquí hay una mejora. Entiendo que no es así y hay evidencia

pública al respecto. Es efectivo lo que señalan las diputadas Rubilar y Nogueira: la percepción está pegada en una evaluación negativa que no mejora.

Pero para avanzar uno debe hacer esa diferencia: es verdad esa percepción, pero también lo es que la realidad empieza a mejorar. Uno supone que las percepciones, en algún momento, se conectan con la realidad y, por lo tanto, en la medida en que esto va mejorando y se escucha y se reconoce que esto va mejorando, efectivamente las percepciones comienzan a ser afectadas. Pero si la asociación a esto es una negatividad en que nada avanza ni nada progresa, naturalmente las reacciones serán siempre de una enorme frustración.

Les voy a indicar un punto que no es menor. Según todas las encuestas, la evaluación de quienes no usan el sistema es peor que las que lo usan. Eso dice algo sobre lo que estamos hablando y que aquí hay un tema de percepciones importantes, porque los no usuarios lo están evaluando peor que los usuarios, sobre la base de lo que escuchan y ven.

Tenemos desafíos. Primero, mejorar el sistema; segundo, reconocer lo que avanzamos, lo que no avanzamos y lo que se debe corregir objetivamente, y, tercero, la necesidad de mejorar las percepciones del sistema.

Respecto de la renuncia y los condicionamientos, tomé un compromiso el 19 de mayo. Hice un calendario en un momento muy crítico y planteé la necesidad de culminar con una normalización del sistema a fines de año.

Naturalmente, no puedo ser indiferente a un compromiso que tomé públicamente. He dicho que me voy a hacer responsable del compromiso que tomé. Eso es todo y me parece legítimo.

Respecto de la ley de Presupuestos, la verdad es que no fue una ocurrencia de alguien, de último minuto. En junio, cuando se trató la ley de financiamiento, lo dije en el Congreso. No digo que tenían que aceptarlo, pero en ese momento se hizo un planteamiento. Se dijo que traeríamos una ley especial sobre esos recursos. Se dijo que habría necesidad de un financiamiento complementario en 2008 y la propuesta del Gobierno fue incluirlo en la ley de Presupuestos para el 2008. Se dijo en ese momento; no fue una ocurrencia rara o de último minuto, sino algo planteado en junio.

Al momento de enviar el proyecto de ley hicimos todos los esfuerzos imaginables por conversar con la Oposición y con todos los sectores, porque planteamos que era un financiamiento puente de tres meses, hasta tener la discusión definitiva en abril.

La verdad -lo digo con toda franqueza- es que todavía no entiendo cuál era la ventaja, para un

financiamiento puente de tres meses, al momento en que se va a discutir el financiamiento de largo plazo del sistema, de postergar esa discusión por tres semanas para hacerla nuevamente, con la misma información y con los mismos datos que tenemos hoy, en tres semanas más.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor ministro. El diputado Gonzalo Uriarte le solicita una interrupción.

El señor CORTÁZAR.- Encantado, señor Presidente.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, la ley de Presupuestos tiene una tramitación especial, pues está regulada en la Constitución Política de la República. Tiene un trámite muy particular, ya que sólo en un plazo breve y acotado se puede despachar. La posibilidad de presentar indicaciones es prácticamente nula y las que se pueden presentar dicen relación con suprimir o reducir gastos y no se puede participar en el debate.

Ahora bien, la Ley de Presupuestos no se puede despachar pretendiendo pensar que con ella se va a arreglar todo lo relacionado con un tema tan complejo como éste. El problema del financiamiento para el Transantiago requiere de un debate mínimo, como lo establece la Constitución para todas las leyes, y no me parece que obligadamente tengamos que hacerlo en la ley que está más regulada y restringida, sobre todo para el Parlamento, donde ya tenemos muy pocas atribuciones para colocar temas en discusión.

El señor HALES (Presidente).- Continúa con el uso de la palabra el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar.

El señor CORTÁZAR.- Señor Presidente, naturalmente estamos ante una diferencia de opinión.

El punto central es que el tema se ha discutido mes a mes en el informe a la Comisión Mixta de Presupuestos, ha habido innumerables horas de discusión del contenido, pero éste es un tema que pasó; es un hecho de la causa. Quiero hacer presente que ésa fue la razón por la cual se envió y ése fue el motivo que estuvo detrás, entendiendo que aquí no se estaba discutiendo el financiamiento permanente del Transantiago ni su evolución de largo plazo, sino que se trataba de un financiamiento transitorio hasta tener las condiciones para hacer ese debate. Pero ésa ya es una historia pasada.

Respecto de lo que dijo la diputada Claudia Nogueira en el sentido de darle un certificado de defunción al Transantiago, discutamos qué significa. ¿Le vamos a dar un certificado de defunción a 6.400 buses? No podemos hacerlo, porque todos sabemos que necesitamos de esos buses.

¿Le vamos a dar certificado de defunción a la tecnología, a los GPS, a la gestión de flota? No, porque esos instrumentos son necesarios para todos los sistemas.

¿Le vamos a dar certificado de defunción a todos los contratos que incentiven que los operadores saquen los buses a la calle? Tampoco podemos hacerlo.

¿Le vamos dar certificado de defunción a la infraestructura? Tampoco.

Entonces, ¿a qué le podríamos dar certificado de defunción? Y a medida que vamos desagregando, cambia la opinión. ¿Qué murió? No fueron los buses, ni la tecnología, ni la infraestructura. Por tanto, me parece que lo único donde verdaderamente se puede hacer un giro, que es donde se produce un choque, es en la estructura de recorridos.

Lo que he plantado es que los cambios que estamos haciendo en los contratos permiten una flexibilidad de ajuste en los recorridos. Entonces, no me parece poner la discusión en afirmaciones como que esto murió, que enterremos esto o démoslo por sepultado, cuando la mayor parte de los ingredientes lo necesita cualquier sistema de transporte. Sólo queda uno, y es allí donde estamos poniendo las herramientas que permitan distintos desenlaces. Me parece que esta propuesta polariza mucho la discusión entre dos posiciones extremas. Pero cuando esto se discute con tiempo y tranquilidad, no hay dos posiciones extremas, sino un espacio muy grande para buscar una solución razonable que realmente pueda responder a la necesidad de la ciudad, que es lo que nos interesa a todos.

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

El señor NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, cuando me referí a dar por muerto al Transantiago lo hice en el sentido de que, por ejemplo, cuando se muere el marido no se puede esperar mejorar la relación con él: simplemente se murió y no puedo tener la ilusión de mejorarla.

En el caso del nuevo sistema de transportes el diseño está tan mal hecho, al igual que las bases estructurales del Transantiago. Éste es un marido que se murió y no hay cómo mejorar esta relación.

Me refiero a un rediseño; no a botar los buses. Vamos a llegar a tener exactamente los mismos buses que teníamos originariamente, pero la gente no siente mejoría alguna.

Usted puede decir en el papel que, efectiva y objetivamente, hubo cambios. Esos cambios no le llegan a la gente y la gente no está satisfecha. Me refiero a la gente más pobre y a la que no tiene otra alternativa que sufrir esto.

Entonces, ¿cómo plantearlo? Rediseñarlo es lo mejor, liberar los alimentadores, no hacer eje

estructurante al Metro, con un piño de gente que se muere de calor y de angustia. Entonces, hay que cambiar el diseño, porque se murió, porque está mal, la gente no lo quiere, la gente no confía en este plan, la gente está en la noche en una especie de "toque de queda", porque no sale de sus casas ya que el sistema no funciona.

Atrevámonos a decir que no hay mejoría para el Transantiago, que hay que cambiar el nombre del plan, hacer otro, un nuevo transporte público, un nuevo sistema y no mejorar lo que ya murió.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Quiero transmitirle al señor ministro que cuando se informó que el financiamiento se iba a enviar a través del proyecto de ley de Presupuestos, no estaba diciendo que se hubiese tomado la decisión al final. Lo que planteo es que se le advirtió lo que sucedió y lo que tuvo que vivir en la Cámara de Diputados y en el Senado.

El Gobierno, que ha cometido errores graves en el tema del Transantiago, porque no ha escuchado, nuevamente no quiso escuchar. Entonces, ¿quién toma la decisión de no escuchar y de enfrentar este tipo de reacciones? ¿Ésta es la forma en que el Gobierno va a seguir trabajando?

Ni siquiera estuvimos nosotros solos en esa posición, sino también parlamentarios de la Concertación, que probablemente sí escucharon a la gente y entendieron los problemas que había.

¿Por qué se toman esas decisiones cuando se sabía y se advirtió el resultado que tendría?

El señor HALES (Presidente).- Cerrado el debate.

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor CORTÁZAR.- Respecto del rediseño que plantea la diputada Nogueira, voy a insistir en que las herramientas que estamos estableciendo son las que permitirán que el sistema pueda tener las correcciones que se quieran realizar. Ésas son las herramientas que estamos estableciendo.

Me parece que si no queremos ni enterrar los buses ni la tecnología ni la infraestructura y sólo estamos hablando de los recorridos, y respecto de ellos estamos diciendo que tenemos la flexibilidad del sistema, no sé exactamente qué es lo que estamos enterrando.

Lo otro es decir que el sistema se está rediseñando en muchos aspectos. ¡Efectivamente es así! ¡Se está rediseñando, y éste ya no es el sistema original! ¡No lo es!

Por lo tanto, si se trata de enterrar el sistema rígido original, ése se enterró hace rato. Tenía pocos buses, tenía problemas en los contratos y

tenía problemas en los recorridos. La pregunta es si queremos anunciarle a la gente que vamos a enterrar otra cosa. Lo que hay que hacer es arreglar el problema y para ello disponemos de las herramientas necesarias.

Éste no es un tema de dogma. Hay tantos temas en políticas públicas en que están involucrados ciertos aspectos que hacen que sea muy difícil una convergencia de distintos sectores. Pero éste es un tema extremadamente práctico y concreto, que si se enfoca sin dogmatismo y sin una visión polarizada, creo que puede tener una solución que puede ser ampliamente acordada.

Ésa es la discusión que esperamos tener en abril. En cuanto al envío o no envío del financiamiento con la ley de Presupuestos, muchas veces hay opiniones de distintos sectores y el Gobierno tiene que evaluar lo que va a hacer. Recuerdo que cuando estuvimos aquí en junio, para solicitar los primeros recursos, se nos dijo claramente, en la Cámara de Diputados y en el Senado, al momento de rechazarlo -fue el argumento que se nos dio para rechazarlo y en la Sala del Senado fue clarísimo-, que era imposible cambiar los contratos como los queríamos cambiar. Ésa era la razón fundamental por la cual no se iban a aprobar los recursos. Esto dependía de los contratos y los contratos no se podían cambiar. Y recuerdo -y lo recordé ayer en la Sala del Senado- que se nos dijo: "Aunque usted tenga la intención, explíqueme por qué el operador le va a cambiar el contrato cuando usted dice que el índice de cumplimiento tiene un tope de cien y reciben lo mismo que antes; y si no cumple, recibe menos. Ahora, si lo llegara a aceptar el operador, ¿quién dice que lo va aceptar el banco que le prestó al operador?". Eso se nos dijo.

No creo que frente a una situación que parece difícil, la reacción natural deba ser simplemente darla por perdida.

Con respecto a las sanciones funcionarias, como dije al inicio de mi exposición, llegué a trabajar al Ministerio el 27 de marzo de 2007 e inmediatamente tuve como tarea mejorar este sistema, que partió con una situación muy crítica, que ha tenido mejoras y que todavía tiene desafíos significativos por delante.

No tengo la función, y tampoco me corresponde, de hacer una evaluación del desempeño de cada persona que trabajó en los años anteriores para haber aplicado las sanciones correspondientes. Sí tengo una cuestión muy clara: trabajo con personas eficaces y que todavía siguen trabajando conmigo, pero hacer una evaluación previa -como lo dije al inicio- sobre quién hizo qué o en qué momento, sobre personas que, además, no tenían responsabilidad política en las decisiones, no es una función que haya asumido y que me corresponda realizar.

El señor HALES (Presidente).- Quiero agradecer a los miembros de esta Comisión el haber hecho posible el buen funcionamiento de estas sesiones públicas. Si esta Comisión ha sido eficiente y ha recibido alabanzas privadas y por la prensa, ha sido por la calidad del trabajo que han desarrollado los diputados. Esto ha sido posible por la disciplina del trabajo, por la presencia permanente, por el interés que han tenido y por la colaboración para que el trabajo tenga un buen resultado. No hubiera podido hacer mi trabajo si no hubiera sido con diputados de esta calidad y con esta dedicación.

Por otro lado, agradezco a la prensa, que ha sido una verdadera comisión investigadora paralela, que han registrado los testimonios y que, desde ya, han establecido responsabilidades y han ventilado nombres de responsables, muchos de los cuales serán tamizados por la Comisión en su informe. El trabajo de los medios de comunicación ha sido extraordinario y hemos trabajado en conjunto.

Finalmente, agradezco la presencia del señor ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor René Cortázar, y de su equipo.

Deseo que le vaya muy bien -estoy seguro de que interpreto a todos los miembros de la Comisión-, por el bien del país y de la gente que hoy sufre.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, como miembro de la Comisión, también quiero felicitarlo por haber llevado en buena forma el trabajo de la Comisión.

La Secretaría también ha desarrollado un trabajo espectacular, al igual que la Biblioteca.

El señor HALES (Presidente).- Como dicen los romanos: "Se evalúa bien lo que termina bien", y a esta Comisión le falta el informe y establecer responsabilidades políticas.

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

*-Se levantó la sesión a las 15.00 horas.*

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