

## 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 20ª sesión celebrada el lunes 1 de octubre de 2007, de 10:30 horas a 13:45 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al ex Gerente Técnico del Transantiago, señor Marcelo Farah.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Reiterar el oficio enviado al Presidente del Banco del Estado por el cual se le solicitó que remitiera los documentos emanados de la Contraloría Interna del Banco del Estado, en el mes de enero del presente año, en el cual se formulan observaciones a la participación de esa entidad financiera en el Administrador Financiero del Transantiago.

2.- Reiterar la invitación formulada al señor Andrés Navarro, Presidente de SONDA, haciéndole presente el interés de esta Comisión de conocer su testimonio.

3.- Postergar hasta la sesión de mañana martes 2 de octubre la discusión sobre los nuevos invitados a la Comisión.

4.- Invitar a los ejecutivos del Banco Santander, Chile, Crédito e Inversiones y de Falabella para el mes de noviembre del presente año.

5.- En relación al eventual testimonio del ex Presidente Ricardo Lagos ante la Comisión, se registraron diversas propuestas, las que fueron todas rechazadas.

En primer lugar, se sometió a votación la propuesta de insistir en la invitación para que asista **personalmente** ante la Comisión, sin acompañar un cuestionario de preguntas ni un temario de materias y adjuntando el Proyecto de Acuerdo original y las versiones taquigráficas de las sesiones que se han realizado.

Esta proposición fue rechazada por siete votos en contra y seis a favor. Votaron a favor los Diputados señoras Cristi, Nogueira y Rubilar y señores Melero, Monckeberg y Uriarte. Votaron en contra los Diputados señora Allende y señores Farías, Hales, Latorre, Montes, Olivares y Sule.

En segundo lugar, se sometió a votación la propuesta de enviar al ex Presidente Lagos un texto con las materias que a la Comisión le interesa que se refiera, **sugiriendo su comparecencia personal** y haciéndole presente que ésta respeta los derechos constitucionales que le asisten.

Esta proposición fue rechazada por ocho votos en contra y cinco a favor. Votaron a favor los Diputados señora Allende y señores Latorre, Montes, Olivares y Sule. Votaron en contra los Diputados señoras Cristi, Nogueira y Rubilar y señores Farías, Hales, Melero, Monckeberg y Uriarte.

En tercer lugar, se sometió a votación la propuesta de enviar un texto al ex Presidente Lagos con materias específicas respecto de las cuales a la Comisión le interesa su testimonio.

Esta proposición fue rechazada por siete votos en contra y seis a favor. Votaron a favor los Diputados señora Allende y señores Farías, Hales, Latorre, Montes y Sule. Votaron en contra los Diputados señoras Cristi, Nogueira y Rubilar y señores Melero, Monckeberg, Olivares y Uriarte.

**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;  
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.

En reemplazo del Diputado señor Burgos asiste el Diputado señor Latorre. También concurre el ex Gerente Técnico del Transantiago, señor Marcelo Farah.

## **III. CUENTA:**

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

1.- Oficio del Secretario General de la Corporación, mediante el cual informa que la Cámara acordó autorizar a esta Comisión para sesionar simultáneamente con la Sala el jueves 4 del presente.

2.- Oficio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por el cual informa que el Comité Interministerial de Infraestructura, Ciudad y Territorio, está compuesto por los Ministerios de Vivienda y Urbanismo, de Obras Públicas, de Transportes y Telecomunicaciones y de Bienes Nacionales, y es presidido por la Ministra de Vivienda y Urbanismo, organismo en que se encuentra radicada la Secretaría Ejecutiva encargada de levantar dichas actas, por lo que aquéllas deben ser requeridas en dicha Cartera de Estado.

### 3.- Oficios del Ministerio del Interior:

i) Por el primero responde el oficio enviado por esta Comisión por el cual se le solicita informar lo siguiente: a) Quiénes conocieron el documento que el Presidente de Metro S.A. hizo llegar al Comité de Ministros del Transantiago y a la Ministra Secretaria General de la Presidencia, referido al impacto de dicho plan sobre la operación de Metro, b) qué decisiones o acuerdos se adoptaron a partir del conocimiento del citado informe y c) Que remita copia de cualquier otro informe que exista sobre la materia objeto de esta investigación.

Al punto a) señaló que ese documento fue remitido por el Presidente del Metro SA al Comité de Ministros de Transantiago y a la Ministra Secretaría General de la Presidencia. Esta última le envió posteriormente copia de la minuta adjunta a dicho documento. Además de lo ya informado en la sesión de la interpelación, indicó que los antecedentes de que daba cuenta dicha minuta fueron puestos en conocimiento del Comité Político y del comité de seguimiento, compuesto por más de 20 personas (en el punto b) se referirá en detalle a este Comité). Además, dentro de la información periódica que él le entrega respecto de diversas materias, la existencia de esta minuta fue puesta en conocimiento de la Presidenta de la República. Por último, en atención a la necesidad de contar con distintas visiones sobre la materia, compartió su contenido con diversos actores sociales y políticos.

Sobre el punto b) resolvió convocar a los Ministros integrantes del Comité Político, a los Ministerios relacionados con la ejecución del plan (Transportes, MOP, Hacienda, MINVU), así como a Carabineros, SECOM y a la Intendencia Regional. Con los antecedentes así reunidos resolvió:

- Constituir un comité de seguimiento conformado por los Ministros integrantes del Comité Político, más los Ministerios de Transportes, de Obras Públicas, de Vivienda y de Educación, además de SECOM, Carabineros – sin perjuicio de la incorporación ocasional de las reparticiones que se estimara necesario- que sesionaría a lo menos semanalmente, a fin de efectuar el seguimiento de las medidas paliativas de los impactos previstos, adoptadas por cada uno de los actores involucrados, y
- Encargar a Carabineros un seguimiento de las implicancias que, en materia de seguridad y orden público, tendrían los hechos planteados por METRO y otras fuentes, con el objeto de evitar problemas de orden público, accidentes y daños a los usuarios.

Por último, respecto al punto c), remitió los informes emitidos por Carabineros e Investigaciones.

ii) Por el segundo, responde el oficio enviado por esta Comisión por el que se le solicitaba remitir todos los informes elaborados por la Consultora Fernández & De Cea sobre el diseño e implementación de un nuevo sistema de transporte público. Al respecto hizo presente que no recibió informe alguno proveniente de dicha empresa relacionado con la materia indicada ni con ningún otro aspecto vinculado a la implementación del Plan Transantiago. Con todo, señaló que si recibió de parte de la entonces Ministra SEGPRES copia de una minuta elaborada por Metro SA que contenía comentarios de esa empresa estatal a un estudio de la citada Consultora.

### 3.- Oficio del Presidente del Directorio de Metro S.A.:

i) Por el primero, informa que el procedimiento utilizado por Metro S.A. para la contratación de personas naturales o jurídicas en los

aspectos relacionados con el diseño e implementación del Plan Transantiago ha sido básicamente a través de contratación directa.

Además adjunta un cuadro resumen de las asesorías relevantes contratadas por dicha empresa con ocasión de su incorporación al citado plan de transporte, con exclusión de las asesorías prestadas por la consultora Fernández & De Cea, que se informan por separado.

ii) Por el segundo, adjunta detalle de los honorarios pagados por Metro S.A. a la consultora Fernández & De Cea Ltda., por estudios relacionados con el proceso de implementación del Plan Transantiago.

iii) Por el tercero, remite copia de los siguientes documentos:

- Carta del ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo, de fecha 18.12.06, dirigida al ex Presidente del Directorio de Metro S.A., señor Blas Tomic.
- Carta de este último dirigida al ex Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Sergio Espejo, en respuesta a la misiva antes mencionada.
- - Actas del Directorio de Metro S.A. relacionadas con el Plan Transantiago.

4.- Carta del Secretario Ejecutivo de Sectra, por la cual responde a oficio enviado por esta Comisión por el que se le solicitaba la malla original de recorridos elaborada por la Consultora Fernández & De Cea.

5.- Correo electrónico del Presidente de Sonda, señor Andrés Navarro, por el que excusa su participación en la presente sesión. Al respecto, informa que esa empresa es un proveedor de servicios del Administrador Financiero de Transantiago, quien a su vez tiene el contrato con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, razón por la cual han considerado que sea el AFT quien continúe entregando la información respectiva a esta Comisión.

6.- Oficio de la Municipalidad de San José de Maipo, mediante el que informa respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

7.- Oficios de las Municipalidades de La Reina y Vitacura, por los cuales informan de las falencias que aún se pueden detectar en sus comunas respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

#### **IV. ACTAS:**

Las actas de las sesiones 17<sup>a</sup>, 18<sup>a</sup> y 19<sup>a</sup>, se ponen a disposición de las señoras y señores Diputados.

#### **V. ORDEN DEL DIA**

Se recibió al ex Gerente Técnico del Transantiago, señor Marcelo Farah.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:45 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 20ª, celebrada en lunes 1 de octubre de 2007,  
de 10.35 a 13.46 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Presiden los diputados señores Patricio Hales, titular, y Ramón Farías, en calidad de accidental.

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

Concurre como invitado el señor Marcelo Farah, ex jefe de la Unidad de Negocios del Transantiago.

### 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 17ª, 18ª y 19ª quedan a disposición de las señoras diputadas y los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, cumpliendo con el mandato que me entregó la Comisión, procedí a comunicarme con el ex Presidente Ricardo Lagos, quien se encontraba fuera del país, para invitarlo a asistir a una de nuestras sesiones y nos diera a conocer su testimonio respecto de lo ocurrido con el Transantiago. El 12 de septiembre hablé telefónicamente con él y le expresé el deseo de la Comisión, con todos sus detalles, incluida la observación de la Alianza por Chile en el sentido de destinar las sesiones de los días 15, 16 ó 17 de octubre o de cualquier otro día para recibirlo.

El ex Presidente me contestó que tiene especial interés en el buen resultado de esta Comisión y la mejor disposición para contribuir con nuestro objetivo, por lo cual me señaló que quedaría a la espera de que se le envíe un texto oficial en el que se indiquen cuáles son las materias específicas respecto de las cuales se requiere su testimonio.

Es lo que puedo informar a ese respecto.

Para esta sesión estaba invitado don Andrés Navarro, a quien habíamos solicitado que asistiera en

representación de Sonda, pero se excusó por escrito de venir, según consta en documento mencionado en la Cuenta. Además, con el mismo objetivo, me llamó por teléfono y sostuvimos una larga conversación, de alrededor de 20 minutos, en la que me explicitó que en uso de su prerrogativa constitucional no asistiría a la Comisión, por cuanto no le parecía necesario. Su decisión la fundamentó en que, a su juicio, él es un proveedor del administrador financiero, y si éste ya ha asistido en dos oportunidades a la Comisión y se espera que asista una tercera, es el AFT quien debe entregar los antecedentes del caso.

Dialogué con él para insistirle en la necesidad de que compareciera ante la Comisión, pero mantuvo su decisión de no asistir.

En función de las facultades que se me han otorgado en el sentido de actuar con flexibilidad para poder ordenar la agenda de invitados, me permití adelantar la invitación hecha a Marcelo Farah, a quien en principio teníamos considerado para noviembre. Él aceptó venir hoy y ya se encuentra a la espera de que lo recibamos. Marcelo Farah fue un importante funcionario que acompañó a Germán Correa en el Transantiago y que se desempeñó en la Sectra durante varios años.

Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, quiero plantear un par de puntos.

En primer lugar, sobre el señor Andrés Navarro, no me parece bien que no quiera asistir en circunstancias de que Sonda es uno de los ejes principales de los problemas que hemos vivido con el Transantiago, y que aún se mantienen, ya que no se han podido solucionar los problemas. Por lo tanto, considero de vital interés para la Comisión que el señor Navarro concurra a fin de hacerle preguntas correspondientes.

En consecuencia, pido que insistamos con el señor Navarro, aunque sabemos que él no tiene la obligación de concurrir.

En segundo lugar, respecto de la invitación al ex Presidente Lagos para que concurra a esta Comisión, quiero señalar que no me parece adecuado que él asista. Creo que deberíamos solicitarle que responda un cuestionario que elaboremos entre todos.

Del análisis de los cuestionarios que hemos realizado y de las intervenciones de todas las personas que hemos escuchado, me queda la convicción de que el ex Presidente Lagos, aunque es el creador del sistema, no tiene que ver con los problemas que hoy estamos analizando ni con el caos que se ha producido.

Debido a su investidura, creo que debemos elaborar un buen cuestionario, entre todos, y pedirle que nos responda por escrito.

No voy a dar mi asentimiento para que él asista personalmente. Sé que es su decisión, pero me gustaría que como Comisión discutiéramos sobre el tema.

Repito: estimo que al ex Presidente Lagos debemos hacerle un cuestionario, consultarle, y que él nos responda por escrito, como creo que correspondería a un ex Presidente de la República.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, sobre la Cuenta escrita y verbal que se ha tenido a bien entregar en detalle, no sé si será posible tener información de la Secretaría, en el transcurso de la presente sesión o para mañana, de los oficios respondidos y de los que no han sido contestados para saber qué nos está faltando. Especialmente, quiero insistir con un oficio solicitado por quien habla y por los diputados de la Alianza sobre el acta de 31 de enero de la contraloría interna del BancoEstado.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, le aclaro que ese oficio en particular no ha llegado.

El señor MELERO.- Sé que no ha llegado, y por eso pido insistir en la petición, porque es un acta importante y ha transcurrido bastante tiempo.

Recordemos que en la sesión a la que asistió la plana ejecutiva del BancoEstado requerimos a su presidente que nos diera la mayor información posible, después de una primera negativa de ellos. Por lo tanto, pido que insistamos en solicitar esa acta.

Además, no sé si la Secretaría está en condiciones de darnos el balance de los oficios respondidos y de los que no han sido contestados.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, para un mejor ordenamiento, propongo que acordemos de inmediato insistir y oficiar al BancoEstado respecto de lo solicitado.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en segundo lugar, lamento que no haya asistido a esta Comisión el presidente ejecutivo de Sonda, señor Andrés Navarro, porque su testimonio es de gran importancia.

El argumento de que el mandante, que es el AFT, es suficiente para conocer los inconvenientes tecnológicos que recaían sobre Sonda significa no contar con un testimonio directo y que los miembros de la Comisión pierdan la posibilidad de preguntar y que el señor Navarro pueda contestar esas consultas.



Por consiguiente, me sumo a la petición del diputado Ramón Farías en cuanto a insistir, por escrito, en la necesidad de que don Andrés Navarro, o de quien represente a la empresa Sonda, pueda concurrir a la Comisión e intervenga con todas las garantías del trato respetuoso que corresponden.

Sobre ese punto, quisiera que recabara el asentimiento de la Comisión.

En el tercer punto, respecto de la información que ha entregado respecto de la conversación sostenida telefónicamente con el ex Presidente de la República...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, ¿podría explicar mejor la petición?

El señor MELERO.- Señor Presidente, pido lo mismo que planteó el diputado señor Farías: que se insista en la invitación al señor Andrés Navarro, por escrito, para que, en una fecha posterior, y de acuerdo con el calendario, pueda asistir a la Comisión.

Los argumentos esgrimidos por el señor Navarro señalan que ya vino el AFT, lo cual significó que tuviéramos parte de la información sobre el operador tecnológico, pero nos parece que la comparecencia de representantes de Sonda le permitiría desvirtuar los argumentos que podrían haberse dado respecto de ella y, a su vez, permitiría a los señores diputados consultar directamente sobre las interrogantes que tengamos.

El señor HALES (Presidente).- Si le parece a los miembros de la Comisión, se insistirá en el oficio al señor Andrés Navarro en los términos señalados.

**Acordado.**

Continúa con la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto del tercer punto, relativo a la conversación telefónica del 12 de septiembre con el ex Presidente de la República Ricardo Lagos, a varios diputados de La Alianza por Chile no nos queda claro si al expresar "especial interés en el resultado de esta Comisión" y "contribuir con su objetivo" don Ricardo Lagos tiene contemplado asistir o no a esta Comisión.

Cuando el Presidente de la Comisión señala que el ex Presidente de la República está a la espera de que se le indiquen las materias específicas que requiere la Comisión, no queda claro -al menos varios diputados y quien habla no lo entendemos- si don Ricardo Lagos tiene resuelto, en forma definitiva, no venir a la Comisión y, por consiguiente, quiere que le envíen las materias específicas, o es un tema que está afectado por las fechas. Por lo que hemos leído por la prensa, entendemos que don Ricardo Lagos va a estar en el extranjero durante octubre.

De manera que queremos una aclaración al respecto y, de acuerdo con lo que nos diga el

Presidente de la Comisión, queremos hacer un planteamiento.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, ¿quiere que responda ahora?

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor MELERO.- Señor Presidente, si no se aclara el punto ahora, queda trunca mi intervención. Estoy pidiendo una aclaración.

El señor HALES (Presidente).- Si no hay acuerdo para que lo aclare ahora, lo podré hacer después de las intervenciones de los señores diputados sobre la Cuenta.

Al parecer, hay acuerdo para que lo aclare de inmediato.

La respuesta del ex Presidente Lagos fue precisa y clara: "Tengo el mejor interés en el buen resultado de esta Comisión y la mejor disposición y me gustaría que me envíen un texto escrito en el que se indiquen las materias específicas respecto de las cuales se requiere mi testimonio".

Me parece que está explicado claramente que quiere un texto sobre las materias en que la Comisión tiene interés.

Para responder a la pregunta que me hace el diputado Patricio Melero, tendría que hacer una interpretación de las palabras del ex Presidente Lagos y no me corresponde. Cada cual tiene derecho a interpretar personalmente lo que significan las palabras del ex Presidente Lagos. Sí tengo claro que está a la espera de un texto.

Además, él está consciente, al igual que los miembros de la Comisión -incluso fue parte del debate producido a raíz de la invitación-, que dentro de las prerrogativas constitucionales no se establece la obligación de que algún particular asista a la Comisión.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, pido atención sobre la materia porque mi información puede ser mal interpretada, por lo que quiero ser escuchado cuidadosamente.

Como señalaba, las prerrogativas establecidas por la Constitución son claras. Las obligaciones para los funcionarios del Estado están claramente establecidas, al igual que para quienes ya no lo son. Cualquier particular tiene el derecho de acceder o no a la invitación a asistir a la Comisión, y el ex Presidente Lagos ha planteado lo que expliqué, lo que no me corresponde interpretar.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco sus palabras.

Desde mi punto de vista, está claro que la posibilidad de que don Ricardo Lagos venga a la

Comisión sigue abierta. No ha dicho que no va a venir; sólo ha pedido que se le envíen las materias específicas sobre las cuales se requiere su testimonio.

Tampoco ha dicho que va a contestar por escrito o que no va a venir a la Comisión. Sí ha afirmado, al menos por la prensa, que tiene algunos problemas de agenda para el mes de octubre.

Recordemos que inicialmente le habíamos dado un mandato al Presidente de la Comisión para que concordara una fecha, que tentativamente sería en el mes de octubre.

Así entendidas las cosas, en nombre de los diputados de la Alianza por Chile y de todos quienes quieran sumarse, pido que se le formule, por escrito, una fecha - ya está acordado invitarlo- para el mes de noviembre. Entiendo que sus compromisos en el extranjero son para octubre y para algunos días de noviembre. Por lo tanto, el señor Ricardo Lagos va a estar en Chile durante algunos días de noviembre.

A nuestro juicio, es muy importante que pueda asistir a la Comisión. Es muy grande la responsabilidad que ejerció sobre la implementación y diseño del Transantiago, y es evidente su supervigilancia directa y no delegatoria, como consta -y los señores diputados lo pueden comprobar- en las actas del consejo de ministros del Transantiago, en que en varias oportunidades los ministros Etcheberry, Ravinet y otros señalan que por instrucciones del Presidente de la República se debe adoptar una u otra acción, que se ha abordado y que el Presidente de la República ha pedido. Es tan clara y evidente su participación directa, y no delegatoria, que se hace imprescindible que pueda asistir a la Comisión.

De manera que formalmente queremos solicitar su asistencia -esta vez por escrito-, adjuntándole el proyecto de acuerdo que aprobó la Cámara, que es clarísimo al señalar: "La creación de una Comisión Especial Investigadora que analice los errores en el proceso de diseño e implementación del Plan Transantiago, cometidos en perjuicio de los usuarios del servicio de transporte público de la Región Metropolitana y del patrimonio del Estado como, asimismo, determinar los responsables en todos los niveles del planteamiento y ejecución desarrollados a la fecha.". Más claro es echarle agua.

Ésa fue precisamente la claridad que los ex ministros de don Ricardo Lagos tuvieron para asistir a la Comisión sin requerir cuestionario previo ni que se le señalaran las materias específicas. Es muy vasto el conocimiento público que hay sobre la materia y tan claro el proyecto de acuerdo que insistir, por parte de don Ricardo Lagos, en que se le envíen las materias específicas me parece redundante. No fue requerido por

sus colaboradores más directos y me sorprende que lo requiera él.

En virtud de lo anterior, en nombre de los diputados de la Alianza, solicito que se despache el oficio, se fije una fecha para noviembre y se le ofrezcan todas las facilidades y la seguridad de que se guardará el debido respeto a su investidura.

No escapa al elevado criterio de esta Comisión la importancia de que él pueda asistir.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Sobre la cuenta, tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, es claro que la Comisión acordó invitar al ex Presidente Lagos - sin mi pronunciamiento, aunque lo asumo- porque nos interesa saber su visión sobre la crisis del Transantiago y las soluciones que vislumbra.

El ex Presidente Lagos nos solicita que precisemos el alcance de las materias que nos interesan -lo cual me parece muy legítimo y necesario-, por lo que es importante que la Comisión prepare las materias respecto de las cuales nos interesa conocer sus puntos de vista.

Los términos en que se ha planteado el diputado Melero demuestran la inconveniencia de que no venga. No se ha tenido la consideración hacia un ex Presidente de la República que ha dicho que quiere conocer las materias. Él está proactivo respecto de los requerimientos de la Comisión. No tiene ninguna justificación una nueva carta, menos aun con fechas determinadas. Esto ya está en proceso.

Lo que ahora corresponde es que la Comisión se pronuncie sobre las materias que nos interesan de manera especial. A partir de eso, él puede tomar tres opciones: la primera es no emitir opinión -recuerdo que el ex Presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle lo hizo en, a lo menos, tres ocasiones respecto de la Cámara de Diputados, cuando era senador, en que no quiso opinar porque consideró que no correspondía hacerlo-; en segundo lugar, puede venir a la Comisión o, tercero, puede pronunciarse sobre las materias que nos preocupan por escrito. Eso queda a criterio de él y así lo establecen las disposiciones constitucionales.

Después de escuchar al diputado Melero, creo que lo más prudente es que el ex Presidente Lagos no asista a la Comisión, pero ello lo decidirá el propio ex Presidente Ricardo Lagos.

Las cosas tienen que hacerse con toda la consideración y respeto que corresponden a un ex Presidente de la República, más aun cuando la Comisión se ha ido formando un criterio y estamos en condiciones de precisar puntualmente las materias que nos interesan.

El señor HALES (Presidente).- Él pidió el texto.

El señor MONTES.- Efectivamente, el ex Presidente pidió el texto y está muy proactivo respecto a la Comisión. Lo hizo a través del mandato que entregamos al Presidente de la Comisión, que ha cumplido cabalmente.

Respecto al señor Andrés Navarro y a Sonda, lamento mucho que haya resuelto no venir. Como aquí se ha dicho, es muy importante. Él tiene una doble condición: por un lado, es dueño del AFT -tiene un 9 por ciento de las acciones-; además es el encargado contratado por el AFT para el soporte tecnológico, que no ha funcionado en los aspectos centrales de gestión de flota. Para nosotros es muy importante saber qué ocurrió y por qué.

Me sumo a la idea de insistir en que venga. Sin embargo, me parece muy importante ver en su conjunto a una empresa que ha tenido la trayectoria que ha tenido Sonda en el sector público de nuestro país.

Por ese motivo, solicito, además de que se insista en que asista, que se consulte, a la Contraloría y al Ministerio Secretaría General de la Presidencia, qué contratos con organismos públicos ha celebrado la empresa Sonda en los últimos cinco años y qué evaluación se ha hecho de ellos.

Además, solicito también un informe a la Superintendencia de Valores y Seguros sobre la situación de esa empresa y sobre sus operaciones nacionales y extranjeras, en el marco de lo legal y público, porque no pido nada que no se encuentre dentro de esos ámbitos. Me acaba de llegar un informe -que debe haber llegado a todos los miembros de la Comisión- desde Costa Rica en que se plantea una serie de problemas sobre el desempeño de esta empresa. Es muy importante conocer eso.

El AFT y sus asesorías se han transformado en el factor que explica buena parte de los problemas de la puesta en marcha. Es por esa razón que algunos hemos solicitado que el Gobierno pida la renuncia al Comité Ejecutivo del Banco del Estado.

Asimismo, solicito que sean invitados los ejecutivos de CMR y de los bancos de Chile, Santander y BCI, antes de pedir a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras un pronunciamiento respecto del desempeño que tuvieron estas cuatro instituciones, particularmente los tres bancos, en la defensa de los intereses de los propietarios al entrar en este negocio. Sería de mucho interés conocer lo que ocurrió y la forma en que estas instituciones enfrentaron los diversos temas.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Sobre la cuenta, tiene la palabra el diputado señor Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, insisto en la invitación al señor Navarro y, además, propongo que adoptemos el acuerdo unánime de que, en el caso de una nueva negación, se realice una conferencia de prensa que destaque con mucha fuerza la importancia que tiene que venga y, así, censurar públicamente su actitud.

Respecto a la actitud del ex Presidente Ricardo Lagos, él tiene la posibilidad de venir o no y de decir si lo hará o no. En ese sentido, corresponde enviarle el escrito ya aprobado y esperar sus respuestas. Posteriormente, si es necesario y si lo estimamos conveniente, podemos enviar otras preguntas aclaratorias.

Lo que no corresponde es imponerle fechas o intentar obligarlo a venir a como dé lugar. Eso no corresponde. Él tiene sus prerrogativas y está consciente de ellas.

Propongo invitar al señor Andrés Silva, quien jugó un papel fundamental, para que nos aclare situaciones que aún están difusas. Asimismo, pido que se invite al ex ministro Jaime Estévez, para aclarar varias dudas.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, propongo que al término de esta discusión sobre la cuenta veamos las propuestas de invitados.

Sobre la cuenta, tiene la palabra el diputado señor Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, el señor Navarro tiene la obligación moral de acudir a esta Comisión.

Recuerdo que poco tiempo después de que empezó la implementación del Transantiago, el señor Navarro dijo en una conferencia de prensa: "Yo pongo la cara y las lucas". Y la verdad es que no está poniendo la cara y el que pone las lucas es el Estado. Por lo tanto, no entiendo a qué se refería con su afirmación.

El AFT tiene como proveedor tecnológico a Sonda y está compuesto por algunos bancos. Cuando éstos no cumplen, son ejecutados inmediatamente. En esta oportunidad ellos han dicho que cumplen, pero, sin embargo, el Estado ha puesto 290 millones de dólares. Y ahora el ministro de Hacienda dice que se deben poner 145 millones de dólares más.

El señor Navarro no viene y recibirá las lucas. ¿Cuánto de esos 145 millones de dólares llegarán al AFT? Es lamentable que ellos no estén aquí para decir en qué fallaron. ¿Cuánta plata va a ir a los operadores que no cumplen?

El subsecretario actual, que también estaba vinculado al Transantiago, nos dijo que los engañaron, porque no sacaron los buses a la calle. Sin embargo, les entregamos 290 millones de dólares al AFT, que no cuenta con todos los elementos tecnológicos y, además,

a quienes no sacaron los buses a la calle. Ahora tenemos que entregar 145 millones de dólares más.

Habría que expresarle al señor Navarro que nosotros también tenemos prerrogativas. Él puede venir o no, pero está cometiendo una irresponsabilidad, y nosotros podemos aprobar o no la entrega de 145 millones de dólares; que lo tenga en cuenta. Considero que él tiene que venir.

En segundo lugar, respecto del ex Presidente Ricardo Lagos, tenemos que esmerarnos en darle toda clase de garantías, pero es importante que él venga. Él tiene mucho que decirnos y espero que nos entregue lo que tiene que decir a la Comisión. Yo creo que lo mejor es que lo haga en persona. Es más, como Comisión, podríamos entregarle un listado de aquellos tópicos que nos interesa particularmente que se nos aclare.

También podríamos reiterar la invitación, pero esta vez por escrito. Eso ayudaría a despejar muchas situaciones y la ciudadanía estaría más complacida y satisfecha por el hecho de que él venga y nos entregue su opinión. Obviamente, es una invitación, no una citación, al ex Presidente Ricardo Lagos, con mucho respeto, pero sería deseable que pudiera concurrir personalmente.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, respecto del señor Navarro creo que vamos a estar todos de acuerdo en que sería muy importante que concurra a la Comisión. Comparto lo que expresa el diputado Olivares, en cuanto a que, después de esas declaraciones, moralmente, él tiene una obligación mayor que cualquiera otra persona del ámbito privado de concurrir a esta Comisión. Además, debiera hacerlo por la tremenda responsabilidad que ha tenido el AFT en la implementación del Plan. Por lo tanto, debiéramos insistir en que asista.

Al respecto -si me permiten mis colegas-, quiero sugerir que se revise la actual legislación, en el sentido de que, cuando un privado haya tenido contratos públicos con empresas del Estado, sea obligatoria y perentoria su asistencia.

El señor MONTES.- Así ocurre en casi todos los países.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Así es.

Por lo tanto, sugiero que, si la Comisión lo acuerda, presentemos un proyecto de acuerdo a objeto de reformar la Constitución y hacer ver que es indispensable que cuando un privado ha tenido contratos con el Estado, con el sector público, sea obligatoria y perentoria su presentación en las comisiones investigadoras. Estamos dejando un espacio ambiguo y sin posibilidades para que un privado, que ha suscrito

contratos con el Estado y participado de ciertas políticas públicas, no pueda ser fiscalizado.

Repito, quiero pedir el acuerdo para formular un cambio en nuestra legislación en el sentido indicado.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, si le parece, para ayudar a transformar en efectiva su propuesta, sugiero que no quede sujeto estrictamente a un proyecto de acuerdo, sino que se incluya en las notas que se están registrando aparte como proposición de borrador para las resoluciones o como parte de las recomendaciones de la Comisión, de manera que quede registrada esta proposición.

¿Habría acuerdo en lo anteriormente señalado?

**Acordado.**

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Ahora, respecto del ex Presidente Lagos, yo estaría completamente de acuerdo en que esta Comisión determine un listado de temas y de preguntas que se le hagan llegar.

Es evidente que el ex Presidente está en su derecho de decidir si concurre o no a esta Comisión, pero, después de escuchar al diputado Melero, no me cabe ninguna duda de que existe un prejuicio muy claro, explícito y desarrollado latamente para adjudicarle responsabilidad, participación e intervención directas. Tengo absolutamente claro que ya hay cierto juicio -ni siquiera prejuicio- constituido.

Lo que importa, y lo que esta Comisión debe priorizar, es tener la información que nos parece relevante del ex Presidente Lagos y eso debe hacerse en el marco que corresponde. Ni el Presidente de la Comisión ni los diputados somos intérpretes de lo que diga el ex Presidente Lagos. Por lo tanto, la Comisión no debiera insistir perentoriamente en que concurra personalmente, porque ése es el criterio que tiene el diputado Melero y la Alianza por Chile, no necesariamente compartido por nosotros. Afortunadamente, no todos somos de la Alianza. Por lo menos quien habla tiene un criterio muy claro y esta orgullosa de ser de la Concertación.

No soy parte de quienes creen que sea indispensable su presencia, pero sí creo que es fundamental que él se pronuncie. Ha mostrado voluntad - así se lo ha expresado al Presidente- de colaborar y, por lo tanto, puede recibir el cuestionario, si nos comportamos como debiéramos, ya que lo que buscamos realmente es conocer información de primera mano y no producir efectos mediáticos, ya que eso nos desvía hacia intereses de otra naturaleza, que no son propios de esta Comisión investigadora.

Por lo tanto, pido que tomemos el acuerdo para enviarle un cuestionario, que muy preciso, para que de esa manera tengamos la opinión del Presidente



Lagos, de primera mano, y responda lo que consideremos del mayor interés, cuestión que estamos en perfectas condiciones de hacer.

Estoy de acuerdo con los oficios que propuso el diputado Montes. Creo que esas otras experiencias o evaluaciones de la empresa Sonda pueden iluminarnos en nuestro trabajo, lo que debiera ayudar a saber con qué fundamento y por qué realmente se eligió a esta empresa y, además, conocer si no había otras alternativas. En tal sentido, siempre ha habido un claro oscuro. Entiendo que había otras alternativas y no tenemos claro por qué se eligió a Sonda. Creo que es un punto que la comisión no debe dejar de lado.

Finalmente, como el Presidente de la Comisión señaló que lo relativo a los invitados quedará para el final, posteriormente me referiré a ese punto.

He dicho.

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

El señor LATORRE.- Señor Presidente, respecto de la situación del señor Navarro, creo que no es motivo de sorpresa que no concurra a esta Comisión porque resulta bastante complejo para él venir a explicar cosas que difícilmente tienen una explicación, desde el punto de vista tecnológico y técnico, en el comportamiento de una empresa, particularmente de Sonda. Nos hemos formado un juicio bastante lapidario, lamentablemente, respecto de la empresa Sonda.

Independientemente de que me gustaría que el señor Navarro asistiera a la Comisión para hacerle algunas preguntas, me parece que está en su derecho de decidir si viene o no. Una Comisión investigadora tiene el deber de respetar el derecho de las personas.

Hay personas que han concurrido a comisiones investigadoras y se han sentido tremendamente aliviadas de haberlo hecho, para explicar los hechos, pero hay otras que han terminado destruidas debido al maltrato de que han sido objeto. En todo caso, no me refiero a esta Comisión, porque no ha sido el caso. Existen experiencias que hacen que las personas evalúen en su momento, en condiciones muy difíciles, particularmente en el caso de Sonda, si corresponde o no asistir a una Comisión investigadora.

Tengo la mejor impresión de lo que ha sido el desempeño de esa empresa y creo que la responsabilidad, en forma inevitable, abarca varios de sus niveles, particularmente, de los equipos técnicos que fueron contraparte con el AFT.

Ahora, si la Comisión insiste en invitarlos, me parecerá muy bien. Sin embargo, debo dejar consignada aquí mi más absoluta convicción de que las personas pueden ejercer sus derechos en forma plena, lo que no conlleva necesariamente que tengamos que ponerlas públicamente en tela de juicio.

Con respecto al tema de los recursos que mencionaba el diputado Olivares, no quiero dejar de manifestar mi opinión.

Lo que hoy haciendo actualmente el Gobierno no tiene nada que ver con el Transantiago. Hoy se está tratando de reestructurar...

El señor HALES (Presidente).- Disculpe que lo interrumpa, señor diputado, pero estamos refiriéndonos a la Cuenta, por lo que pido que no nos apartemos de la materia en discusión. Es parte de la obligación reglamentaria no apartarse de la cuestión sometida a examen.

El tema que plantea el diputado Latorre, a propósito de lo señalado por el diputado Olivares, es de extremo interés, por lo que merecería el debate de una sesión especial.

Tiene la palabra el diputado Latorre.

El señor LATORRE.- Me parece muy bien, señor Presidente. Sólo quería pedir que lo debatiéramos en algún momento, porque es un tema muy importante.

En cuanto a nuevos invitados, estoy de acuerdo con que se invite a don Andrés Silva, para que nos entregue una opinión sobre lo que actualmente ocurre, ya que es un personaje protagonista actual.

Con respecto a la invitación al ex Presidente Lagos, me quedo con el acuerdo de la Comisión. Deberíamos hacerle llegar las materias específicas respecto de las que queremos tener su opinión. En su caso, es relevante que se le expliciten materias específicas, pues su situación no es comparable con la de muchos otros invitados que estaban en condiciones de concurrir sin que previamente se le aceptara ese tipo de requerimientos. Pero sí es razonable en el caso del ex Presidente de la República.

Debemos dar una respuesta adecuada sobre esta materia, si el ex Presidente pide que se le informe previamente. Respetemos su derecho a que resuelva oportunamente si contesta por oficio o si asiste o no a esta Comisión. En fin, me parece que en ello no hay que tener doble estándar, ya que hay muchas personas que, en su momento, no se les ha exigido concurrir a responder políticamente por sus actos y, en este caso, si el ex Presidente Lagos estima que su forma de responder es por oficio, es nuestro deber respetar su decisión.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, no sé qué dijo el diputado Melero que causó tanto problema. Simplemente, él plantea seguir adelante con los acuerdos de esta Comisión, cuales son insistir en la invitación a las personas a quienes solicitamos que vengan a dar testimonio de lo que fue el Transantiago, de los errores, de los aciertos, de las

responsabilidades, etcétera, y, al mismo tiempo, tener la posibilidad de hacerles preguntas, con todo el respeto que se merecen -no un interrogatorio; no usemos esta palabra, porque parecería una cuestión más bien de tipo judicial-, acerca de los aspectos sobre los que tengamos dudas. Lo mismo planteó el diputado Carlos Olivares, lo cual coincide con lo que hemos expresado nosotros.

También llama la atención esa diferencia abismal entre el respeto a los derechos de un ex Presidente de la República y los de un ciudadano común y corriente. Aquí todos somos personas humanas, de carne y hueso, y, por lo tanto, si vamos a insistir en la invitación de uno, ¿por qué no insistir en la del otro? Si uno dice que no quiere venir, ¿por qué lo crucificamos en circunstancias de que otro invitado plantea ciertas dudas respecto de asistir o no, y le demostramos mucho respeto o le concedemos tantas prerrogativas?

En consecuencia, insisto en invitar a quienes esta Comisión estime necesario contar con su presencia. En tal caso, el señor Navarro debe ser invitado, al igual que el ex Presidente Ricardo Lagos. Además, creo que sería conveniente invitar a la señora Adriana Delpiano, intendenta de la Región Metropolitana, dada su participación en el sistema Transantiago, sobre todo durante los primeros días de su implementación.

Respecto del cuestionario, basta con decir: Transantiago, errores, aciertos, problemas de diseño, función del Gobierno, políticas del Gobierno, proyecto emblemático, etcétera. ¡Eso es lo que queremos saber; no es más que eso! Lo mejor que podemos hacer es dar plena libertad de acción al invitado, para que él mismo decida qué nos va a contar sobre su participación y sus responsabilidades en el diseño del Transantiago. Acotarle los temas, incluso, lo considero faltarle al respeto.

Lo mejor que podría pasar es que vengan todos los invitados y que planteen lo que estimen conveniente que se conozca.

Por último, sería conveniente invitar a algún representante de los operadores.

Concedo una interrupción al diputado Uriarte.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, a los operadores señores Moya y Navarrete me gustaría agregar otro, y si esto no fuera posible, a alguien que haya postulado a la licitación y no haya quedado. Quiero que la Comisión tenga esos antecedentes.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para concederle una segunda y breve intervención sobre la Cuenta al diputado señor Ramón Farías y no abrir una segunda ronda?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, respecto de lo que planteé al principio de la sesión sobre la invitación o el envío de un texto escrito al ex Presidente de la República señor Ricardo Lagos, que generó esta discusión, me interesa proteger la investidura no del ex Presidente Lagos en particular, sino de la investidura de ex Presidente de la República, cualquiera que éste sea. Para mí, eso es esencial. No podemos trapear ni intentar barrer con la institucionalidad y con las instituciones de nuestro país.

Por lo tanto, como me interesa que se proteja la investidura de un ex Presidente de la República y como el ex Presidente señor Ricardo Lagos le entregó su opinión al Presidente de la Comisión, en el sentido de que le gustaría conocer los temas que nos interesan, sugiero a la Comisión que, en lugar de enviarle un listado de temas, se le manden directamente las preguntas y que él las responda por escrito.

Para cualquier invitado, solicito garantías, y después de escuchar las palabras del señor Melero, no siento que estén dadas las garantías para que el ex Presidente Lagos sea tratado con el respeto que se merece.

El diputado Melero solicitó que se le mande una carta y que se le insista sobre algo que el ex Presidente ya respondió. Entonces, no tiene mucho sentido lo que está diciendo.

El señor MELERO.- ¿Cuándo respondió?

El señor FARÍAS.- Estimado diputado, lo respondió a través del Presidente de la Comisión.

Más bien me parece que es moverse por una información de prensa, que por una información de fondo. La información de fondo es lo que queremos saber respecto de qué ocurrió, cuál es su pensamiento, qué es lo que pasa, y eso el ex Presidente Lagos lo puede responder por escrito. Perfectamente, se puede esperar esas respuestas, que nos darán claridad sobre algunos temas.

Lo que está claro es que los hoyos negros o lugares oscuros están en Sonda, en quien dio el vamos al Transantiago el día 10 -estamos viendo el problema y por qué se produjo el fracasó- y en el AFT. Ahí están los problemas. Y ésa es la información que debemos requerir.

Ahora, respecto de lo que planteó la diputada Isabel Allende, quiero acotar que en esa moción deben ser incluidos los contratos directos e indirectos con el Estado, porque se podría entender que el contrato con Sonda no es directo, sino indirecto, por lo que, reitero, deberían ser considerados tanto los directos como los indirectos.

He dicho.

El señor MELERO.- Punto de Reglamento, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado Melero, por un asunto de Reglamento.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no quiero que quede en la historia de esta Comisión una eventual interpretación de que para un invitado, específicamente para don Ricardo Lagos, no existían las garantías que este Poder del Estado otorga en consideración a su investidura y al respeto que merece. Esto me recuerda argumentos que se esgrimieron en el pasado, en el sentido de que en Chile un Poder del Estado no daba garantías de llevar adelante procedimientos judiciales. No puede quedar el precedente, más allá de la legítima discrepancia y del interés político que pueda haber, de que una persona no puede asistir a esta Comisión, más aun cuando tiene mayoría de parlamentarios de la Concertación, porque no hay garantías. Es importante, en resguardo de las facultades de esta Comisión y de este Poder del Estado, que se garantice, como lo hemos dicho, que cualquier invitado, sea cual sea su investidura, va a tener todas las garantías y el respeto que se merece.

El señor MONTES.- Punto de Reglamento, señor Presidente.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, el tema de las garantías es un problema real. La experiencia que tuvimos cuando los ministros Andrés Velasco y Sergio Espejo entraron a la Comisión de Transportes y los parlamentarios de la UDI les gritaron con carteles en la puerta indica que no siempre hay respeto para los invitados. Por eso, la preocupación del diputado Farías y de otros más es pertinente, y lo tendremos muy presente al momento de definir esta materia.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, respecto de los distintos invitados que quedan pendientes, ya que llevamos una hora en la discusión de la Cuenta y nos queda otra hora para atender a don Marcelo Farah, me permití preparar una carta Gantt con las propuestas de invitados que hemos acordado y las fechas que he logrado conseguir con cada uno de ellos. Faltan ahí algunas personas e instituciones que ustedes han sugerido. Por eso, les pido que revisen aquellas que faltan para que los acomodemos en lo que queda de las sesiones de noviembre. Como son varios los invitados, sugiero acceder a la propuesta del diputado Olivares en el sentido de no tratarlo ahora, porque significaría iniciar una larga ronda de debate al respecto, lo cual demoraría aun más la sesión y, por tanto,

postergaríamos por segunda vez a nuestro invitado. Entonces, propongo determinar este punto mañana, una vez rendida la Cuenta.

El señor MELERO.- ¿Todas esas personas se han contactado y han aceptado venir a la Comisión?

El señor HALES (Presidente).- Sí, con excepción del señor Nicolás Eyzaguirre, quien manifestó una cierta dificultad para ello, por cuanto tiene previsto realizar un viaje a Estados Unidos. Sin embargo, conversé con él el viernes pasado y me señaló que está reevaluando esa posibilidad. Es el único invitado con quien tenemos una cierta dificultad, pero finalmente confirmó que concurrirá a la Comisión.

¿Habría acuerdo para analizar el punto en la sesión de mañana, con las propuestas y sugerencias?

**Acordado.**

Respecto de enviar oficios a los bancos que integran el Administrador Financiero, me parece absolutamente pertinente. Por lo demás, esto ya se había conversado en las primeras declaraciones de interés de los señores diputados. De manera que estimo que deberíamos proceder a cursar tales invitaciones.

El señor MELERO.- ¿Cuál es la petición?

El señor HALES (Presidente).- La solicitud del diputado Montes es enviar oficios para invitar conjuntamente a los representantes de los bancos Santander, de Chile, BCI y CMR Falabella.

¿Habría acuerdo para invitarlos?

**Acordado.**

En cuanto al ofrecimiento del ex Presidente Lagos de su disposición a recibir un texto oficial de la Comisión en el que se indiquen las materias específicas sobre las cuales se requiere su testimonio, quiero hacer la siguiente precisión.

El acuerdo de la Comisión de invitarlo constituye claramente, de acuerdo con la Constitución, una oportunidad para que él escoja, a lo menos, entre los tres caminos establecidos en la ley: primero, declinar la invitación, pero él no ha manifestado esa intención; segundo, aceptar la invitación para declarar por escrito, y tercero, asistir personalmente a la Comisión y entregar verbalmente su testimonio. Desde luego, ha habido distintas observaciones al respecto, las cuales están consignadas en el acta.

Ahora bien, dentro de ese procedimiento y de las posibilidades de respuesta que caben por parte del ex Presidente Lagos sobre la invitación que se le ha extendido, él ha manifestado, sin pronunciarse por cuál de todas elige, que podría recibir el cuestionario y resolver como el prefiera.

Por lo tanto, ¿habría acuerdo de recoger la petición del ex Presidente Lagos en el sentido de enviarle un texto por escrito con las materias específicas que interesan a la Comisión?

No hay acuerdo.

El señor FARIAS.- Lo que planteé es algo más preciso y mejor que eso: mandarle el cuestionario y que el ex Presidente Lagos lo responda.

El señor HALES (Presidente).- Eso es lo que he planteado, diputado Farías.

Consulto nuevamente: ¿habría acuerdo de recoger la petición del ex Presidente Lagos en el sentido de enviarle un texto por escrito con las materias específicas que interesan a la Comisión y respecto de las cuales se requiere su testimonio? Él podrá resolver si comparece ante la Comisión, si responde por escrito o si declina.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, usted ha dicho que don Ricardo Lagos no ha rechazado la posibilidad de asistir a la Comisión. Por consiguiente, sigue abierta la posibilidad de que venga.

Hemos pedido que se formalice la invitación para noviembre, dado que sabemos que la agenda del ex Presidente está comprometida en octubre.

Adelantar un cuestionario es presumir su no comparecencia, de manera que considero que, si no agotada aún la posibilidad de que él asista, queremos que se le remita el acuerdo de la Cámara de Diputados, que es exactamente el mismo que se les remitió a los ex ministros de su gobierno y a quienes han asistido a esta Comisión. No veo por qué habría que hacer una excepción con la figura del ex Presidente de la República, en circunstancias de que no se aplicó a los otros invitados.

Ahora bien, si don Ricardo Lagos comunica que no va a venir a la Comisión y que va a responder por escrito, obviamente en ese escenario podemos formular preguntas por escrito. Pero aún abierta la posibilidad de que asista, corresponde -y eso es lo que formalmente le pedimos- que reitere la invitación para noviembre y se adjunte el acuerdo de la Cámara de Diputados y, si fuera necesario, se le remitan todas las actas y versiones taquigráficas de lo obrado hasta ahora.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, está clara su observación. No voy a iniciar un debate al respecto. Sólo quiero decir que el ex Presidente Lagos respondió a la invitación que se le hizo y contestó con claridad diciendo que estaba a la espera de un texto escrito donde se indiquen las materias específicas respecto de las cuales se requiere su testimonio. No he dicho que declinó la invitación, ni que aceptó venir, ni que aceptó contestar por escrito o que no va a hacerlo. He dicho exactamente lo que dijo el ex Presidente Lagos.

Sobre la materia, tiene la palabra el diputado Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, sobre la materia vale la pena insistir. No es lo mismo preguntar sobre las materias de interés que hacer un cuestionario de preguntas específicas. Comparto lo dicho hace un momento por el diputado Ramón Farías.

El señor HALES (Presidente).- La Comisión tiene que resolver el tema. Les pido ser prácticos y no entrar en una discusión sobre si el texto que está pidiendo el ex Presidente Lagos lleva signos de interrogación o no. Esa discusión francamente no tiene sentido, porque lo que él ha dicho es que está disponible para que le envíen un listado de materias específicas respecto de las cuales se le quiere consultar. No he puesto en discusión si la Comisión lo quiere enviar bajo la forma de preguntas o de listado de materias. Me parece innecesario discutirlo y no es eso lo que está en discusión. No digo que no tengan derecho a hacerlo, pero no es lo que corresponde discutir hoy. Lo único que corresponde discutir hoy es si vamos a mandar o no un texto. Ésa es la consulta que formulo a la Comisión.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece correcta su aclaración. Está claro que el ex Presidente Lagos ha respondido a la invitación que le formuló la Comisión diciendo que tiene interés en que me especifiquen los temas. Él verá si responde personalmente o por escrito. Ése es otro tema.

Entonces, debemos ponernos de acuerdo para enviar ese documento. Hay dos alternativas. Un diputado de la Alianza por Chile dijo que no era necesario especificar nada, porque basta con el acuerdo. Ésa es una posibilidad. Otra -es la que prefiero- es que seamos mucho más explícitos, porque hemos avanzado lo suficiente como para saber qué cosas son las que realmente nos interesan y en qué parte del proceso del Transantiago el ex Presidente Ricardo Lagos jugó un papel más relevante o tuvo más conexión con el proyecto.

Por lo tanto, soy partidaria de que especifiquemos los temas que consideramos importantes y no sólo nos quedemos sólo con el envío del acuerdo.

Además, creo que aquí hay una confusión, pues no basta con hablar del respeto a la investidura, sino que se requiere un respeto efectivo. En este sentido, me parece que el diputado Montes hizo muy bien en recordar que efectivamente no se tuvo ese respeto con dos ministros de Estado. Eso hace que tengamos motivos para dudar respecto de qué es lo que verdaderamente se busca.

En definitiva, creo que debemos actuar conforme a lo que nos interesa, esto es, obtener



determinada información para nuestra investigación, por lo que pido que nos pronunciemos al respecto.

En todo caso, no es lo mismo la responsabilidad que le cabe a un Presidente de la República con la que le corresponde a un ministro del área, tema que esta Comisión también debe tener presente.

He dicho.

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

El señor URIARTE.- Sólo quiero recordar a la Comisión que el 10 de septiembre del presente año adoptamos un acuerdo, que está a disposición de todos los señores diputados en la Secretaría, en el sentido de mandar a nuestro Presidente de la Comisión para que le manifestara a don Ricardo Lagos Escobar que ha sido formalmente invitado a asistir a esta Comisión y, asimismo, se le autorizó para determinar la fecha en que el invitado pueda asistir.

Ése es el acuerdo que se adoptó. Si ahora lo quieren cambiar, habría que revisarlo y aprobarlo por la unanimidad de los miembros de la Comisión.

En definitiva, creo que es fundamental que se tenga presente el contenido de ese acuerdo, para que no sigamos perdiendo tiempo en aspectos que se apartan completamente de lo resuelto el 10 de septiembre.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, quiero dejar en claro, con toda autoridad, que el mandato que me dio esta Comisión fue para formular una invitación, y eso se ha cumplido a cabalidad. No he transgredido el acuerdo.

Respecto de las opciones del invitado, creo que está claro que puede declinar la invitación, exponer por escrito sus puntos de vista o comparecer personalmente para exponer, leer alguna intervención o entregarnos un texto con sus opiniones, si así lo estima.

En ese contexto, la posibilidad de enviarle un texto que contenga las materias específicas respecto de la cuales queremos que se pronuncie no constituye una trasgresión al acuerdo adoptado; al contrario, estimo que correspondería a una forma de cumplir a cabalidad con dicho acuerdo.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, sólo quiero aclarar que en ninguna parte de su intervención el diputado señor Uriarte planteó que se haya trasgredido el acuerdo de la Comisión, por lo que me parece que usted ha hecho muy bien en precisarlo.

Lo que estamos diciendo es que el acuerdo sigue vigente, de manera tal que la invitación al ex Presidente Ricardo Lagos sigue en pie. Sólo estamos pidiendo que se le ponga una fecha para noviembre. Nada más.

He dicho.

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

El señor LATORRE.- Señor Presidente, creo que la forma básica de respetar y de dar garantías a nuestros invitados es no trasgredir sus derechos. Lamentablemente, yo interpreto la intervención del diputado Melero como un intento por restringir, aunque sea parcialmente, los derechos del invitado, porque está tratando de obligarlo a asumir un determinado comportamiento, lo cual constituye una trasgresión a sus derechos.

En ese sentido, me parece que no basta con que pida una intervención de Reglamento para decir que no dijo lo que dijo, porque sus palabras dejan clara y directamente de manifiesto que intenta condicionar al invitado, lo cual constituye un atentado en contra de sus derechos, lo que no puede ocurrir. No es bueno para la Comisión ni para el desarrollo de nuestra actividad parlamentaria.

Por eso, pido que no insistamos en restricciones que objetivamente atenten contra los derechos de nuestro invitado. En ese sentido, me parece que es procedente hacerle llegar un formulario con materias específicas.

Si alguien estima que además de las materias específicas sería bueno introducirle desde ya preguntas, me parece que es compatible. Lo que ocurre es que, si nos referimos a materias, estamos teniendo la segunda oportunidad de que, en el marco de esas materias, se precisen preguntas, y eso tendrá que hacerse por escrito, nuevamente, o de cuerpo presente. De esa manera no limitamos el ejercicio de nuestra facultad fiscalizadora ni los derechos del invitado.

El señor HALES.- Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, si nosotros no creemos que la Cámara de Diputados es el lugar adecuado, eso tiene mucho que ver con lo que percibe la ciudadanía. Da la impresión de que no creemos que la Cámara de Diputados tiene el nivel y el rango que le corresponde como un poder del Estado, paralelo al Ejecutivo.

En ese sentido, tenemos que estar a la altura de las circunstancias y no pensar que somos casi un jardín infantil que invita a cualquiera.

Tenemos una investidura importante y, por lo tanto, no creo que haya cuestionamiento respecto de si esta Comisión tiene atribuciones o no de pedirle al ex Presidente Lagos que asista.

El señor HALES (Presidente).- Eso no está en discusión, señora diputada.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Lo hago presente porque el diputado Farías dejó insinuado el tema.

En segundo lugar, considero que se han malinterpretado las palabras del diputado Melero.

Lo que él expresa es que el ex Presidente Lagos ha señalado que no podía asistir en octubre porque tenía una agenda de viajes y, frente a ese contexto, pide que le envíen las preguntas. Pero la consulta del diputado Melero es si le damos otra fecha, que puede ser en noviembre, para que pueda comparecer, porque enviarle un cuestionario a una persona que va a comparecer atenta contra los derechos de todos los otros invitados que debieron haber tenido un cuestionario antes de concurrir a la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, ningún otro invitado lo ha solicitado.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero, en estricto rigor, no planteamos a algún ministro que podía venir, no venir o contestar por un cuestionario. ¿Se le ha preguntado así a cada uno de los ex ministros? ¡No, señor Presidente! Por lo tanto, se atenta contra los derechos de los otros invitados.

Ahora, si el ex Presidente Lagos no puede venir, que diga que quiere contestar de otra forma, eso es diferente. Pero si va a venir, no puede tener un cuestionario con anterioridad.

Gracias, señor Presidente.

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

Hay dos propuestas en debate.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, yo tengo una tercera.

Tengo la impresión de que si el ex Presidente Lagos viene o no es una prerrogativa que él tiene. En ese sentido, enviarle un cuestionario no hace nada más que adelantar el trabajo.

Por lo tanto, planteo que le enviemos una serie de tópicos que nos interesa saber, pero en el texto le indicamos que queremos que él venga. Así de simple.

Es decir, hacemos lo que muchos en la Comisión queremos, indicamos lo que nos interesa saber, podemos remitir el acuerdo, pero, a la vez, también reiteramos la invitación para que asista a la Comisión. Eso resuelve la situación, y cada uno verá lo que hace después si él viene o no.

Eso sí, tenemos que entender que si él decide asistir, todos nosotros y la Corporación en su conjunto debemos asegurar plenas garantías para el ex Presidente Lagos. Ésa es mi propuesta.

Refundo un poco la exposición: enviar un cuestionario y, además, pedirle en el mismo texto que nos interesa que venga personalmente.

He dicho.

El señor HALES (Presidente).- Hay tres proposiciones: una, enviar un texto al ex Presidente de la República con las materias respecto de las cuales se requiere su testimonio; dos, insistir en que comparezca personalmente en la Comisión, tal como lo plantea la Alianza Por Chile, sin enviarle el texto con materias específicas, pero enviándole el acuerdo y las actas, para que conozca el debate producido hasta el momento, y, tercero -la propuesta del diputado Olivares-, que sintetiza las dos propuestas, es decir, que se envíe el texto y se sugiera la comparecencia personal.

Tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, respecto de la propuesta del diputado Olivares, que comparto, quisiera consultar si es posible agregar "sin perjuicio de sus derechos", porque no estoy dispuesto a avalar un texto que parezca una presión.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, la primera propuesta es enviar un texto en los términos ofrecidos por el Presidente Lagos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, cuando usted señala que se establezcan las materias específicas que requieran su testimonio, quiero decir que no las tengo a la vista. Puede ocurrir que las materias específicas de un señor diputado sean distintas a las de otro.

El señor HALES (Presidente).- Señor Melero, ésa es materia de otro debate.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, aquí no están en discusión los contenidos de las materias. Sólo se está describiendo la decisión de la Comisión de enviar un texto en que se indiquen las materias específicas respecto de las cuales se tiene interés. Se está resolviendo la "decisión". En otro momento se establecerá el texto. No discutamos sobre ese texto cuando ni siquiera se ha aprobado la decisión.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, estoy totalmente de acuerdo con que no es el momento para discutir el texto. Pero quiero aclarar que, más que tres, son más bien dos proposiciones, porque son dos las efectivamente diferentes.

Una, la que plantea la Alianza, es insistir en una invitación personal y, por lo tanto, no enviar el cuestionario. Y la otra, de quienes entendemos que ya se hizo ese trámite y que en estos momentos es prerrogativa del ex Presidente Lagos decidir los términos en los cuáles lo hace, de enviarle los temas o las áreas que a la Comisión le interesa y agregar lo

señalado por el diputado Carlos Olivares, sin perjuicio de lo relativo a la investidura.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, debo registrar lo que se ha dicho y les pido que no hagan reinterpretaciones. No hay dos proposiciones; hay tres.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Entonces no entendió lo que dije. Los que fuimos partidarios de...

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, ésa es su opinión; yo tengo otra.

En votación la propuesta de la Alianza por Chile, que insiste en que el ex Presidente Lagos comparezca personalmente a la Comisión para dar su testimonio y para lo cual pide que se reitere la invitación, en los términos señalados, con la facilidad de agenda, más los documentos que han sido claramente explicitados y registrados en acta.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos levantadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 6 votos; por la negativa, 7 votos. No hubo abstenciones.*

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

En votación la propuesta del diputado Carlos Olivares, que consiste en recoger la petición del ex Presidente Lagos en el sentido de que se le envíe un texto con las materias específicas respecto de las cuales se requiere su testimonio y sugerirle que comparezca personalmente, sin perjuicio de los derechos constitucionales que le permiten declinar la invitación, contestar por escrito o comparecer personalmente.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos levantadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 5 votos; por la negativa, 8 votos. No hubo abstenciones.*

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

En votación la tercera proposición, que señala que la Comisión envíe al ex Presidente Lagos un texto en que se indiquen las materias específicas respecto de las cuales se requiere su testimonio, sin agregado ni sugerencia alguna.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema de manos levantadas, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 6 votos; por la negativa, 7 votos. No hubo abstenciones.*

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

Se suspende la sesión para recibir a nuestro invitado.

*-El señor Marcelo Farah ingresa a la Sala de la Comisión.*

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Señores diputados, solicito el acuerdo de la Comisión para prorrogar la sesión hasta la 13.15 horas. ¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

Señor Marcelo Farah, le doy la bienvenida a esta Comisión.

Usted es un prestigioso ingeniero del sector privado y fue previamente informado de que tenía la facultad de no asistir a esta Comisión, si así lo estimaba conveniente. Sin embargo, ha accedido a hacerlo, por lo que agradezco su presencia.

Señor Farah, le ofrezco la palabra.

El señor FARAH.- Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero presentarme, porque es probable que no todos me conozcan. Soy ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile, hice un Master of Science en ingeniería civil, con mención en Transportes, en la Universidad de Puerto Rico. A lo largo de mi carrera he fundado tres empresas de ingeniería, dos en Chile y una en Puerto Rico, trabajé en la Sectra desde 1992 hasta 1994 y después de un período en el sector privado, volví en 1996 hasta 2002. Ese año me incorporé al plan de transportes, desde el comienzo.

En la Sectra, fui coordinador técnico y estuve a cargo de varias áreas. A meses de ingresar a la coordinación del plan de transportes fui nombrado gerente técnico del plan.

La citación señala que fui jefe de la Unidad de Negocios. Eso no es así, entre otras cosas, porque la Unidad de Negocios se formó después. Era gerente técnico del plan y estaba a cargo de todas las áreas.

Posteriormente, tuve varios negocios privados. Fui gerente comercial del Metro de Valparaíso y actualmente soy empresario.

Quiero explicar, de la forma más rápida posible, lo que viví directamente y expresar mi opinión sobre los hechos que ocurrieron.

Creo que el Gobierno anterior tuvo dos méritos importantes. En primer lugar, tomar la decisión de abordar de verdad el problema del transporte público en Santiago. Eso se había discutido en los dos Gobiernos anteriores, y se venía discutiendo desde mucho antes, pero, sin embargo, no se había adoptado alguna decisión al respecto.

En segundo lugar, una decisión no menor es haber creado un organismo cuya única función era llevar adelante ese plan. De otra forma, el plan habría muerto antes de nacer.

El principal problema fue el funcionamiento del Directorio de Transporte o Comité de Ministros, porque, en lugar de una coordinación, hubo un traspaso

de agendas corporativas o personales al plan de transporte.

Quiero dar un ejemplo para aclarar lo anterior. Es obvio que el Metro, que hace una importante inversión y que tiene ventajas como medio de transporte, tiene un rol central en cualquier sistema de transporte integrado. Sin embargo, la concepción que tenía Fernando Bustamante, presidente del Directorio del Metro, era distinta a la que el equipo a cargo.

En algún momento, Fernando Bustamante propuso que en los horarios en que el Metro tenía capacidad de sobra, no hubiera buses en los corredores que estaban compitiendo con el Metro. Esto involucraba que las personas que iban desde antes de las estaciones de Metro hasta un destino que estaba más allá de la última estación debían hacer dos trasbordos para cumplir con su viaje. Él entendía que en eso consistía el rol central del Metro en el plan de transporte. Pero nosotros considerábamos que el plan de transporte debía tener como misión fundamental ser un buen plan de transporte para los ciudadanos.

Situación similar ocurrió con el operador de recaudo. Si el Metro tenía la aspiración de que fuera su tarjeta, su software y su sistema el que se traspasara a todo el resto de la ciudad, nosotros considerábamos, en primer lugar, que siendo el operador de recaudo un elemento central, éste debía estar a cargo de la coordinación del plan de transporte, lo que fue rechazado, y, en segundo lugar, estimábamos que como estaba previsto hacerlo en ese momento, no iba a tener éxito. Desgraciadamente, tuvimos razón.

Además, en ese momento, el intendente Trivelli dijo en una reunión -yo estaba presente- que tenía la intención de capitalizar políticamente el plan de transporte porque el ex Presidente Lagos le había dicho que todo lo relacionado con Santiago era de su incumbencia.

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor Farah, el diputado Uriarte le solicita una interrupción.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me gustaría que a través de la Secretaría se fueran consignando estas valiosas declaraciones en el cuaderno separado.

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

Continúa con el uso de la palabra el señor Marcelo Farah.

El señor FARAHA.- Capitalizar políticamente un plan cuando el jefe de ese plan había sido presidente del MDP en la década de los ochenta, presidente del Partido Socialista, ministro de Transportes y ministro del Interior, era algo impactante.

Puedo mencionar también que cuando se planteó el proyecto Sacyr, que era deshacer todo lo que se había hecho y transitar por un carril que, desde mi punto de vista, no tenía destino, hubo intención del coordinador -Germán Correa- de hablar con Guillermo Díaz, ingeniero industrial, para discutir técnicamente lo que nosotros entendíamos que era tan fácil de descartar, desde un punto de vista técnico. Eso no fue posible, porque Guillermo Díaz dijo que estaba políticamente de acuerdo con el proyecto Sacyr. Nunca le pregunté qué quería decir esa palabra en ese contexto, pero era obvio que no era un razonamiento técnico.

El primer problema de coordinación que tuvimos fue el retiro de micros. Cuando partimos, entre 1993 y 1994 -si mal no recuerdo-, correspondía y estaba previsto retirar alrededor de 1.000 unidades, fundamentalmente porque las micros tienen 10 años de duración por norma y dos más si cumplen con ciertas exigencias de contaminación.

Retirarlas en ese momento no era conveniente, porque todavía no sabíamos qué tipo de buses se iba a exigir en el plan de transporte. Por lo tanto, nos pareció una buena idea postergar el retiro hasta que todo estuviera decidido y de esa manera tener más micros para el nuevo estándar.

Pero el director de la Conama, el señor Gianni López, decía que era muy importante retirar esos micros en ese invierno porque, de otra forma, podíamos tener episodios de contaminación, y así se perdió la oportunidad de tener mil micros más. Éstos son los ejemplos que indican que, más que una coordinación, hubo un traspaso de agendas de cada uno de los integrantes del directorio al plan y los objetivos propios del plan pasaban a segundo lugar.

Preparé muchas presentaciones para el coordinador y siempre incluíamos en las primeras láminas que éste era un plan de transporte y que eso no lo podíamos olvidar, por lo que los otros beneficios que pudiera haber se iban a agradecer siempre que funcionara bien como plan de transportes. De lo contrario, nadie iba a agradecer esos otros beneficios. Eso es lo que identifico como el problema más grave: el funcionamiento de este directorio.

En segundo lugar, como un corolario de lo anterior, considero que el rango del coordinador fue insuficiente en todo sentido. En muchas conversaciones que tuve, antes de que existiera esta coordinación, planteé a diferentes personas que yo veía al jefe de este plan como alguien que debía tener liderazgo técnico y político. Si no podíamos contar con una persona que tuviera esas dos condiciones, que no son fáciles de obtener, lejos era más importante el



liderazgo político, porque técnicos para hacer la pega hay suficientes.

Después de la salida de Germán Correa, en mi opinión, los siguientes coordinadores no tuvieron ningún liderazgo, ni técnico ni político. Cada nuevo ministro nombraba un coordinador que venía de su equipo de trabajo. Jaime Estévez venía del Banco del Estado y trajo a una persona del Banco del Estado; después, llegó el ministro Espejo, desde la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, y trajo a una persona de esa Superintendencia.

Ustedes entenderán que construir un edificio o hacer una línea de metro es infinitamente más simple que un plan de esta complejidad. Pero si se cambia al jefe de ese proyecto seis veces en cinco años, la verdad es que quizás de pura suerte podría resultar bien el proyecto. Además, cada vez que llegaba un nuevo jefe, había una rotación de los equipos profesionales. Desde luego, dicha rotación es tan brutal que al cabo de cinco años solamente quedaba una persona, un profesional, del equipo original. Por ejemplo, si ustedes hubieran visto cuando se construyó la línea 5 del Metro, el equipo profesional que empezó era prácticamente el mismo que terminó cinco años después. Y eso es lo normal en un proyecto de esa envergadura. En el caso del Transantiago, no sólo cambiaron los equipos. Por ejemplo, durante esos cinco años, el equipo del área de comunicaciones cambió varias veces durante esos cinco años. Eso es fatal para un proyecto de esta complejidad.

Como un corolario de este rango del coordinador, hubo decisiones técnicas que debieron haber formado parte de las atribuciones de este coordinador. Sin embargo, fueron tomadas por el directorio, en que pesaron más consideraciones que no tenían al plan de transporte como una primera prioridad.

Un tercer problema, que después generó otras consecuencias, fue la firma de los contratos con los operadores antes de tener certeza sobre el tiempo que iba a tomar desarrollar los otros componentes, como, por ejemplo, el operador de recaudo. O sea, al momento de empezar a funcionar, los otros elementos se atrasaron y ahí empezó el problema de las postergaciones y de las compensaciones.

Respecto de la licitación, quiero decir que fui uno de los asesores, ya que fui el jefe de la parte técnica chilena de las empresas colombianas Express de Santiago y Alsacia, aunque en ese momento era simplemente Express del Futuro, una empresa colombiana. De manera que, a pesar de haber salido de la coordinación, un año y medio después volví a meterme en estos temas por solicitud de los colombianos que me contactaron a través de la oficina de abogados Carey,

que hizo trabajos importantes para la coordinación y no cobró ningún peso al Estado. Uno de los abogados de Carey me contactó y me contacté con los colombianos y los asesoramos. De manera que conozco bien lo que pasó en la licitación y, por lo tanto, puedo decir que, a pesar de que el Gobierno quería que hubiera empresas con experiencia en operación de grandes flotas, finalmente se hizo una licitación que, en la práctica, no favoreció a las empresas que tenían grandes flotas.

De hecho, las únicas empresas que tenían operaciones importantes, Vivendi y un par de empresas españolas, perdieron lejos esta licitación. Fueron varios los elementos que influyeron, pero lo importante es que se hizo una licitación que se fue acomodando a otras circunstancias y no al objetivo de tener empresas que operaran grandes flotas, por ejemplo, de mil buses.

Las empresas colombianas, incluyendo la que yo asesoré, tenían operaciones pequeñas: 120 buses en el Transmilenio. Eso también afectó al plan porque, una vez instaladas todas las empresas, la verdad es que, por primera vez, todas estaban operando flotas del tamaño que tuvieron que operar. Otro punto importante es el orden de los elementos licitados.

Desde 2002, los técnicos de la Coordinación decían que el elemento que iba a tardar más y que iba a tener la mayor complejidad era el operador de recaudo, que después se llamó el AFT. Sin embargo, poco se hizo respecto de eso y se licitó primero la operación de buses que, dentro de todo, no era el elemento más complejo. Eso también afectó el resultado.

Por la historia que tenía el Gobierno y el anterior, la impronta de la coordinación de concesiones del Ministerio de Obras Públicas fue muy fuerte. Entonces, cuando llegó el momento de decidir el número de buses había un modelo financiero que a la gente de la Unidad de Negocios no le calzaba. Entonces, el argumento más fuerte en ese momento fue: "Esto va a ser un desastre, porque no sacamos nada con diseñar un sistema que no es atractivo para los empresarios. Por lo tanto, hay que hacer algo para que este negocio sea atractivo y de esa manera tengamos interesados". Ese criterio fue el que redundó en la decisión de reducir el número de buses y ajustar los recorridos de manera que el resultado de los negocios fuera previsiblemente rentable y hubiera interesados, ya que, de otra manera, esto no iba a ocurrir.

Quiero referirme también a algunas cuestiones que han sido discutidas en esta Comisión y que estaban como criterios en el diseño original.

Respecto del *big bang* y la implementación por partes, quiero señalar que hay una idea intuitiva, muy difícil de desarraigar, de que si una cosa es compleja, al hacerla por partes, resulta más sencilla. Como proposición parece razonable, pero éste es un ejemplo

de un proyecto que resulta mucho más complejo hacerlo por partes. lo que, además, es inútil.

Si ustedes hubieran visto una imagen gráfica de los recorridos de Santiago, habrían visto un "plato de tallarines". O sea, todos los recorridos iban de cualquier parte a cualquiera otra. Casi para cualquier viaje había una micro que iba del origen al destino, sin trasbordo. De hecho, había un 20 por ciento de viajes que tenían un trasbordo en el sistema antiguo y, prácticamente, no había viajes que tuvieran más de un trasbordo, lo que daba cuenta de un sistema que tenía una gran cobertura, y ésa era una de sus virtudes.

Por lo tanto, ¿cómo intervenir un pedazo de la ciudad si, donde quiera que yo hago algo, afecto a todo el resto? Eso es muy difícil.

Les doy un ejemplo. Supongamos que digo: "Usted está viniendo desde Pudahuel hasta La Dehesa. Le voy a dejar fuera este pedazo. A Pudahuel no venga más y quédese con el pedazo de allá no más". Entonces, comienzan problemas logísticos graves. Por ejemplo, los terminales están en Pudahuel. ¿Cómo lo hace para operar si lo sacan de su territorio? Pero, además, ¿cómo hago convivir un sistema redondo con un sistema cuadrado, un sistema de integración tarifaria con un sistema de tarifa plana? Tener dos sistemas funcionando simultáneamente tiene más desventajas que ventajas.

En otras palabras, hacerlos por partes era mucho más difícil y, además, desde mi punto de vista, no tenía ningún beneficio, porque los tres elementos - reestructuración de recorridos, integración tarifaria y reestructuración de la propiedad de las empresas- son, en el fondo, una misma transformación. Podríamos decir que se separan sólo para los efectos de explicación, pero si vamos a reestructurar los recorridos, habrá transbordo y no les podemos cobrar nuevamente el pasaje a los usuarios. Por lo tanto, el sistema requiere integración tarifaria. Además, si vamos a hacer estos recorridos por área, debe hacerse con una nueva estructura de propiedad, porque, de lo contrario, tampoco es posible.

En consecuencia, cuando decimos que son tres las transformaciones, sólo estamos haciendo una afirmación relativamente académica porque, en la práctica, es sólo una. Entonces, desde mi punto de vista, nunca hubo opción. Siempre que se discutió este tema con la Dirección de Presupuestos, con el Ministerio de Hacienda o académicos, de manera extensa, la conclusión a la que se llegaba era que no había forma de hacer esto razonablemente si no era todo de una vez y no por partes.

Sin embargo, había una condición muy importante, que tampoco se cumplió en la implementación. Tres meses antes -pudieron ser cuatro o cinco- de la implementación era visto como un período

muy intenso de comunicaciones que, prácticamente, significaba la capacitación de los pasajeros, ya que los cambios iban a ser muy importantes: se les iban a cambiar los recorridos, los paraderos, la forma de pago, etcétera, lo que requería de una capacitación para que la mayor cantidad de usuarios, el día del cambio, tuvieran suficiente información de lo que sucedería y cómo podrían reaccionar frente a ello. Todo eso era lo que podríamos denominar el *big bang* y estaba correctamente pensado.

Respecto de la implementación, hay una regla muy simple en los sistemas de transporte que, por lo demás, podría existir en cualquier sistema de flujo; por ejemplo, en un sistema hidráulico tendríamos la misma situación. Cuando vemos una calle en que el tráfico, aunque sea pesado, está funcionando bien - fluye-, se trata de una calle donde probablemente el tráfico es de 80 u 85 por ciento de la su capacidad. Es decir, hasta el 80 u 85 por ciento de la capacidad de un sistema de transporte, cualquiera sea, la cosa se ve bien; pesada, pero bien. Esto también se puede apreciar en una caja de supermercado o en un peaje. Sin embargo, de ahí en adelante, los aumentos de demanda son delicados, o sea, del 85 al 90 por ciento, el cambio de demanda no es muy importante, pero el cambio que hay en las demoras y en los problemas sí lo es. ¡Ni hablar del 90 al 95 por ciento! ¡Y desde ese porcentaje hacia arriba, cada punto tiene consecuencias desastrosas!

Por lo tanto, cuando se parte con un número de buses insuficientes estamos en la parte desastrosa de la curva, lo que permite ser optimista, pues los beneficios se obtienen en forma muy importante con incrementos relativamente pequeños de buses, ya que se recorre la curva en el sentido inverso.

No tengo ninguna razón para ser cariñoso con las personas que siguieron con este plan. Sin embargo, hay que reconocer los avances que se han logrado.

En primer lugar, hay una seriedad comercial en un contrato del Estado con empresas privadas. Antes de este sistema, cuando había problemas de servicios, en realidad no había un reclamo, una multa o alguien que entrara en negociaciones. Era todo como más artesanal. En cambio, hoy existen contratos y el que no los cumple tiene una sanción, las que ya veremos cómo se llevan a cabo. Como les decía, hay una seriedad comercial en los contratos, lo cual constituye un beneficio que, por el momento, está escondido detrás de los problemas, pero que, sin embargo, se va a empezar a apreciar. Ahora, las empresas tienen interés en cumplir y que no les cobren multas.

En segundo lugar, la calidad del servicio mejora por el hecho de que las empresas tienen un tamaño razonable. No tiene ninguna gracia que pequeños empresarios hayan perdido su forma de vida y su

trabajo. En ese sentido, nadie puede alegrarse; pero hay objetivos superiores. Cuando se diseñó el plan, se sabía que detrás de la ampliación del tamaño de las empresas se iba a producir la desgracia de que algunos pequeños empresarios no podrían seguir. Pero, como dije, había objetivos superiores.

Además, quiero explicar cómo siempre vimos el tema de las carreras entre micros. Esas carreras no se producían por el hecho de que los choferes ganaran por boleto cortado, sino porque las micros eran de diferentes choferes. Las carreras más graves se daban dentro de la misma línea, porque esas micros tenían diferentes dueños. Es decir, como dueño de una micro me interesa que venda la mía; no me interesan las otras. Pero si ustedes amplían la propiedad, de modo que el dueño de todas las micros sea el mismo, tal propietario ya no tendrá razón alguna para pagarle a los choferes por boleto cortado, con lo cual desaparecen los incentivos que generaban las carreras. Eso se aprecia hoy día, a pesar de los problemas existentes. Hoy ya no hay carreras de micros, y eso se debe, en gran medida, a la reestructuración de la propiedad que al pago a los choferes por boleto cortado.

Recuerdo que me reuní con la directora del Trabajo de la Región Metropolitana, señora María Ester Feres, por el tema de los trabajadores, y ella me comentó que tenía dos grandes frustraciones durante su gestión, pues había dos sectores en los cuales las leyes laborales no se cumplían o se cumplían mal: uno era el fútbol, y el otro, el transporte público. Me decía que los actores eran más o menos los mismos.

Ésa es una cuestión que no se ha apreciado suficientemente. La misma mano -porque así estaba previsto- que firmó el contrato de concesión, tiene que firmar los contratos de los trabajadores. Y hoy los trabajadores tienen contratos y un poder de negociación mucho mayor, como se ha podido apreciar, lo cual también debe consignarse como un beneficio importante de esta reestructuración.

Respecto de la velocidad de pago, como usuario de este sistema he visto cómo la gente se ha ido acostumbrando a hacer su prepago, a subir a las micros y a pasar su tarjeta.

La velocidad de pago significa que las operaciones de subida ahora son más rápidas, aunque son más lentas que las operaciones de bajada, que normalmente no tienen problemas. Si a esto agregamos las estaciones de prepago, que hacen aún más rápida la operación, resulta una situación exactamente igual a tener más buses. En consecuencia, aumentar la velocidad de las operaciones de subida y de bajada da por resultado el mismo efecto que tener más buses.

La integración financiera y operacional de todo el sistema es otro beneficio. Anteriormente a este

sistema, cuando estaban los más de 370 recorridos, el sistema de transporte público de Santiago era enredado. De hecho, hubo intentos de confeccionar manuales para los usuarios, y todos eran enredados, porque el sistema era complicado. Funcionaba cada uno por su lado: el Metro por su parte y los microbuses por su parte.

Si hoy día nos preguntan cómo funciona, en verdad, existe una forma sencilla de explicarlo: funcionan las áreas, funcionan los troncales y el Metro es uno de los troncales. Es decir, uno puede explicarlo, lo cual quiere decir que el sistema es más simple de explicar y de entender y, en consecuencia, de utilizar.

El hecho de que esa integración operacional tenga, además, una integración financiera lo hace aún mejor, por cuanto da una enorme flexibilidad para decidir, por ejemplo, las tarifas para los escolares, para la tercera edad, reducción de las tarifas en un área, etcétera, porque el pago de los operadores está separado, y es la recaudación completa la que después se reparte. En consecuencia, la preocupación radica en que la recaudación completa alcance para pagar todo, y no que cada negocio tenga que ser rentable. Como dije, eso otorga una mayor flexibilidad.

Menciono al final uno de los aspectos más visibles, que es la reducción de las externalidades negativas: el ruido, la contaminación del aire y los accidentes.

Finalmente, ¿cómo veo el futuro? Los servicios van a mejorar, porque, por lo que expliqué respecto de las curvas de saturación, los aumentos de buses van a producir mejoras significativas en la operación, siempre que los buses salgan a operar, porque uno de los problemas existentes en los contratos era que no había incentivos para que los operadores sacaran los buses a circulación, porque les salía más barato pagar las multas. Obviamente, eso es un desastre.

La parte más difícil, que siempre supimos que iba a quedar, es el Administrador Financiero y todos los tecnológicos y de software. Eso es bastante más complicado y no lo veo resuelto en los próximos 24 meses.

Por último, hay una relación entre los eventuales subsidios que requiere el sistema -hasta el momento, no está claro que vaya a necesitar subsidios o cuánto necesitará, porque hay un porcentaje muy alto de personas que no pagan- con una medida que era súper impopular y de la cual nadie quería oír hablar, cuando se planteó la ley de tarificación vial, en 1992. Además, los países que tenían experiencias de tarificación vial eran de culturas muy distintas, como, por ejemplo, Singapur. Entonces, las personas que estaban más en el área de las decisiones políticas nos

decían que Singapur es un país donde a la gente la azotan hasta por mascar chicle. Sin embargo, la tarificación vial se implantó en Londres y fue muy exitosa.

La única medida que se ha comprobado que produce descongestión es la tarificación vial y, además, podría eventualmente conseguir un monto suficiente para subsidiar el transporte público. Mi exposición no quedaría completa si no dijera que yo veo que entre esas dos alternativas, el eventual subsidio del transporte público y la tarificación vial, hay una relación poderosa.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, señor Marcelo Farah.

Señores diputados, la sesión debía terminar a las 12.30 horas y acordamos prorrogarla hasta las 13.15 horas. Como sólo quedan casi 20 minutos, propongo que la intervención de cada diputado sea de tres minutos en lugar de cinco.

¿Habría acuerdo en la propuesta?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, quiero pedirle una precisión al señor Farah.

En la página web del Transantiago, en la sección "Descargas", aparece un documento con las empresas adjudicadas en la licitación de uso de vías y hay una que aparece a nombre de Marcelo Farah Meza, que es Express de Santiago Uno S.A., y luego aparece a nombre de Comercial e Industrial Dkolor S.A., y la empresa ofertada es Inversiones Alsacia, que tienen el mismo número de teléfono, por lo que puedo deducir que se trata de las mismas personas.

El señor FARah dijo que era asesor, pero en este documento entiendo que aparece como dueño, por lo que me gustaría que hiciera esa aclaración. Por un lado, aparece como jefe de la Unidad de Negocios del Transantiago, que preparó e hizo todo el trabajo de la licitación y, luego, adjudicándose una licitación. Entonces, me gustaría que aclarara si es la misma persona o que explique un poco el tema, porque me parece interesante saber lo que ocurre con esa información.

También me gustaría saber la opinión del señor Farah respecto del hecho que un plan de esta envergadura no tenga subvención por parte del Estado. ¿Cuál es su opinión? ¿Debe o no tener subvención por parte del Estado?

Asimismo, ¿cree que los contratos entre el Estado y los operadores eran demasiado garantistas para los operadores? ¿Cuáles fueron los mayores problemas que tuvo para ejercer su cargo dentro del Plan Transantiago? ¿Qué hizo para abordar esos problemas?

¿Cree que fue un error no haber creado la figura del "zar del transporte público" durante el diseño y la implementación del Transantiago?

Además, usted señaló que se disminuyó el número de buses porque como negocio no era atractivo para los empresarios, por lo que sólo se consideró el aspecto económico. ¿Quién o quiénes, con nombres, ordenaron disminuir la cantidad de buses?

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

El señor FARAH.- Señor Presidente, respecto de que mi nombre esté en la compra de bases de la empresa Express del Futuro en ese momento, lo primero que debo decir es que no fui jefe -repito- de la Unidad de Negocios. Fui el gerente técnico del plan. Pero entre mi salida del plan Transantiago, a comienzos de 2003, y la compra de bases hay por lo menos un año y medio de diferencia. Por lo tanto, no tengo ninguna explicación que dar al respecto, porque después de ese período, puedo hacer lo que quiera en mis actividades privadas.

Además, como mi cliente estaba en Bogotá y yo me encontraba en Santiago, y además no se había constituido ninguna sociedad, tuve que comprar las bases con mi plata, y me costó mucho que me la devolvieran.

En definitiva, compré las bases porque había que hacerlo y, además, es distinto tener a un cliente en Santiago que a uno en Bogotá. Yo era la persona que estaba a cargo de esa empresa en ese momento, razón por la cual compré las bases. Ojalá yo tuviera alguna participación en la propiedad, pero no la tengo. De hecho, no había ninguna exigencia respecto de la vinculación de los oferentes al momento de presentar la licitación. Lo único que se debía hacer era presentar un comprobante de la compra de bases.

Respecto de la subvención, ese tema quedó con signos de interrogación. No alcanzamos a tratar todos los temas, pues yo estuve sólo durante un año en el plan de transporte. Pero, francamente, no hay ninguna razón para sostener que no debe haber subsidio al transporte público. De hecho, está lleno de sistemas que funcionan subsidiados.

Ahora bien, ¿cómo se llevaría a cabo esa subvención? Eso es discutible. Por ejemplo, algunos personeros de gobierno proponían que las inversiones en infraestructura para este plan de transporte público fueran cargadas a las tarifas, a lo cual me opuse.

El señor HALES (Presidente).- Señor Farah, la información por escrito que recibimos del señor Guillermo Díaz, que fue el motivo de su invitación a esta Comisión, es que usted fue miembro de la Unidad de Negocios de la Coordinación de Transantiago durante



2002 y parte de 2003. De no ser así, pido que precise el punto.

El señor FARAH.- Señor Presidente, esa información es incorrecta porque la Unidad de Negocio no existía en esa fecha. Dicha unidad se creó después mi salida.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco su aclaración, señor Farah.

El señor FARAH.- Pues bien, hay muchas formas de subvencionar, no sólo las tarifas, sino también distintos elementos. No encuentro ninguna razón para negarse a priori a esa posibilidad.

¿Los contratos son muy garantistas o no? La verdad es que creo que no. A mi juicio, los contratos son malos, pero no son muy garantistas. Lo que pasa es que los contratos no producen grandes incentivos para hacer una gestión comercial.

Si uno tiene una concesión, trata de que sea lo más rentable posible para aumentar los ingresos, pero estos contratos no dejan ninguna ventana para hacerlo y eso es lo más grave. No son garantistas. De hecho, desde el punto de vista financiero, las empresas están bastante complicadas.

Respecto de los problemas que tuve para ejercer mi cargo, son los que ya expliqué. En realidad, más que dificultades para ejercer mi cargo, se trataba de los problemas que tuvo la coordinación. En mi calidad de jefe técnico de la coordinación sufrí esos problemas.

¿Qué hice para resolverlos? Conversar con las personas que creí que tenían la posibilidad de resolverlos. Hoy debo decir que esos problemas eran estructurales. Creo que fui muy inocente, pues no me di cuenta de la precariedad de respaldo para hacer lo que teníamos que hacer, del poder real para ejercer. Debo confesar que, en su momento, no me di cuenta de ello; sólo me percaté mucho después de la tremenda precariedad en la que estábamos.

Ahora, con respecto a la pregunta de si fue un error no crear el zar, en realidad fue un error no tener una figura importante. No sé si fue un error no crear esta autoridad, pero sí fue un error no tener una persona.

¿Quién ordenó reducir el número de buses? Me he reunido varias veces con las personas que siguieron trabajando en el plan y nos hemos planteado esta pregunta varias veces. Y hasta hoy no sabemos exactamente a qué nivel se tomó esa decisión. No sabemos si la tomó gente de la Unidad de Negocios, el presidente del directorio -es decir, el ministro de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones-, el directorio como tal, etcétera. Francamente, hasta hoy no lo sé, pero dado el desorden que en mi opinión

existía, es posible que la decisión la haya tomado la Unidad de Negocios. Pero realmente no sé quién la tomó.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, felicito al señor Marcelo Farah por la valentía y claridad con la que ha expuesto. Hoy, el cuaderno aparte ha recibido información muy valiosa para explicar la cantidad de errores que se cometieron y por qué se cometieron.

En esa línea, quiero hacer un par de preguntas vinculadas al origen del Transantiago. En concreto, quiero preguntar qué papel jugó Matías de la Fuente como jefe de gabinete presidencial en los orígenes de esta reforma al transporte público.

Segundo, ¿quiénes son los autores de los documentos de análisis, de diagnóstico, de lo que era la antigua situación y lo que debía ser el nuevo plan de transporte público? ¿Quiénes solicitaron esos documentos, quiénes los revisaron y qué tipo de sustento tenían?

Respecto de la participación del ex Presidente Ricardo Lagos, quiero saber qué nivel de conocimientos tenía sobre el origen del Transantiago y si ejerció algún tipo de influencia especial y determinante para que este plan tomara vuelo y se implementara.

Nuestro invitado se refirió a la politización que hubo en la idea y la forma en que se fue implementando el Transantiago. Me gustaría conocer más detalles al respecto. ¿Qué tan politizada estaba la organización del Transantiago y cómo esa politización influyó finalmente, en términos concretos, en los resultados que hoy vemos?

El señor FARÍAS (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor Marcelo Farah.

El señor FARAH.- ¿Qué papel jugó Matías de la Fuente? A él lo conocí cuando fui asesor del subsecretario de Obras Públicas, señor Germán Quintana, en los tiempos en que Ricardo Lagos era ministro de esa cartera.

Cuando comenzó el Gobierno del señor Ricardo Lagos, Matías de la Fuente fue nombrado jefe de gabinete del Presidente de la República. Conversamos en varias ocasiones y le hice ver que consideraba que el camino que estaba siguiendo el Gobierno respecto del plan de transporte urbano para Santiago era equivocado. En el fondo, le estaba diciendo que, a mi juicio, el ministro Carlos Cruz estaba equivocado, lo cual, como ustedes comprenderán, me ponía en una situación delicada, pues yo era funcionario público. En todo caso, debo aclarar que el ministro Cruz sabía cuál era mi opinión y nunca tuvo problemas con eso.

En algún momento, Matías me preguntó cómo lo haría yo. Le pedí que me diera dos semanas para responderle, tiempo durante el cual preparé un borrador de mi visión, que luego le presenté. Él me dijo: "Bueno, déjalo hasta aquí; yo me encargo ahora".

Con esto no quiero decir que lo que pasó fue consecuencia de esa conversación que tuve con De la Fuente, porque sé que él también habló con otras personas y que el mismo Presidente había hablado con otra gente sobre estos temas. En todo caso, eso es lo que sé y me consta respecto del rol que cumplió Matías de la Fuente en estas materias. Me parece que al comienzo fue importante.

Ahora, respecto de la idea misma, he conversado con Matías con posterioridad, por lo que sé que no reconoce autoría respecto de los detalles de cómo se armó todo. Pero, en mi opinión, él tuvo una participación importante en la idea de crear la unidad y en que eso ocurriera. ¿Qué tan importante fue? Habría que preguntárselo a él.

¿Quiénes fueron los autores del documento? Hay muchos documentos, y la Sectra elaboró muchos que podrían considerarse precursores. Algunos fueron elaborados por consultores y otros por funcionarios de la institución, en algunos de los cuales me correspondió participar.

Cuando Carlos Cruz llegó al Gobierno le pidió a cuatro personas que elaboraran un documento sobre el tema: Germán Correa, Sergio González Tagle, Eduardo Abedrapo y Sergio Solís. El documento que ellos prepararon tenía un capítulo sobre la relación entre desarrollo y transporte, que me pidieron que elaborara, petición a la cual accedí.

Ese documento era una especie de base fundacional muy general para lo que luego sería el plan de transporte. En todo caso, es indudable que había un abismo que recorrer entre el contenido de ese documento y lo que es un plan detallado de transporte.

¿Qué nivel de conocimiento tenía Ricardo Lagos acerca del origen del Transantiago? Imagino que tenía un conocimiento acabado del origen, porque él creo la comisión y el acto de nombramiento de Germán Correa se realizó en La Moneda. Ahora, en cuanto a los conocimientos que tuvo del desarrollo del proyecto, no puedo aseverar nada que yo haya sabido por experiencia propia.

Y en cuanto a qué tan politizada estaba la organización del plan, puedo decir que en lo absoluto. Eso lo puedo asegurar. En el grupo profesional que estaba a cargo del plan no existía ninguna politización. De hecho, los dos principales asesores que tenía Germán Correa eran Francisco Unda, hombre de Derecha, que hace clases en la Academia de Guerra, y quien habla, que era militante de uno de los partidos

del Gobierno, pero a mí me contrataron como ingeniero. No soy militante del Partido Socialista y no tenía nada que ver con Germán Correa. De hecho, al principio nos llevamos bastante mal. Personalmente, nunca contraté ni supe de nadie que hubiera sido contratado por razones políticas.

De nuestro principal asesor financiero, Jorge Quiroz, nunca supimos su posición política; después apareció en el comando de Piñera. En todo caso, no me parece mal. Si tuviera la oportunidad de volver a contratarlo, lo volvería a hacer, porque lo considero una persona humanamente excelente y profesionalmente brillante.

Por lo tanto, diría que hasta que Germán Correa y yo salimos, no importaba el tema de la militancia política de las personas. De hecho, era una doctrina. Decíamos que teníamos muy poco tiempo para hacer esto y no podemos enredarnos con tonterías como contratar personas de tal o cual partido; se iba a contratar a las personas que se necesitaban. Y así se hizo.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 13.30 horas?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero rectificar las palabras de nuestro invitado.

Por lo que él nos dijo, entendí que las decisiones que se adoptaron en un momento estaban influenciadas por criterios o consideraciones políticas de Marcelo Trivelli o de Guillermo Díaz. En ese sentido iba la pregunta; no en cuanto a la organización o la toma de decisiones técnicas.

En segundo lugar, me gustaría que se explayara en el tema de la infraestructura. En un foro organizado por la Corporación Cultural ACU, que está en un blog, aparecen sus declaraciones en que se refiere largamente al tema de la infraestructura y a que no se priorizó el financiamiento de infraestructura, pero sí se hizo con el Metro. Le pido que explique, aunque sea brevemente, esas consideraciones.

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

El señor FARAH.- Señor Presidente, entendí mal la pregunta, por lo que pido disculpas.

En verdad, no es que se haya politizado. Lo que creo es que había otras agendas. El director de la Conama sentía que su primera prioridad era ser director de la Conama. Entonces, él era un visitante en el directorio del plan de Transportes.

El presidente del Metro tenía muy claro que su primera prioridad era ser presidente del Metro. Por

lo tanto, trasladaban las agendas corporativas o de sus cargos primarios al plan de Transportes y, entonces, las consideraciones propias del plan de Transportes quedaban en segundo lugar. Si eso es politizar, no lo sé; pero, desde mi punto de vista, eso es lo que ocurrió.

En cuanto al tema de la infraestructura, es una desgracia. No puedo dar una explicación al respecto.

El Ministerio de Vivienda ha tenido plata para construir vías exclusivas de transporte público, la mitad en la década del 90 y durante la presente década, en lo que lleva transcurrido, y no se han construido vías exclusivas. Realmente, no sé por qué.

Me consta que en el gobierno del Presidente Frei Ruiz-Tagle se reservaron 800 millones de dólares, que fueron asignados al Minvu, para construir vías exclusivas. Yo trabajaba en la Sectra en ese tiempo. Se terminaron los proyectos; también estaba implementándose la vía exclusiva de Santa Rosa y de la Gran Avenida, pero no se construyó ninguna, y no tengo idea por qué.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, siempre he sostenido que el antiguo sistema tenía muchas externalidades negativas, como la contaminación, la inseguridad, por la locura que significaba tener esa cantidad de buses que competían en las calles, etcétera.

Pero, a pesar de todos esos defectos, ¿era necesario realizar un cambio? La pregunta toma más valor ahora porque entre nosotros se había generado la idea de que sólo había dos alternativas: una, el *big bang*, y otra, la gradualidad.

Pero nuestro invitado nos dice, con toda claridad, que tal como estaba el transporte en Santiago, era imposible hacerlo gradualmente, porque había "tallarín" que iba de extremo a extremo. Por lo tanto, cualquiera parte que uno afectara, afectaba el todo.

Entonces, si no había forma de hacerlo con gradualidad; si de todas maneras íbamos a terminar como terminamos, ¿era necesario hacerlo?

¿Por qué lo pregunto? Porque al cambiar la malla de recorridos, al obligar al usuario a hacer dos o tres transferencias, cabe la siguiente pregunta: ¿todavía podemos seguir hablando de que se va a mejorar la calidad del servicio?

Segundo, quiero formular una pregunta, mirando más hacia el futuro. Se nos dice que tener más buses va a mejorar la calidad del servicio. Sin embargo, por lo menos, eso se visualiza a 24 meses, y con dificultad, para el operador financiero. Como

tenemos un sistema de integración tarifaria, que es lo medular, y existen dificultades, entonces ¿cuál es la perspectiva real futura que se proyecta? Podemos aumentar el número de buses, pero, simultáneamente, debemos tener un operador financiero y técnico funcionando.

¿Este sistema puede funcionar sin subsidio?

Finalmente, al haber hecho este cambio en las mallas de recorridos, con un sistema de troncal y alimentador, en que, a diferencia de lo que ocurría antes, la persona tiene que hacer varios cambios en su recorrido, cabe preguntar -porque veo que no lo mencionó- si no lograron percibir que un cambio de esa magnitud conllevaba un sistema educativo e informativo muchísimo mayor al que tuvo, porque hemos constatado que el que se implementó ha sido absolutamente insuficiente. Al parecer, se confundió una campaña comunicacional con una educativa.

He dicho.

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

El señor FARAH.- Señor Presidente, en cuanto a si era necesario hacer un cambio y a la relación entre la calidad del servicio y los transbordos, quiero explicar que, en logística en transporte, esto es como el abc. Si usted quiere viajar y tener vuelos todos los días a Montreal, entonces no puede tener vuelos directos a Montreal, porque no hay forma de hacer eficientemente vuelos de Santiago a Montreal todos los días. Pero si usted acepta el hecho de que tiene que cambiar de avión en Nueva York, entonces puede tener esos vuelos todos los días. Ése es el principio que hay detrás de la reestructuración de los recorridos.

Si usted tiene que esperar una micro cuarenta minutos, la que va desde La Florida a La Dehesa, le voy a poner un pequeño inconveniente: va a tener que hacer trasbordo. Pero la micro que va a acercarse a la persona desde donde está hasta el troncal no va a pasar cada veinte ni cada cuarenta minutos, sino cada cinco. Ésta es la idea esencial detrás de cualquier reestructuración de recorridos, en cualquier sistema de transportes; no solamente en el sistema de buses. Y eso, definitivamente, mejora la calidad del servicio, cuando se hace bien. Sobre eso, no tengo ninguna duda.

Si era o no necesario hacer un cambio, por lo menos yo considero que di suficientes razones de por qué era conveniente. Creo que es una buena idea. Incluso, con los problemas que hoy tiene el plan de transportes y con su inicio desastroso, finalmente, va a ser tremendamente beneficioso para la ciudad y para mejorar la calidad de vida de los santiaguinos.

El hecho de que haya más buses, pero que el operador de recaudo no funcione bien, es un problema que va a afectar el financiamiento del sistema, pero no

el nivel de servicios. Es decir, en la medida en que estén los buses y que hagan su recorrido, se tendrá resuelto un problema: que las personas se trasladen en buenas condiciones, lo que es muy importante.

Si aceptamos que la tarifa pueda subir, es obvio que el sistema se financiará; por el contrario, si declaramos que la tarifa no va a subir, no sé si se podrá financiar. Es probable que no. Pero si funciona bien, el sistema está pensado para que se financie con una tarifa razonable, y no tengo dudas al respecto. Pero si se restringe al valor actual, es una apuesta más complicada y es posible que se requiera de algún pequeño subsidio. Lamentablemente, no es fácil calcularlo porque las cifras actuales no incluyen a las personas que no pagan. Mientras no tengamos una buena fiscalización, no se puede saber con exactitud.

Nosotros -me refiero al equipo original- teníamos claro el tema comunicacional y, es más, siempre consideramos -y hay múltiples documentos en que está registrado- que las comunicaciones eran estratégicas. Si la población se volvía en contra del plan, se podía afectar el éxito del mismo.

Personalmente, conversé con Hacienda para explicar la razón por la que íbamos a solicitar una suma muy elevada de dinero para comunicaciones, porque considerábamos que no se trataba de marketing, no era simple información; era una auténtica capacitación para los santiaguinos.

No recuerdo las cifras, pero el tema fue muy complicado, porque coincidió con el problema del Auge, en que hubo un juicio porque el Gobierno había gastado dinero promoviéndolo, lo que después fue considerado propaganda. Por lo tanto, el ambiente existente para discutir dineros para comunicaciones era el peor imaginable. Sin embargo, a pesar de ello, tuvimos éxito, porque la gente del Ministerio de Hacienda comprendió que era una cuestión muy necesaria y nos dio importantes recursos para comunicaciones. No se lo que pasó después, pero claramente no se siguió con esa línea.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No me quedó muy claro cuál fue precisamente el rol del señor Farah como gerente de negocios. Me gustaría saber con quién se relacionaba.

Después de oír su exposición, me queda la sensación de que fue bastante crítico del sistema. ¿A quién le manifestó esas críticas? ¿En qué condiciones? ¿Fueron escuchadas? ¿Qué papel jugó en los inicios del Transantiago? ¿Cuál fue su aporte? ¿Cuáles fueron sus críticas? ¿Quién lideraba el comité?

En su exposición señaló que al principio se llevaba bastante mal con el señor Correa y hace una

crítica. Es altamente confusa su participación, porque parece más un comentarista -se lo digo con todo respeto- que una persona que integró el Transantiago y que propuso cosas específicas.

Asimismo, me gustaría que aclarara lo referente a los contratos. Mencionó que era importante que fueran rentables para los empresarios y para que eso ocurriera se disminuyó la cantidad de buses, situación que la gente sufre hasta hoy. Habló de la rentabilidad para los empresarios y que había que generar estímulos, lo que conllevaba la disminución en la cantidad de buses.

También se refirió al *big bang*. ¿Con quién lo discutió? Me interesan no sólo la Dirección de Presupuestos y los académicos, sino también las personas específicas relacionadas directamente con Transantiago y con las decisiones que se tomaban.

Asimismo, me interesa que se refiera a la infraestructura y a su crítica respecto del Metro y a lo que se invirtió en él. En el blog que mencionaba el diputado Gonzalo Uriarte, usted hace una crítica sobre la influencia que tenía Fernando Bustamante sobre la cantidad de plata que se iba a destinar a la construcción de líneas de Metro, versus la infraestructura destinada al transporte de superficie. Incluso, dice que hay un cincuenta por ciento de las personas que viajan en transporte de superficie, por lo que es incomprensible que se destinen pocos recursos a ese objetivo.

Me gustaría que hiciera una comparación entre lo que se destinó en infraestructura al Metro y lo que se destinó al transporte de superficie.

Por último, en su exposición hace una mención a Gianni López que me parece bastante curiosa, relativa al retiro de las micros. Pregunto lo anterior por las improvisaciones que hubo en Transantiago y por la politización, los distintos intereses y la toma de decisiones al interior de Transantiago. La respuesta de Gianni López al retiro de las micros es que no tenía ningún anuncio importante que hacer para ese invierno -dicho por usted-, así que había que sacar las micros. Y salieron las micros. Aclare eso, que apareció en un foro sobre Transantiago de la corporación cultural ACU, en que usted intervino y en la cual hizo varias otras aseveraciones, a las que mejor no me voy a referir dada la falta de tiempo y el tenor de las palabras.

Gracias Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, quedan apenas cuatro minutos, están cerradas las inscripciones para preguntar y tengo sólo un diputado inscrito.

Si les parece, podríamos dar la palabra al señor Farah y permitir que el diputado Accorsi, que es



el último inscrito, pueda hacer sus preguntas y escuchar las correspondientes respuestas.

¿Habría acuerdo al respecto?

**Acordado.**

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

El señor FARAH.- Señor Presidente, fui el gerente técnico del plan y efectivamente tuve discusiones con muchas personas.

Es verdad que al comienzo no me llevé muy bien con Germán Correa, pero se trataba de una discrepancia que no tenía segundas agendas. En algún momento nos abuenamos, con discrepancias y todo. Para mi sorpresa, él me nombró gerente técnico del plan, lo que significó que me daba una confianza que yo entendía que no correspondía, porque habíamos tenido muchas discrepancias en el terreno técnico. Por la presión esas discrepancias se volvían amargas, ya que había reuniones simpáticas. Pero yo trabajé y realicé las funciones de una persona que está a cargo y tuve reuniones con operadores, choferes, etcétera. Además, como dije, contribuí al diseño del plan. En ese sentido, si me llevé bien o mal con Germán Correa es lo menos importante.

En la coordinación, en el Comité de Ministros, algunos integrantes pidieron que, por favor, Germán Correa no fuera conmigo porque no querían discutir con asesores o algo así. En algunas oportunidades hice intervenciones que no fueron bien recibidas. El hecho de trabajar no significa que uno deje de tener opiniones, y cuando se tienen opiniones, a veces se hacen enemigos. En todo caso, para mí eso no representa ningún problema.

El problema de la rentabilidad y el retiro de buses fue un problema que ocurrió mucho después, del que me he enterado por personas que siguieron trabajando. En ese sentido, fui generoso en mi exposición. Tengo una opinión bastante más brutal respecto de lo que se hizo allí. En todo caso, entiendo cual fue la racionalidad que tuvieron y por eso la menciono. Es obvio que tiene que haber interesados, y si el modelo no es rentable, no va a haber interesados, lo cual es muy grave. Por lo tanto, hay que hacer algo para que los negocios sean rentables. Ésa es la racionalidad que hubo. Tengo una mala opinión de esa gestión, pero ésa es la racionalidad y la comprendo. Pero creo que las personas que decidieron eso, dejaron fuera consideraciones súper importantes y, por lo tanto, cometieron errores que se están pagando muy caro.

¿Quién tomó esa decisión? Francamente, no sé hasta dónde se discutió el asunto. Cuando esa decisión se tomó, yo ya no estaba en la coordinación.

Respecto al *big bang*, las discusiones han sido amplias y diversas, tanto con el gobierno como con diversos actores. Al comienzo, Javier Etcheberry y Germán Correa eran partidarios de hacerlo por parte; después fueron cambiando de opinión. Esto fue un proceso y francamente no podría especificar con cuánta gente se conversó, pero obviamente éste fue uno de los temas candentes que se conversaron muchas veces.

Respecto al tema de la inversión en el Metro versus las inversiones en infraestructura de buses, es una materia sobre la cual muchos ingenieros de transporte han escrito artículos, incluso en los diarios. He leído artículos de Juan de Dios Ortúzar, de la Universidad Católica, y de Sergio Jara, de la Universidad de Chile, que han criticado las inversiones que se han hecho en Metro versus las que se han hecho en infraestructura para buses, que prácticamente es cero.

Estando en la Sectra, escribí un artículo en que se recomendaba, por lo menos, considerar el porcentaje de gente que se transporta en cada medio a la hora de decidir las inversiones para ese medio.

A todo esto, aclaro que ese foro fue privado, no abierto, y lo que se conoce es la transcripción de una conversación privada, y quizás por esa razón el lenguaje usado era más coloquial.

Respecto a Gianni López, debo decir que lo conozco bien y entiendo que es una persona muy bien intencionada. No quiero que quede la impresión de que considero que Gianni López se equivocó. Yo creo que el problema es que, como esta organización -el directorio de transporte- se reunía una vez cada quince días, nadie alcanzó -creo que ése fue el error más grave de los involucrados- a ponerse el sombrero del director del plan de transportes de Santiago. Entonces, el único sombrero que tenía Gianni López era el de director de la Conama. ¡Esa es la realidad! Por lo tanto, él iba ahí en esa calidad, para ver qué podía sacar de eso para la Conama, como lo hicieron todos los demás.

Cuando él dijo que se le venía encima esta medida, estaba pensando en cuando le empiecen a dar duro, porque hay preemergencia, no tendría nada que decir al respecto. Esto era una situación grave para él y es comprensible. El problema es que, en la estructura que había, eso se convirtió en un problema.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Tengo claro que no se trataba de una apreciación en contra de la persona de Gianni López.

De acuerdo a lo que ha expuesto, ¿usted cree que el gobierno de Lagos hizo dos cosas erradas, equivocadas: una, poner al coordinador del plan por encima de un directorio en que estaba el director de la

Conama, varios ministros, el subsecretario de Transportes, el presidente del Metro, el intendente, etcétera, y, dos, firmar un contrato con los operadores durante su gobierno, posiblemente con la intención de que hubiera un hito importante en su gestión, como era la circulación de vehículos articulados por la Alameda?

El señor FARAH.- El funcionamiento del directorio fue un problema. Ahora, si necesariamente esa estructura institucional iba a producir problemas, no lo puedo saber porque no soy un especialista en temas de ese tipo. A lo mejor, en otro contexto podría haber funcionado, pero en el contexto en que funcionó, fue desastroso para el plan y, en ese sentido, fue un error.

No necesariamente todo diseño que tenga un comité está malo, pero este diseño con esas personas y con esos incentivos no funcionó y fue un error. No tengo ninguna duda de eso. Ahora, es fácil decirlo después. La otra opción era que efectivamente necesitábamos coordinarnos, pero, en lugar de coordinación, hubo un traspaso de agenda y por eso no funcionó.

Creo que firmar los contratos antes de tener certeza sobre los tiempos de desarrollo de los elementos que faltaban fue un error. Si eso fue o no para que hubiera buses, es una suposición mía que está en una conversación privada. No tengo derecho a hacer esa suposición, porque no tengo ningún fundamento frente a esta Comisión. Ésa es una opinión mía que no tiene fundamento. Lo puedo hacer en una conversación privada, pero, como declaración, no tengo ningún fundamento para suponer qué había detrás. Sí sé que fue un error firmar esos contratos, lo cual salta a la vista, porque después empezamos con la fiesta de las postergaciones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, pido que lo señalado quede en el cuaderno separado.

El señor HALES (Presidente).- Se registrará. Tiene la palabra el diputado Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, agradezco a los señores diputados la posibilidad de hacer un par de preguntas.

El tema de la coordinación no es solamente algo que haya manifestado nuestro invitado, sino que también muchas otras personas, ministros, etcétera. En primer lugar, quiero preguntar lo siguiente: ¿de quién es la responsabilidad de la falta de coordinación?

En segundo término, quiero pedirle una opinión concreta sobre el desempeño del AFT, en especial de Sonda.

En tercer lugar, usted se ha referido al tema tarifario. Nosotros hemos aprobado una importante cantidad de millones de dólares y actualmente hay una

petición extra. Pero con la tarifa actual, según su experiencia, ¿cuál sería el delta necesario para hacer, por ejemplo, un subsidio? ¿O cuánto faltaría para que esto realmente funcionara?

Hasta ahora, los 290 millones de dólares, más los 145 millones que están pidiendo actualmente suman cifras cercanas a los 450 millones de dólares. Entonces, respecto de un negocio que tiene un delta tan enorme, ¿cuál sería, según su visión general, con la tarifa que tenemos hoy, la cantidad de dinero necesaria para hacerlo operativo?

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

El señor FARAH.- Señor Presidente, en estricto rigor, tendría que decir que la falta de coordinación fue responsabilidad del ministro que era presidente del directorio del plan, el señor Javier Etcheberry, en el período en que fui gerente técnico del plan.

Javier Etcheberry fue profesor mío y lo conozco muy bien y sé que es una persona impecable desde el punto de vista personal, pero creo que es responsable, sobre todo, de lo que no hizo. Es mucho más responsable por las cosas que no hizo que por las cosas que hizo. Cometió algunos errores, pero los más grandes fueron las cosas que no hizo.

El señor HALES (Presidente).- Podría precisar un poco más.

El señor FARAH.- Sí, señor Presidente.

Cuando teníamos preparado un concurso, que terminó muy bien, para el logo, el nombre y el eslogan del plan, ganó un grupo de estudiantes que todavía no se habían recibido, con la unanimidad del jurado. Y en ese jurado había personas destacadas en diseño y en comunicaciones. Estaba Mónica Herrera, quien tiene una academia relacionada con el tema, y un diseñador que había ganado un premio. Además, el grupo de estudiantes que ganó había alcanzado otros dos premios durante ese año; es decir, se trataba de un grupo destacado. Se habían presentado 450 trabajos y la idea era presentar los diez o veinte trabajos más importantes en algún lugar como, por ejemplo, en el Patio de los Naranjos de La Moneda, para que la ciudadanía se apropiara de la idea del plan de transportes.

Cuando fuimos a exponer esto, Ezio Mosciatti, quien era el jefe de comunicaciones del plan, habló 15 ó 20 segundos y Marcelo Trivelli lo interrumpió y no dejó que la reunión continuara, por lo cual, el directorio nunca vio cuál era el nombre, el logo, ni nada. Lo interrumpió y, finalmente, se hizo una licitación corta y rápida y ahí se decidió el nombre de Transantiago. Entre las 450 proposiciones que recibimos, 15 ó más habían propuesto Transantiago y el jurado las había descartado.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe que lo interrumpa, pero se refirió a responsabilidades del ex ministro Etcheberry acerca de cosas que no había hecho.

El señor FARAH.- Justamente.

¿Qué habría correspondido hacer en esa reunión? Que el presidente del directorio, el ministro, hubiera dicho: "Momento, dejemos que estos señores expongan y después hacemos los comentarios". Pero el tema nunca se logró exponer. Esa situación pasó en varias otras ocasiones. Ésa era la responsabilidad del ministro en ese momento.

También el ministro era, probablemente, el que tenía el respaldo político más débil de todos -por decirlo de alguna manera-, porque era el que tenía menos influencia real en el gobierno. La ecuación era complicada desde el comienzo, pero dudo que se pueda decir que hay "un" responsable de la falta de coordinación.

En cuanto al AFT y a Sonda, me disculparán, pero no es mi tema. Lo único que puedo decir es que siempre supimos que era lo más largo y lo más complicado. Todos los análisis, las cartas Gantt, las proyecciones indicaban que la ruta crítica del proyecto era el operador de recaudo. Siempre se supo y, por lo tanto, no haber abordado eso oportunamente es un déficit grave que, además, fue súper avisado.

Por último, respecto de si la tarifa actual requiere o no subsidio, realmente es una adivinanza. Yo no quisiera estar en el pellejo de las personas que tienen que decir cuál va a ser el subsidio requerido para el próximo año. Por ejemplo, con el barril de petróleo a más de 80 dólares, muchas de las personas que tienen auto no van a poder andar en auto y, por lo tanto, la demanda por transporte público va a aumentar. Y si el barril sube más y llega a 100 dólares, la cantidad de gente que va a dejar el auto en la casa va a ser todavía mayor. Entonces, para calcular el déficit habría que hacer proyecciones de esa clase. Es decir, tendríamos que decir primero cuánto va a costar el barril de petróleo el próximo año y nadie está en condiciones de hacer esa proyección. Considero extraordinariamente difícil dar una cifra.

El señor HALES (Presidente).- Señor Farah, no puedo dejar de decirle que le agradezco no sólo su comparecencia sino, además, la contundencia de sus respuestas, carentes de toda intención de hacer alarde respecto a lo que usted realizó. Hemos tenido invitados que han dedicado alrededor de 30 ó 40 minutos a contar lo bien que lo hicieron. Usted ha abordado directamente las materias.

Además, me llama la atención la buena disposición y el buen nivel con que usted maneja el conjunto de las materias, y no por casualidad. Si era

el gerente técnico del plan, evidentemente, tiene el conocimiento.

Le agradezco su franqueza y la forma cruda y directa con la que se ha expresado. Como dijo el diputado Uriarte, su exposición es una muy importante contribución a la tarea de esta Comisión.

Muchas gracias.

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

*-Se levantó la sesión a las 13.46 horas.*

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