

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 26ª sesión celebrada el miércoles 10 de octubre de 2007, de 11:02 a 13:05 horas.

SUMARIO:

Se recibió al señor Mario Waissbluth, Socio Consultor de IGT, empresa consultora en gestión de empresas y entidades públicas.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Solicitar al Presidente del Banco del Estado que levante la confidencialidad otorgada a la auditoria al Administrador Financiero Transantiago efectuada por los auditores de los cuatro bancos accionistas, en atención a que los antecedentes que en ella se contienen constituyen un aporte de alta relevancia para el trabajo de esta Comisión, más aún, cuando la lectura del citado documento permite concluir que no existen informaciones que justifiquen la confidencialidad invocada.

2.- Enviar un nuevo oficio a la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras solicitando se sirva remitir, a más tardar el día lunes 15 de octubre, el documento antes mencionado.

3.- Dejar sin efecto la invitación formulada a la Ministra de Vivienda y Urbanismo, señora Patricia Pobrete. Asimismo, se acordó dejar sin efecto el acuerdo de invitar al ex Ministro Secretario General de la Presidencia, señor Eduardo Dockendorf.

4.- Invitar a la sesión del día 14 de noviembre del año en curso a la Intendenta de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes señora Ximena Rincón y señores Víctor Barrueto y Marcelo Trivelli.

5.- Invitar a la empresa que se adjudicó el contrato de prestación de los servicios de Información y Atención a Usuarios de Transantiago (SIAUT).

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;

Burgos, don Jorge;
Cristi, doña María Angélica;
Melero, don Patricio;
Monckeberg, don Cristián;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla y
Uriarte, don Gonzalo.

En reemplazo del Diputado señor Farías asiste el Diputado señor Accorsi. También concurre el señor Mario Waissbluth, Socio Consultor de IGT, empresa consultora en gestión de empresas y entidades públicas.

III. CUENTA:

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

1.- Nota de los Diputados señora Rubilar y señores Melero, Monckeberg y Uriarte por la cual solicitan que se invite a esta Comisión a los ex Intendentes de la Región Metropolitana, señora Ximena Rincón y Señor Víctor Barrueto.

IV. ACTAS:

Las actas de las sesiones 21^a, 22^a y 23^a se ponen a disposición de los señores Diputados.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Mario Waissbluth, Socio Consultor de IGT, empresa consultora en gestión de empresas y entidades públicas.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:05 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 26ª, celebrada en miércoles 10 de octubre de 2007,

de 11.00 a 13.07 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurre como invitado el señor Mario Waissbluth, socio consultor de la empresa consultoría IGT, miembro del Consejo de Alta Dirección Pública.

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 21ª, 22ª y 23ª se encuentran a disposición de las señoras diputadas y de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Corresponde conocer la opinión de la Secretaría respecto de la petición del AFT para la confidencialidad del informe del BancoEstado, enviado por don José Luis Mardones.

Se supone que es en nombre de todos los bancos que participan de la sociedad del AFT. Por lo tanto, la pregunta es si procede o no esa confidencialidad.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, como comentario preliminar, esta Secretaría ha estimado conveniente reiterar que discrepa de la tesis planteada anteriormente por el BancoEstado respecto al alcance de las facultades de las Comisiones Investigadoras, ya que no sólo le es aplicable a dicha institución lo dispuesto en el artículo 52 letra c) de la Constitución Política, sino también la norma del artículo 8º de la Carta Fundamental referida a la publicidad de los órganos del Estado.

Dicha norma exige una ley de quórum calificado para establecer la reserva o secreto de los actos y resoluciones de los órganos del Estado, así como de sus fundamentos y procedimientos que utilicen.

I) La auditoría remitida a la Comisión no emana de un órgano del Estado.

Este documento fue elaborado en cumplimiento de lo ordenado por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras por los auditores de los cuatro bancos accionistas, es decir, BCI, Chile, Santander y BancoEstado.

Por tanto, escapa a la esfera de lo dispuesto en el artículo 8º, inciso segundo, de la Constitución Política, en su parte primera, dado que no se trata de un acto o resolución de un órgano del Estado (sin perjuicio de que pueda constituir fundamento de éstos, punto sobre el cual volveremos más adelante).

II) No hay norma que regule los antecedentes proporcionados por particulares en carácter confidencial o reservado.

Tanto el artículo 52 de la Constitución Política como el actual artículo 9º de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional se refieren a la entrega de antecedentes solicitados a los organismos de la Administración del Estado y no a particulares.

El artículo 299 del Reglamento de la Cámara señala, en la parte final del inciso primero, que: "Asimismo, con el voto favorable de las tres cuartas partes de los integrantes de la Comisión podrá citarse a particulares para que declaren sobre determinados hechos y proporcionen los antecedentes que tengan en relación con los mismos."

Cabe recordar que esta norma es anterior a la reforma constitucional de 2005, que incorporó, expresamente en el texto constitucional, la referencia a las comisiones especiales investigadoras. Por ende, dado que el artículo 52, letra c), de la Constitución Política, no admite la citación a particulares, la disposición del Reglamento antes citada debe entenderse tácitamente derogada, no sólo por ser anterior a la norma constitucional, sino también por ser de una jerarquía inferior.

Por lo tanto, no hay norma alguna que regule la entrega de información proporcionada por particulares en carácter de reservado.

Con todo, cabe efectuar las siguientes precisiones:

a) El sigilo bancario constituye un régimen limitado exclusivamente al ámbito de las relaciones entre la institución bancaria y sus clientes, e impone la obligación de confidencialidad de la institución sobre las informaciones que aquéllos le proporcionan. La auditoría en cuestión no es de aquellas materias que la ley califica como parte del secreto o reserva bancaria.

El título XVI de la Ley General de Bancos, cuyo epígrafe se denomina "Secreto Bancario y otras normas", regula esta materia. Es así como su artículo

154, inciso primero, regula el secreto bancario y, en su inciso segundo, la reserva. El inciso primero establece que: "Los depósitos y captaciones de cualquiera naturaleza que reciban los bancos están sujetos a secreto bancario y no podrán proporcionarse antecedentes relativos a dichas operaciones sino a su titular o a quien haya sido expresamente autorizado por él, o a la persona que lo represente legalmente.

Por su parte, el inciso segundo señala que: "Las demás operaciones quedan sujetas a reserva y los bancos solamente podrán darlas a conocer a quien demuestre un interés legítimo y siempre que no sea previsible que el conocimiento de los antecedentes pueda ocasionar daño patrimonial al cliente."

Un ejemplo de esto último lo constituye el caso de un heredero que quiere saber si existe dinero en un banco que le pueda ser entregado.

III) El artículo 13 de la Ley General de Bases de la Administración del Estado. El transporte público y su naturaleza jurídica.

El artículo 13 en sus incisos tercero y cuarto señala lo siguiente: "Son públicos los actos administrativos de los órganos de la Administración del Estado y los documentos que les sirvan de sustento o complemento directo y esencial.

"La publicidad a que se refiere el inciso anterior se extiende a los informes y antecedentes que las empresas privadas que presten servicios de utilidad pública y las empresas a que se refieren los incisos tercero y quinto del artículo 37 de la ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas, proporcionen a las entidades estatales encargadas de su fiscalización, en la medida en que sean de interés público, que su difusión no afecte el debido funcionamiento de la empresa y que el titular de dicha información no haga uso de su derecho a denegar el acceso a la misma, conforme a lo establecido en los incisos siguientes".

Por lo tanto, corresponde a continuación determinar si el AFT está comprendido en aquellas empresas privadas que prestan servicios de utilidad pública.

Cabe hacer presente que se parte de la base que si bien la auditoría ha sido elaborada por los cuatro bancos accionistas, lo ha hecho en su calidad de miembros del AFT.

A continuación se exponen argumentos a favor y en contra del carácter de servicio público del transporte terrestre de pasajeros. Desde ya se adelanta que esta Secretaría entiende que se trata de un servicio público, como se expondrá en su oportunidad.

A) Argumentos que desvirtúan el carácter de servicio público del transporte terrestre de pasajeros.

Se ha sostenido que el artículo 88 de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, utiliza la expresión

servicio público únicamente para referirse a aquella actividad económica de transporte de personas que es prestada directamente al público, sin tomar en cuenta el sentido que ella tiene en el ámbito del derecho administrativo. Ayuda a sostener esta conclusión el hecho de que no se define, en ésta ni en otras leyes, qué comprendería tal servicio público.

En efecto, la ley N° 18.696 -sobre la que se estructuran las licitaciones para el Transantiago- tampoco define lo que se debe entender por servicio público de transporte de pasajeros.

Ello se haría más evidente si se consideran otras normativas que se aplican a actividades económicas de servicio público y la forma en que se definen tales actividades.

Así, por ejemplo, la ley General de Servicios Sanitarios, en su artículo 5°, define con precisión, qué comprenden los servicios públicos de producción y distribución de agua potable, recolección y disposición de aguas servidas.

Otro elemento que serviría para descartar la naturaleza de servicio público del transporte de pasajeros es el artículo 3° de la ley N° 18.696, que lo caracteriza como un mercado de naturaleza libre. Cabe agregar que este mismo artículo señala las razones por las cuáles los servicios de transporte de pasajeros pueden ser sometidos a un régimen de licitación, se trata de un sistema en que, atendidas las externalidades negativas que se pueden generar, se somete a regulación; consecuentemente, si las externalidades desaparecen o no se presentan, el mercado continuará funcionando con una intervención mínima de parte del Estado.

Las actividades económicas constitutivas de servicio público se encuentran sometidas a las denominadas obligaciones de servicio público. Tales obligaciones son el acceso universal, la continuidad en su prestación y la regularidad del mismo. En el caso del transporte público de pasajeros, la única forma en que quienes realizan esa actividad se encuentren sometidos a ellas es que les sean impuestas a través de los procesos de licitación, pues no emanan de la naturaleza jurídica de la actividad. Derivado de lo anterior, el rol del Estado no será el que tiene para los servicios públicos, sino que el de un simple mercado regulado.

Finalmente, en el caso de los servicios públicos, cuando son prestados por un privado y aquél no cumple o lo hace insatisfactoriamente -en el sentido de no cumplir con las obligaciones que de él emanan-, la Administración del Estado contará con las herramientas legales para intervenir las empresas, además de proceder a declarar la caducidad administrativa de los actos por los cuales se les

permitió el desarrollo de la actividad, ello, eso sí, con las debidas garantías y resguardos propios de un Estado de Derecho.

B) Argumentos a favor.

Como se señala en el documento "Poderes públicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la implementación de Transantiago", elaborado por el departamento legal, de la subsecretaría de Transportes, de acuerdo con lo establecido en el inciso primero del artículo 3° de la ley N° 18.575, la Administración del Estado está al servicio de la persona humana y debe atender las necesidades públicas en forma continua y permanente, fomentando el desarrollo del país, a través del ejercicio de las atribuciones conferidas por la Constitución y las leyes.

Para dar cumplimiento a estos fines, específicamente para proveer la atención de tales necesidades, la Administración debe regular los respectivos servicios públicos siendo el transporte un tipo de servicio o actividad pública según ha sido reconocido por la misma Contraloría General de la República, en informe presentado ante el Tribunal Constitucional con ocasión de la causa rol N° 388-2003, indicando que: "La Administración tiene a su cargo el funcionamiento regular y continuo de los servicios públicos, situación en la que se encuentran los de transporte público remunerado de pasajeros".

Por su parte, el Tribunal Constitucional también ha confirmado la naturaleza de la actividad de transporte al indicar en el Considerando 12° del fallo del Tribunal que incide en la causa rol N° 388-2003, al señalar:

"A. El transporte terrestre de pasajeros, en razón de su naturaleza y puesto que su finalidad esencial es satisfacer necesidades que son primordiales y generales de la comunidad nacional, no obstante estar entregada esta actividad al sector privado, tiene ella ciertamente un relevante carácter de servicio o actividad pública.

"En esta virtud y por motivos de interés social general, la legislación examinada ha sometido a esta actividad, con razón, a una rigurosa regulación, mucho más cuanto ella se realiza por bienes nacionales de uso público, como son las calles, caminos y vías abiertas.

"La normativa legal también faculta para afectar determinados derechos y garantías en casos de excepción, por causa de interés público y de buen servicio, específicamente en situaciones que dicen relación con la conservación del medio ambiente, congestión de vías y para atender, esencialmente, al mejor servicio, a la seguridad de las personas y del propio tránsito vehicular".

Por su parte, la Corte de Apelaciones de Santiago, en fallo del 30 de enero de 2002, en su Considerando 17º, se ha referido al "carácter de servicio público del transporte de pasajeros cuya regulación corresponde por excelencia a esa precisa autoridad. Así las cosas, y mientras el transporte como "servicio público" se encuentra dentro de las potestades de regulación del Estado, constituye por otra parte una actividad económica que, de modo compatible con aquel carácter, ha de desarrollarse en todo caso, condicionalmente, esto es, respetando las normas legales que la regulen -como reza literalmente el artículo 19 N° 21 de la Carta Fundamental".

Por último, se hace presente que la actividad del transporte y tránsito por calles y caminos no se efectúa sobre bienes propios sino sobre bienes nacionales de uso público.

En cuanto a la naturaleza del AFT, el artículo 4º del Decreto con Fuerza de Ley N° 279, que fija normas sobre atribuciones del Ministerio de Economía en materia de transportes, señala literalmente en su letra g) que el Subsecretario deberá "Ocuparse del fomento e internación de las diferentes clases de transporte, y de sus servicios complementarios en un sistema nacional que satisfaga las necesidades generales del movimiento de personas y adecuado abastecimiento del país".

El Administrador Financiero es definido en el anexo 1 de las Bases de Licitación como "una empresa licitada que tiene a su cargo la prestación de servicios complementarios de provisión y emisión del medio de acceso al sistema de transporte, operación del sistema Multivía necesario para la correcta operación del sistema de transporte, habilitación y ejecución de la red de comercialización del medio de acceso recaudación y administración financiera de los recursos provenientes de la prestación de los servicios de transporte para la ciudad de Santiago."

En virtud de lo expuesto, el AFT presta servicios complementarios a los servicios de transporte en la ciudad de Santiago, que, según se ha expuesto, tienen el carácter de servicio público.

Requisitos exigidos por el artículo 13 de la ley General de Bases de la Administración del Estado para la publicidad de los informes y antecedentes de empresas privadas que prestan servicios de utilidad pública.

Los informes y antecedentes que las empresas privadas que presten servicios de utilidad pública entregan a las entidades estatales encargadas de su fiscalización serán públicos en los siguientes casos:

a) Cuando sean de interés público, requisito que se cumple con creces en este caso particular;

b) Cuando su difusión no afecte el debido funcionamiento de la empresa, y

c) Cuando el titular de dicha información no haga uso de su derecho a denegar el acceso a la misma, conforme a un procedimiento fijado en ese mismo artículo.

Comentarios finales.

No existen normas que regulen la entrega de antecedentes reservados por parte de particulares.

Con todo, cabe hacer presente que éstos no tienen la obligación de asistir ante las Comisiones Investigadoras ni a entregar a ellas tales antecedentes.

En ese entendido, y reiterando que no existe regulación sobre la materia, se puede afirmar que dado que pueden no proporcionar información, con mayor razón estarían facultados para entregarla en carácter confidencial. Como se suele afirmar, quien puede lo más puede lo menos.

La auditoría podría tener carácter público sólo si se entiende que el AFT en su carácter de prestador de servicios complementarios al transporte cumple un rol de servicio público, asunto que puede resultar discutible.

Si bien el carácter de servicio público del transporte resulta claro, el rol del AFT es al menos opinable.

Con todo, basta con la sola voluntad de los Bancos para hacer pública la auditoría por cuanto no tienen impedimento legal alguno para ello.

Una vía para solucionar el problema generado podría consistir en citar a la funcionaria del BancoEstado que participó en la elaboración de la citada auditoría. Ella está obligada a concurrir a la Comisión y a proporcionar todos los antecedentes que se les soliciten, salvo aquellos que una ley de quórum calificado haya declarado como reservado o secreto.

El señor MELERO.- Si bien la funcionaria del BancoEstado, que participó en la elaboración de la citada auditoría, está obligada a concurrir a la Comisión, en relación al punto quinto, ¿podría pronunciarse sobre las auditorías que afecten, total o parcialmente, a los bancos privados? ¿Podría hacerlo en esta Comisión o debe referirse exclusivamente a aquellos temas propios del BancoEstado?

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- El artículo 8º, en el inciso segundo, dice que sólo una ley de quórum calificado puede establecer la reserva al secreto, cuando la publicidad afectare el debido cumplimiento de las funciones de dicho órgano, a los derechos de las personas, a la seguridad de la Nación o por interés personal.

En consecuencia, tendría que invocar una norma de quórum calificado que señale esos casos específicos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no se ha entendido el sentido de mi pregunta. Entiendo la norma, pero como la auditoría compromete a entidades públicas y privadas, ¿cómo podría ella referirse a situaciones que comprometen al menos a tres bancos privados y a una empresa tecnológica privada?

El señor HALES (Presidente).- Es que es de su banco.

El señor MELERO.- No, porque es una sociedad.

El señor HALES (Presidente).- Pero son informes de los bancos a la sociedad.

El señor MELERO.- Tengo la duda, y no sé si el camino que escogimos de pedírselo a la Superintendencia exime, a juicio de la Secretaría, todo esto.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, este es un tema que se instaló en la opinión pública. Debemos analizarlo también desde ese punto de vista, porque ayer trascendió, en muchos medios de prensa, que existe un informe y que tiene carácter reservado.

Esta Comisión tiene el deber y la obligación, siempre respetando las normas y las leyes, que ese documento, si no tiene ningún impedimento, no sea calificado de reservado o confidencial, porque eso obviamente generará suspicacias y una serie de problemas. El informe que ha hecho Secretaría es bastante completo y nos da la alternativa de citar a esta persona. Pero creo, según entiendo, que no hay ningún impedimento legal en hacer público ese documento.

Nosotros, como mandantes, debemos hacer que esos documentos, de tanta importancia, sean de la mayor transparencia y de carácter público.

El señor BURGOS.- Creo que el camino que señaló ayer el diputado Melero es el correcto para salir de este *impasse*. Pero, a mi juicio, jurídicamente es muy complicado que nosotros, por sí y ante sí, levantemos la confidencialidad que colocan otros, más allá de la discusión jurídica.

Desde luego, la conclusión del informe de Secretaría avala la posibilidad de calificarlo así, por lo tanto, estaríamos ante la tesis de hacerlo público, no sólo rompiendo la calificación de quién lo manda, sino además no oyendo un informe de nuestra propia Secretaría.

No lo recomiendo, porque lo considero complicado desde el punto de vista jurídico. Probablemente el punto de la transparencia sea aplaudible, pero la verdad es que uno no puede, en una decisión de este tipo, dejar al margen dos consideraciones de esa naturaleza: del propio dueño del

documento y de la propia Secretaría, a quien le encargamos, frente a la duda, que nos diera su posición. A mi juicio, la posición es bastante clara.

Dicho esto, vuelvo a la calificación positiva de lo que decía ayer el diputado Melero. Nosotros debemos insistir ante la Superintendencia, porque, si no me equivoco, ésta pidió el documento y lo tiene en su poder; lo recibió en carácter de público. Por lo tanto, sería muy extraño -por los antecedentes que tengo- que ahora el organismo estatal una cosa que tuvo sin condición de secreto confidencial o reservado, ahora, cuando es solicitado por la Cámara de Diputados, lo recalificara. En consecuencia, creo que lo va a mandar, de lo contrario, tendría que hacer una recalificación de su condición. A mi juicio, eso no correspondería.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, igualmente pido que se solicite al AFT una recalificación, explicando los motivos que tiene la Comisión, porque al declararse confidencial y obtener este informe por otros medios no podría ser ocupado para las conclusiones.

Podrían revisar su decisión y darse cuenta de la necesidad de hacerlo público y acceder voluntariamente.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, Secretaría me informa -no está claro que vaya a ser así- que, aparentemente, el organismo fiscalizador cree verse impedido de enviarlo, en virtud de una norma de la ley de Bancos e Instituciones Financieras. Creo que debemos ponernos en todos los supuestos. De todas maneras lo pediría, porque el tema es discutible, pero podría ser que suceda lo mismo que con el anterior, en el sentido de que venga calificado de una manera y estemos sujetos a la misma discusión.

El señor HALES (Presidente).- No es que esté por enviarse la petición a la Superintendencia, sino que, de acuerdo con lo resuelto en la Comisión, fue enviada y firmada por mí. Para que los señores diputados no opinen de eso como una alternativa.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, agradezco la aclaración. La especulación es en el entendido de que podamos hacerlo público. Por eso seguiría con ese camino, más allá de una eventual respuesta compleja, desde el punto de vista del objetivo que se busca. Además, en la sesión de ayer, si no me equivoco después de la intervención del diputado Melero, se planteó otro camino que podríamos considerar: pedirle al órgano del Estado. De la lectura del envío, podemos concluir que la calificación la ha

hecho el propio Banco, por lo tanto, hay que preguntarle por qué nos envía esto con esa calificación, que ellos levanten la condición impuesta, porque en el marco de nuestra investigación necesitamos un documento de esta envergadura, que ya lo hemos leído y que forme parte de nuestras conclusiones.

En consecuencia, repito, le pediría al propio Banco que levante la calificación, porque del oficio conductor se concluye que son ellos quienes le dieron esa calificación. Ahora si quieren decir que no es así y que tienen la intención de entregarlo, que lo digan.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, leí el documento y me parece que los elementos que se establecen constituyen un aporte importante para el trabajo de esta Comisión. El no poder utilizar los términos de esa auditoría en el desarrollo de nuestro análisis y en las conclusiones se limita por capítulos referidos al rol del administrador financiero. Pero de igual forma, de la lectura, no percibo ningún elemento que justifique la confidencialidad del punto de vista del interés de los bancos o de los negocios que se desarrollan. Más bien, percibo que la confidencialidad puede estar -me puedo equivocar en la hipótesis- en el sentido de no dejar en evidencia las propias falencias, y eso ya es un problema político, es un problema distinto, que, a mi juicio, no amerita la confidencialidad.

Entonces, en el camino que se ha insinuado, especialmente lo que ha dicho el diputado Burgos, sugiero que oficiemos al banco en virtud de los elementos que se están señalando: de la importancia del trabajo de esta Comisión, de que los antecedentes puedan ser debida y públicamente procesados, de la oportunidad que han tenido ellos de venir y de expresarse y también de defender sus puntos de vista, que levanten la confidencialidad, sin perjuicio del camino de la Superintendencia. Pero iría directamente a quien la calificó de tal, solicitándole formalmente que se levante.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, más allá de la discusión sobre si corresponde o no que sea confidencial y cómo pedirle que lo levante, por lo que he conocido del contenido de los informes, me parece que es especialmente importante adelantar la invitación a los gerentes generales de los bancos correspondientes, con sus representantes en el AFT.

Es importante saber la visión que ellos tuvieron, cómo asumieron este informe y por qué siguieron adelante.

Creo que es particularmente importante que, en el marco de este debate, aunque se mantenga con el carácter de confidencial, podamos tener acceso a ese diálogo con estos gerentes.

El señor HALES (Presidente).- Eso ya estaba solicitado.

El señor MONTES.- Lo que pido es que se adelante dentro del programa de trabajo.

El señor HALES (Presidente).- Pido que me disculpe, señor diputado, pero debemos resolver sobre la materia que estamos en comento.

El señor MONTES.- Sí, pero están relacionadas también.

El señor HALES (Presidente).- No pongo en duda la relación que tienen. Además, tomo en consideración lo que usted señala y lo mantengo abierto, pero pido que continuemos en la resolución de este tema.

Se han señalado las siguientes propuestas: que se le consulte al AFT si es que existe voluntad de esta confidencialidad, que interpreta don José Luis Mardones, porque la carta que conduce este documento está firmada por el presidente del BancoEstado y es él, efectivamente, como señalan los diputados Burgos, Melero y la diputada Rubilar, quien califica, en la última frase, diciendo: "Copia del informe del 31 de enero, antes referido, en carácter confidencial".

Dice que él lo daría en carácter confidencial, efectivamente, como dicen los señores diputados.

Me parece que es un buen camino porque yo, por mi parte, quisiera hacer público este documento.

La cantidad de cosas que se han investigado en la Comisión, la gravedad de los datos que se han conocido, la cantidad de información que han entregado tanto privados como funcionarios del Estado, empresas asesoras como Aditiva y Fundación Chile, que también son privadas, han entregado antecedentes demoledores sobre el tema; por lo tanto, se hace necesario que un documento de los que hemos leído también forme parte de los que le sirvan a la Comisión y sea públicos.

Ahora, como no estoy en condiciones de resolver por mi cuenta y los señores diputados han tomado el camino de consultar a quien emita este oficio, me parece que ello resume, de buena forma, el interés de la Comisión. Por lo tanto, como el documento se encuentra al alcance de todos tenemos dos acciones: oficiar a la Superintendencia a fin de liberar el carácter confidencial del documento..

El señor URIARTE.- Señor Presidente, ¿me permite hacer un complemento respecto de la primera acción?

El señor HALES (Presidente).- Por supuesto, señor diputado.

El señor URIARTE.- La respuesta del oficio a la Superintendencia debe tener un plazo

bastante claro y perentorio, al menos, antes de que termine esta Comisión, a fin de ver qué hacemos con este informe, ya que de nada nos serviría que nos respondieran en diciembre.

El señor HALES (Presidente).- ¿Cuál es su sugerencia?

El señor URIARTE.- Fijar un plazo perentorio, por ejemplo, que no sea más allá del próximo martes.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, debemos enviar un segundo oficio, exigiéndole a la Superintendencia que su respuesta llegue no más allá del próximo martes.

Por otra parte, la segunda acción es enviar al Presidente del BancoEstado, a quien firma esta carta, quien nos dijo que enviaba el documento con carácter confidencial, la cantidad de argumentos que se han vertido en esta Comisión. Por consiguiente, el señor Secretario habrá tomado nota para explicarle la importancia que tiene este documento para nosotros y la necesidad de que lo libere del carácter confidencial.

Tiene la palabra el diputado señor Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, mandé a pedir a Secretaría el oficio que dio origen a esta respuesta. Recordemos que me tocó hace un mes solicitarlo y fue dirigido al BancoEstado y no al AFT. Por consiguiente, fue planteado para que fuera enviado a esta Comisión el resultado de la auditoría fechada el 31 de enero. En esos términos recuerdo haberlo planteado.

En consecuencia, lo que envía el BancoEstado son las auditorías que comprometen a las demás instituciones. Ahora, si usted quiere ampliarlo al administrador financiero...

El oficio dice lo siguiente: La Comisión Especial Investigadora del Transantiago acreditó..., a través de la cual se le solicita remitir los documentos emanados de la Contraloría interna del BancoEstado del 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.

En esos términos está planteado el oficio. Entre otras cosas, sugiero a la Secretaría, de ahora en adelante, corregir el nombre de Banco del Estado por BancoEstado.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, todavía no estoy claro quién pidió este documento.

El señor HALES (Presidente).- La Comisión.

El señor MONTES.- Señor Presidente, quiero aclarar al diputado señor Melero que, si bien se le solicitó al BancoEstado, su respuesta fue que había consultado a los otros bancos y que había un informe consolidado de auditoría y eso era lo que nos envió. Por lo tanto, el tema tiene que ver con el conjunto de los bancos involucrados en el tema, porque a ellos les había solicitado, en forma previa, este informe la Superintendencia.

Insisto en la conveniencia de invitar a esta Comisión a los gerentes de los bancos con sus respectivos representantes.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para oficiar al presidente del BancoEstado con las observaciones señaladas?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en el ánimo de tener ese documento con plena transparencia, que es lo que nos mueve a todos, más allá de las discusiones semánticas, también se podría hacer -la Secretaría puede hacerlo- una investigación jurídica sobre el tema. La Superintendencia de Bancos es un organismo que se relaciona con el Ejecutivo a través del Ministerio de Hacienda, por lo que sería interesante pedirle este informe al ministro de Hacienda, porque él no tiene el impedimento que puede llegar a argüir la Superintendencia respecto de la ley de Bancos. Lo propongo como una alternativa para que la estudiemos.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, propongo que sigamos el camino establecido por unanimidad, cual es pedirle al Banco que libere esta confidencialidad, no obstante mantener pendiente su observación. ¿Le parece?

El señor BURGOS.- Sí, señor Presidente.

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

Acordado.

Respecto de la observación del diputado señor Montes para apurar la invitación a los ejecutivos de los bancos Santander, Chile, BCI y Falabella, quiero informarles que recogí la petición de invitarlos y en ese instante mismo se resolvió. En virtud de las distintas invitaciones que han pedido los diputados y las citaciones, la fecha fijada está indicada en la carta Gantt que fue entregada a los diputados y es para el martes 20 de noviembre. Modificar esa fecha, significaría modificar las invitaciones y citaciones de todos los otros invitados, como el señor Blas Tomic, los alcaldes, etcétera. Es un conjunto de invitaciones que requieren todo tipo de chequeos y contrachequeos. En aras de la petición que se hizo de escuchar a los bancos, al producirse un hueco en la carta Gantt, voy a realizar la respectiva alteración.

El señor MONTES.- Señor Presidente, creo que huecos hay bastantes, pero, a lo mejor, podrían ser invitados un día jueves.

-Risas.

El señor HALES (Presidente).- También podría ser, si no hay ningún hueco disponible en esta carta Gantt.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, respecto de las eventuales modificaciones que se realicen, lo único que pido es que no impliquen alargar más el plazo de funcionamiento de la Comisión. Es decir, que esto signifique que terminemos funcionando en enero. Ojalá que respetemos la carta Gantt en los plazos y que dentro de los mismos hagamos todas las modificaciones, ocupando los espacios o huecos.

El señor HALES (Presidente).- Estoy completamente de acuerdo. Lo vamos a hacer en esa fecha.

Por lo tanto, si les parece, hacemos pasar al invitado.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿vamos a resolver lo de los intendentes? Lo estamos dilatando hace rato y ya les enviamos las cartas.

Ahora, no sé por qué aparece don Eduardo Dockendorff en la carta Gantt.

El señor HALES (Presidente).- Fue acordado por esta Comisión, pero puede modificarse o eliminarse. Lo que pasa es que no tenía presupuestado discutir en esta ocasión los invitados, puesto que teníamos citado a don Mario Waissbluth, pero si ustedes lo estiman conveniente...

El señor MELERO.- Sí, porque lo hemos ido dilatando.

El señor HALES (Presidente).- Más bien se han dilatado las informaciones. Recién ayer llegó el primer papel con las propuestas oficiales que iban a entregar los señores diputados y se dio cuenta hoy. No han llegado más proposiciones. ¿Prefieren discutirla hoy? Es la única que ha llegado, por lo que podría ser de fácil despacho.

Varios señores DIPUTADOS.- Sí.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, suspendemos la entrada del señor Waissbluth.

Los señores diputados proponen agregar a la intendenta señora Ximena Rincón y al intendente señor Víctor Barrueto.

Además, el diputado señor Jorge Burgos ha propuesto invitar al intendente señor Marcelo Trivelli. Por su parte, la diputada señora Karla Rubilar pidió invitar a los representantes del Siaut.

Al respecto, nuestro acuerdo fue terminar en noviembre con los invitados. También, me parece conveniente destinar diciembre para desarrollar las conclusiones del informe. De hecho, así lo acordamos. En consecuencia, debiéramos modificar el acuerdo. Siendo así, sugiero que cualquier invitado adicional lo agreguemos a una sesión de los días jueves durante noviembre o que lo juntemos con otros invitados, como ya lo hemos hecho.

En el caso de los intendentes, ¿habría acuerdo para invitar el miércoles 14 a las intendentas

señoras Adriana Delpiano y Ximena Rincón, y a los intendentes señores Víctor Barrauto y Marcelo Trivelli?

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, cuando planteé invitar a los intendentes, me parecieron necesarios aquellos que se desempeñaron durante los primeros años de la administración de la Presidenta Michelle Bachelet y al final del gobierno del Presidente Ricardo Lagos. Eso se cumple adecuadamente si invitamos a la actual intendenta señora Adriana Delpiano junto con los intendentes señor Víctor Barrauto y señora Ximena Rincón. En cuanto al intendente Marcelo Trivelli, no le doy mayor importancia, pero tampoco me niego a la posibilidad.

Sin embargo, dado la carta Gantt y que se ha sugerido invitar a dos personas que tienen menor importancia que los intendentes y que hay que hacer un espacio para recibir al ex ministro Nicolás Eyzaguirre y, eventualmente, al ex Presidente Ricardo Lagos, sugiero omitir de la lista al señor Eduardo Dockendorff y a la ministra de Vivienda señora Patricia Poblete.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prescindir del señor Eduardo Dockendorff y de la ministra de Vivienda señora Patricia Poblete?

Acordado.

Hay otra propuesta de los diputados de la Alianza por Chile para concentrarse sólo en las señoras Adriana Delpiano y Ximena Rincón y en el señor Víctor Barrauto, y otra del diputado señor Jorge Burgos para agregar al señor Marcelo Trivelli.

Tiene la palabra el diputado señor Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Sí, señor Presidente, por cuanto creo que hay que seguir la lógica que hemos venido siguiendo respecto de todos los invitados relacionados con el aparato del Estado, con la etapa de diseño y otros vinculados a la de implementación.

No veo por qué en el caso de los señores ex intendentes de la Región Metropolitana debamos hacer alguna excepción a la lógica de la invitación.

Por eso, ya que compartí sus propuestas -no sólo respecto de la señora Delpiano-, y ya que se ha abierto la posibilidad y hay tanto interés en traer a todas las personas vinculadas con la etapa de implementación, propongo iniciar con quien estuvo en los orígenes y fundamentos de la propuesta, el ex intendente Trivelli.

Él será invitado, pero puede que no acepte porque no está obligado a comparecer.

El señor HALES (Presidente).- Porque eso también lo expone ante la prensa, y no le gusta.

Un señor diputado.- Ése es un juicio de ustedes. No obstante ello, hay que invitarlo igual.

El señor HALES (Presidente).- Lógico.

Tiene la palabra el diputado señor Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero despejar el asunto.

No tenemos ningún problema en que el ex intendente Trivelli también asista a la Comisión. Pero entendemos que eso se hará en una sesión a la que asistirán todos los ex intendentes.

Varios diputados a la vez.- ¡Por supuesto!

El señor HALES (Presidente).- El diputado señor Monckeberg resumió bien el acuerdo.

En consecuencia, se citará a todos los ex intendentes mencionados para que concurren a la Comisión en una misma sesión, la cual se celebrará el 14 de noviembre.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Respecto de la posibilidad de agregar a un nuevo invitado: los representantes del Siaut, sin ánimo de rebatir la propuesta hecha por la diputada Rubilar, señalo que el señor Rodrigo Urzúa informó abundantemente sobre la licitación. Fue un largo debate. La señora Isabel Guzmán también hizo su parte, al igual que Aditiva y otros invitados.

No me opongo a cualquier decisión que signifique abundar en más datos, sólo quiero señalar que lo relativo al Siaut, incluso su licitación, ya ha sido ampliamente discutido.

Podemos agregar un nuevo invitado a la lista, si sus señorías consideran que ello corresponde.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, consideramos importante la presencia del Siaut porque éste no es un problema de licitación. Uno de los errores garrafales que hemos ido detectando dentro de la implementación del Transantiago es el plan de comunicaciones y de cambio cultural que se hizo y no el cuestionamiento de la licitación del Siaut o sobre la campaña informativa Transantiago Informa, sino cómo hizo su trabajo el Siaut. Por lo tanto, es importante escuchar su exposición.

El señor HALES (Presidente).- No tengo inconveniente en que acordemos invitarlos.

Tiene la palabra el diputado señor Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sugiero agregar en la lista de invitados a algunos postulantes que no ganaron la licitación de recorridos, pues creo que puede ser útil escuchar sus críticas.

Entiendo que en la nómina de invitaciones hay algunos operadores que están funcionando. Pero escuchar el testimonio de postulantes que no ganaron la licitación puede servir a esta Comisión, pues se trata de personas que tienen su opinión formada sobre el particular.

El señor HALES (Presidente).- El señor Uriarte se refiere a otra materia, por lo tanto, corresponde, tal como hemos acordado, que usted entregue una propuesta concreta con los nombres de invitados para someterla a la consideración de la Comisión.

¿Habría acuerdo respecto de la propuesta de la diputada Rubilar en el sentido de invitar al representante de la empresa que ganó la licitación?

Acordado.

Por lo tanto, con el señor Secretario fijaremos una nueva fecha para ello, porque ese día está considerado invitar al ex ministro Eyzaguirre.

Señor Secretario, por favor, haga ingresar a nuestro invitado.

-Ingresa a la Sala el señor Mario Waissbluth.

El señor HALES (Presidente).- Informo a los señores diputados que la invitación al señor Gianni López se cambió para una nueva fecha y la del ex ministro Eyzaguirre se fijó para el próximo 29 de octubre.

Señor Waissbluth, en nombre de la Comisión, agradezco su presencia.

Como usted pertenece al sector privado, obviamente no tiene ninguna obligación de estar acá. Para todos los efectos del funcionamiento de esta Comisión, usted debe atenerse rigurosamente a las normas reglamentarias establecidas, es decir, dirigirse exclusivamente al Presidente de la Comisión y no establecer diálogos con las señoras diputadas o los señores diputados cada vez que quiera complementar alguna pregunta. Por ello, dispondrá de alrededor de quince minutos para presentarse y contarnos sus vínculos y conocimiento respecto de las materias que estamos tratando, lo cual nos puede ayudar en el mandato de la Comisión, cual es descubrir las fallas y las responsabilidades existentes en el Transantiago.

Tiene la palabra el señor Waissbluth.

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, hace algún tiempo fui director ejecutivo de la empresa constructora IGT, en razón de lo cual fui convocado, con carácter de cierta urgencia, por el ministro Etcheberry a fines de 2003. Mi conocimiento sobre el Transantiago, y más bien sobre Metro S.A., está acotado al período diciembre de 2003-agosto de 2004. De manera que antes y después de esa fecha, tuve tanto conocimiento como cualquier ciudadano.

La razón por la cual fui convocado es porque en ese momento había un conflicto importante respecto de cuál debiera ser la relación contractual y la forma de pago del Transantiago a Metro. Esa disputa fue de conocimiento público. Incluso, nuestro contrato apareció en la prensa, en cierto modo, como mediadores de ese conflicto, que era, fundamentalmente, una disputa tarifaria. En otras palabras, cuánto debía pagarle el Transantiago al Metro por el servicio de pasajeros. Ese contrato se firmó en diciembre de 2003. Es importante destacar que, en ese momento, el supuesto que se nos entregó fue que el Transantiago comenzaba a funcionar en mayo de 2005, es decir, dentro de un año y pocos meses más.

En ese momento trabajaba en una empresa consultora que tiene restricciones importantes de confidencialidad con sus clientes, con normas muy estrictas respecto de los informes, que son de propiedad de los clientes. Sin embargo, no tengo dudas de que si la Comisión requiriera informes a Metro o a Transantiago ellos estarán a vuestra disposición, pero no me siento autorizado para entregarlos.

Ahora bien, el alcance del contrato fue triple. Por un lado, estimar cuánto le tendría que pagar Transantiago a Metro por el servicio de transporte de pasajeros a partir del momento en que el Transantiago se convertía en un operador más. En ese momento la modalidad prevista era por coche kilómetro, es decir, era un costo fijo anual. El modelo decía que Metro iba a transportar aproximadamente 700 millones de pasajeros al año y había que calcular cuál era el costo total a largo plazo de pagar las vías, los trenes, su reposición, mantenimiento, etcétera. Se trata de un cálculo simple y, a la vez, muy complicado porque había muchísimas variables. De hecho, tuvimos que armar una planilla Excel gigantesca, llena de una serie de supuestos que se convertían en la controversia entre las tres instituciones. Nosotros teníamos que actuar como mediadores.

El segundo elemento del contrato fue entregar algunos lineamientos sobre el contrato que regiría entre Metro y Transantiago, regular la relación contractual entre ambos y, por último, un detalle tal vez menor, se nos pidió que calculáramos el valor de mercado de la tarjeta multivía desarrollada por Metro a partir del momento en que se suponía que el administrador financiero le compraría este desarrollo a Metro. En todo caso, se trataba de montos relativamente menores.

En mayo de 2004 entregamos el informe sobre el costo de transporte, que no era una cifra exacta porque dependía de muchos parámetros: el valor del euro, del dólar, de la tasa de interés, etcétera. Era un costo parametrizado respecto al gran número de variables que se suponía iban a rotar en el tiempo.

En junio entregamos el informe de la tarjeta multivía y el 14 de junio -esto puede ser de interés para la Comisión- se nos pidió un comentario respecto del informe de costo que entregamos. Si bien no estaba dentro de los términos de nuestro contrato,

resultaba muy fácil hacerlo. En ese momento se decidió cambiar la modalidad de pago de Metro de coche kilómetro a pasajero transportado. Por eso, la pregunta era ¿cuánto cuesta por pasajero?

Entregamos ese informe, que era muy breve, con una tabla que permitía calcular si los pasajeros transportados eran tantos, la tarifa debía tener tal valor y si variaban los pasajeros tendría otra tarifa. Lo destaco porque el costo de transporte de Metro en su esencia es fijo, su variación por el número de pasajeros transportados es muy reducida. Por lo tanto, si con el mismo costo fijo se transporta el doble o la mitad de pasajeros se debe hacer el prorrateo. Una de los aspectos que señalamos por escrito en este informe es que nos parecía muy difícil que cualquier modelo computacional predijera con alguna precisión el volumen de pasajeros transportados. Nos parecía difícil que frente a un cambio tan radical en la estructura del transporte de la ciudad, un modelo pudiera predecir con ciertos grados de racionalidad la conducta de los ciudadanos, en términos del medio que elegirían para transportarse, si en Metro o en buses de superficie.

Por lo tanto, la tarifa por pasajero quedaba sujeta a altos grados de incertidumbre.

Espero que haya quedado claro mi planteamiento, señor Presidente.

Finalmente, el 24 de agosto se nos pidió otra minuta adicional, también sobre algo que no estaba previsto inicialmente en el contrato: cuánto costaba el servicio de recaudación, esto es, cuánto costaba que el Metro tuviera en sus estaciones personal que vendiera la tarjeta y recaudara los dineros de esas ventas, informe que elaboramos y entregamos en breve plazo.

Debo decir, con cierto orgullo, que todas las partes nos expresaron verbalmente su gran satisfacción por el contenido de dicho informe. Quedaron completamente tranquilos. Incluso, hace algunos meses me encontré con el actual gerente del Metro, quien me manifestó espontáneamente que hasta hoy ese informe era un hito clave en la gestión de la empresa, porque contenía un modelo integral de los costos del Metro y permitía simular distintas situaciones.

Diría que, en lo formal, ésa fue nuestra participación en el proceso del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quiere agregar ahora mismo su opinión respecto del Transantiago y sus fallas?

El señor WAISSBLUTH.- Sí, pero con una salvedad que para mí es importante: que se debe separar completamente mi opinión como director ejecutivo de una empresa que tenía un contrato, de mis apreciaciones personales.

El señor HALES (Presidente).- A usted se le ha invitado en su calidad de persona natural. En todo caso, me parece muy bien que haga la aclaración.

El señor WAISSBLUTH.- Me parece importante hacer la distinción, señor Presidente.

Aunque nuestro contrato fue para una cosa muy concreta y acotada, y es lo que hicimos, ello no impidió que me formara una opinión de apreciación. Nosotros no hicimos, ni yo hice, algún estudio sobre el Transantiago; simplemente me formé apreciaciones, que en cierto sentido son de sentido común, sobre el modelo del plan, el cual se nos explicó a grandes rasgos para que pudiéramos entender en qué contexto haríamos el cálculo del Metro.

Mi conclusión personal, en ese momento, fue que constituía un proyecto de alto riesgo y que era imposible iniciarlo en mayo de 2005, como se planteaba. Saqué esa conclusión, en primer lugar, por la complejidad del plan. Creo y sostengo hasta hoy que debe ser el proyecto más complejo en la historia de nuestro país. Quizás la construcción de una central nuclear tenga más partes y piezas, pero no toman decisiones; simplemente uno va y las pone. En cambio aquí había un conjunto de actores tremendamente dispersos que tomaban decisiones, y hay teorías respecto de este tipo de sistemas complejos que indican que pueden pasar cosas impredecibles.

En segundo lugar, como ya mencioné, me parecía difícil simular la demanda sobre el sistema en base a los flujos de tráfico, porque no era un cambio tendencial en el modelo de transporte de Santiago, sino más bien cambiarlo todo. Entonces, pretender simular en base a una encuesta de origen y destino anterior, hecha bajo otras circunstancias, de puro sentido común nos parecía complejo.

En tercer lugar, y yo diría que esto es lo más importante como reflexión sobre el Transantiago y, si ustedes me lo permiten, como una reflexión más general sobre el Estado de Chile, más en general, no veíamos una institucionalidad capaz de gerenciar ese proyecto adecuadamente.

Esto ha sido un rasgo bastante común en las políticas públicas de Chile, es decir, diseñar una política que, por cierto, nos parecía razonable: cambiar el vetusto sistema de transportes de Santiago. Esto nos parecía, como concepto e idea, algo razonable. Pero, solemos, en este país, diseñar políticas públicas y asignar financiamiento. Pero asigna escasísima preocupación respecto de qué instituciones deben desarrollar una determinada política.

Este proyecto habría necesitado lo que en la jerga se llama "una oficina de proyectos", una envergadura "well class", con gerentes de un nivel que, probablemente, haya pocos en el mundo. Y no estoy exagerando, para armar toda esta cuestión. Y ése no es el rol de un ministro. Los ministros no son gerentes; no deben serlo; no tienen por qué serlo.

Esta materia tendría que verse en una oficina de proyectos. Y no la veía en ese momento; veía que no podía operar dentro de una estructura ministerial, porque las estructuras ministeriales son rígidas y lentas. Y esto debía tener un grado de agilidad. No veía cómo podía operar de esa manera; que, a partir de ahí, iba a ser difícil controlar el resto de los riesgos con la agilidad y pertinencia suficientes.

Además, se me formaron temores respecto de que la infraestructura vial pudiera estar lista en mayo del 2005, dados todos los procesos de construcción de obras públicas en Chile, que dependen en mayor medida de la Dipres y de la Contraloría que de lo que puedan hacer los ministerios sectoriales.

Se nos planteó, también, un temor respecto de las tasas de evasión y de la competencia ilegal que pudieran existir en el sistema.

A lo mejor, dados los esquemas, podrían ser tasas de evasión mayores que las que se estaban suponiendo. Pero, vuelvo a insistir, como apreciaciones, no como fruto de un estudio de ninguna índole, sino simplemente como apreciación.

Se nos imaginó un riesgo de que, si bien el planteamiento del momento era que el promedio de los ciudadanos de Santiago iban a ser beneficiados con un transporte más expedito, más barato y más cómodo, ése era un promedio; que iba a haber un porcentaje significativo, que no teníamos manera de estimar; que los que estaban fuera de la curva, que podrían ser quince, veinte o treinta por ciento, ciertamente iban a tomar más tiempo; que iba a haber más apretujes; que iba a haber más trasbordos, y que iba a haber un porcentaje significativo de la población bastante enojada. Ése es un costo que los cambios deben pagar.

En medio de un sistema tan complejo, como éste, podría producir inestabilidades.

Por último, el temor de lo que llamamos riesgo sistema es que cuando tiene que comenzar simultáneamente tienen que estar listos en un día un montón de cosas; sin una oficina de proyectos con una carta GANTT, como la que escuché mencionar, robusta, con poderes, que puede decir: "Me construye o no los paraderos", que tenga los grados de libertad, y que no dependa de una multiplicidad de oficinas de Gobierno tomar esas acciones.

Además, existía el riesgo sistémico, en los inicios del proyecto; que no todo convergiera el día equis, a la hora equis, como para que estuviera todo en su lugar para partir. Además, combinado con los factores anteriores, podría producirse una situación complicada.

Reitero que son imágenes personales, no como director de la empresa que formé en ese momento.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el señor Waissbluth viene como experto en gestión de políticas públicas. Esa es su especialidad.

Y, se refiere a Transantiago como un proyecto complejo que, a su juicio, dados los antecedentes que se encontraban a su disposición en mayo, no iba a estar listo para implementarse.

Como experto en gestión pública, critica a Transantiago desde el aspecto de la institucionalidad y también la política pública de Chiledeportes, del programa Puente, de EFE. Los llama espectáculos políticos-faranduleros.

He leído algunas columnas tuyas que me llaman tremendamente la atención. Critica a Transantiago por falta de oficina, de proyecto, de gerente, en fin, de institucionalidad.

Pero me gustaría saber su opinión sobre cuál debe ser la posición de un Presidente de la República. Porque, es un cheque en blanco en su poder para excusarse de sus faltas gravísimas, echarle la culpa a esa falta de institucionalidad.

Me resulta difícil creer que el señor Waissbluth diga que el ex Presidente Lagos debe sentirse comprensiblemente frustrado cuando ve la pintura rayada en su programa estrella de combate a la pobreza. Se refería al plan Puente.

En lo referente a Transantiago, señala que las políticas públicas se hacen con visión política y la definen los políticos.

Me gustaría que se explayara sobre el tema, porque prácticamente exime de responsabilidades al Presidente, por un plan que iba a cambiar dramáticamente la vida a miles de chilenos.

Adjudica la responsabilidad a la institucionalidad del Estado, a la falta de personas capacitadas, incluso exime a los ministros porque no son gerentes.

En ese aspecto, quién tiene finalmente la responsabilidad de una política pública tan trascendental. Francamente, de acuerdo con su columna, no tendría ninguna responsabilidad la persona que dirige un país y quien con su decisión va a cambiar la vida de los chilenos.

Entonces, ¿no necesita expertise? ¿No necesita preocuparse por los efectos?

Los contratos, las bases de licitación fueron hechas por esos entes deficitarios o esa institucionalidad precaria, pero, insisto, le iban a cambiar dramáticamente la vida a la gente.

Me gustaría que profundizara sobre el tema he hiciera un análisis personal.

¿En qué capacidad están los dirigentes, llámese ministros y, principalmente, un Presidente de la República, en el impacto que tiene su decisión, cambiar o implementar una política pública, conociendo la falta de institucionalidad, la falta de capacidad de muchas personas, como lo hemos visto en la Comisión?

Creo que les pertenece a los presidentes de la República hacerse responsables, no a los funcionarios con otro tipo de responsabilidades.

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

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, la diputada ha visto que me he referido en muchos escritos a los temas de gestión pública y de políticas públicas, pero, sinceramente, desconozco si este es el foro para discutir o generalizar una discusión sobre temas como políticas públicas, políticas de estado, institucionalidad pública.

Estoy dispuesto a discutirlo en cualquier otro foro, pero...

El señor HALES (Presidente).- Señor Waissbluth, permítame una interrupción.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, solicito que nuestro invitado se explaye más sobre Transantiago y no sobre las políticas públicas en general.

El señor HALES (Presidente). Tiene la palabra el señor Waissbluth.

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, en ese contexto me voy a referir únicamente a las políticas públicas de la gestión de Transantiago. No voy a meterme a otros temas. Encantado, después podremos reunirnos y conversarlo en cualquier momento.

Respecto a Transantiago, mi impresión es que en ese momento, a principios del año 2004, no había una apreciación en las autoridades políticas ni técnicas en todos los niveles de la complejidad institucional que se requería para administrar un proyecto de esa naturaleza.

Lo único que puedo decir, con cierta tranquilidad, es que como ciudadano se me produjo un suspiro de alivio cuando vi que el Transantiago se postergaba. No se quién, cómo, cuándo, ni con qué antecedentes habrá tomado la decisión de postergarlo. Fue una decisión extraordinariamente correcta.

Lo que pasó en el presente periodo presidencial lo ignoro completamente. Pero, puedo decir que me produjo una gran sensación de alivio cuando constaté que Transantiago fue postergado. No recuerdo bien si eso ocurrió una o dos veces.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el suspiro que tuvo el invitado lo tuvieron montones de chilenos y también lo comparto.

Aprovechando lo que me dice, quiero volver a preguntarle:

¿Cuál es su juicio personal sobre la decisión de no postergar el 10 de febrero?

Dada la precariedad de la institucionalidad del Estado, ¿las gestiones de políticas públicas son separadas a la responsabilidad que, finalmente, tienen los políticos que las deciden? No quienes las desarrollan, sino, quienes deciden. En ese sentido, vuelvo a insistir en que me gustaría saber su opinión sobre la visión separada que tiene usted de la institucionalidad precaria del Estado, versus, el político que decide y tiene la visión para llevar adelante una política pública que finalmente implementa. Luego, a la luz de los antecedentes, se desliga de esa política pública.

El señor HALES (Presidente). Tiene la palabra el señor Waissbluth.

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, vuelvo a insistir en que no me parece este el foro para discutir sobre teoría general del Estado, sus políticas públicas y la forma en que se hace la gestión pública. No creo que sea el momento. No tengo ningún inconveniente en discutirlo en cualquier otro foro. He escrito sobre ello. Pero, insisto en que en este caso me voy a referir única y exclusivamente a Transantiago.

Respecto a su primera pregunta sobre si era correcto o no comenzar en febrero del presente año. Voy a contestar como ciudadano y me voy a atener a las palabras que, entiendo, dijo el ministro Cortázar hace algún tiempo atrás, cuando explicó que él, si hubiera tenido esos antecedentes en febrero, no hubiera comenzado. Esa, me parece la opinión más informada posible. La leí en la prensa y me atengo a ella. De hecho, muchos de los problemas que hemos vivido, no son demasiado diferentes a lo que en algún momento intuimos o apreciamos en aquella época.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Solamente para terminar ya que el señor Waissbluth insistió en que no podía referirse al tema. He pedido que se refiera a las políticas públicas del Transantiago, pero no lo quiere hacer. Lo lamento tremendamente, porque en realidad ha sido muy críptico en sus presentaciones y exposiciones sobre la gestión de políticas públicas. Él dice que ésta es una buena política pública, pero que el desafío de gestión no fue dimensionado.

Me gustaría saber quién no dimensionó este desafío, quién tenía la responsabilidad de dimensionar este desafío de gestión pública. En ese sentido, lamento profundamente no contar con la opinión personal

del señor Waissbluth, quien es presentado como un experto en políticas públicas.

El señor WAISSBLUTH.- Insisto en que no tengo inconvenientes en contestar cualquier aspecto en relación a lo que pueda saber sobre el Transantiago.

Ignoro a qué nivel del aparato de Estado, si a nivel del Comité Ministerial del Transantiago o a nivel de Ministerio de Obras Públicas se cometieron errores. Ignoro cómo se cometió el error de no diseñar una necesaria institucionalidad adecuada.

El señor OLIVARES.- El señor Waissbluth nos comenta que el Transantiago adoleció de algunos defectos en su diseño e implementación, y agregó que debió haber gerentes de nivel mundial para poder llegar a buen puerto.

Se habló de que había un Estado que no tenía los elementos necesarios. Respecto de esa reflexión, quisiera consultarle si hoy, como ciudadano y además como experto en políticas públicas, ve que el Transantiago y el Ministerio de Transportes buscan soluciones en esta etapa de implementación; si cree que las soluciones se están buscando en un marco adecuado; si están los gerentes idóneos; si el Ministro avanza por la senda de una política pública sana o si, en definitiva, estamos navegando, una vez más, con un Estado que no tiene la capacidad ni los recursos para hacerlo; o, por otro lado, si quienes están buscando estas soluciones, no tienen ni la experticia ni la autoridad suficiente para manejar esto.

Digo esto en el marco de una cuestión que para mí es muy importante y creo también para todos los congresistas. Se aprobaron 290 millones de dólares en una situación de falencia, incluso de gerentes. Ahora nos están pidiendo 145 millones de dólares más y no contamos con gerentes de nivel mundial.

Sería bueno escuchar la opinión de qué políticas públicas necesitamos y si está el marco adecuado para ello.

El señor WAISSBLUTH.- En primer lugar, creo que la responsabilidad es de la oficina, unidad o institucionalidad que se monta para generar un proyecto de esta naturaleza; y no importando la robustez y agilidad evidenciada, creo que la responsabilidad es de los ministros responsables. Los ministros definen políticas, pero después tienen que definir la institucionalidad y, luego, pasa a ser responsabilidad de la oficina correspondiente. En ese momento, vi una institucionalidad endeble. Es más, difícilto una institucionalidad que no sea una empresa, sea pública o privada, pero que tenga una agilidad de una empresa que pueda hacer las cosas que tiene que hacer con la agilidad suficiente.

Respecto de cómo está hoy la institucionalidad del Transantiago, para reforzar o

resolver los problemas que tiene, honestamente, lo ignoro completamente. No tengo la menor idea del perfil, ni de la gente, ni de la institucionalidad; sin embargo, tengo la mejor la opinión del ministro Cortázar, a quien no conozco personalmente. Quiero creer y suponer que él tiene montada una oficina con la necesaria capacidad, pero, honestamente, no tengo la menor noción.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, no voy a formular más preguntas, puesto que realmente me interesaba -habitualmente, la prensa está entregando informes respecto de cómo se están llevando adelante las cosas- que nuestro invitado hiciera un análisis de lo que estaba pasando hoy.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero invitar al señor Waissbluth, dada su vasta experiencia en asesorar a tantas instituciones, a que nos ayude en un tema sobre el cual varios expositores han centrado: la capacidad del Estado, con sus fortalezas y debilidades, de asumir proyectos de la envergadura del Transantiago. Incluso, usted, en su artículo del diario "La Segunda", lo compara como un desafío mayor al de establecer una planta nuclear en el país. Digo esto, porque hay una coincidencia muy fuerte entre lo que usted señala y lo que señaló el propio ministro Etcheberry en la Comisión, en el sentido de que cuando fue consultado sobre cuáles fueron los elementos que dificultaron más el diseño y la implementación del Transantiago, responde que fue la falta de modernización del Estado y las carencias que tiene. Entonces, una opinión de un especialista de la magnitud suya, lo invito a plantearla categóricamente. Si ése es un diagnóstico compartido por ex ministros, por profesionales de la talla y de la experiencia suya, debe llevar a esta Comisión a plantearlo en sus conclusiones. De lo contrario, podemos seguir girando sobre modelos y diseños de políticas públicas bien planteadas, desarrolladas, desde el punto de vista teórico, pero que sigan fracasando en el tiempo por estas carencias del Estado. Son muchas las experiencias; Ferrocarriles del Estado está costando 1.200 millones de dólares, el Transantiago se acerca a una cifra semejante. Entonces, quiere decir que antes de implementar otras políticas públicas se tendrá que revisar muy bien qué hacemos con la capacidad del Estado.

En segundo lugar, tiene que ver con el fin para el cual contratado el señor Waissbluth por el Ministerio de Transportes. Aquí, si que lo voy a requerir, porque usted fue contratado con platas

públicas para evacuar un informe, específicamente en el tema del valor de la tarifa del Metro. ¿Qué elementos se utilizaron para realizar los cálculos de esta tarifa? ¿O las propuestas que usted señaló sólo fueron en base a modelaciones técnicas?

¿Qué posición tenía el Metro S.A.? ¿Ésta era sustentada o no por el ministerio? En cuanto a la actividad de los pasajeros, quiero que nos señale qué análisis o predicciones se estimaron respecto del flujo de pasajeros, ya que eso era, a mi juicio, determinante en el tema de la tarifa.

A su juicio, ¿estaba el Metro preparado para recibir la cantidad de pasajeros que recibió? ¿Estaba el Metro, como algunos han señalado, subutilizado y había que buscar elementos para incentivar una mayor densidad en la ocupación de los vagones? Recordemos que llegamos a cifras del orden de los 7 pasajeros por metro cuadrado en un momento pick. ¿Cree usted que se está hoy utilizando bien?

Respecto del tema de las tarifas, hoy está claro que se está subsidiando a 380 pesos y, claramente, eso le está costando mucha plata a los chilenos.

Creo que hay una razón política para no subir la tarifa mientras no se preste un buen servicio. Me gustaría un pronunciamiento suyo sobre ese tema tarifario.

Gracias, señora Presidenta.

La señora ALLENDE (Presidenta accidental).- Tiene la palabra el señor Waissbluth.

El señor WAISSBLUTH.- Voy a dejar para el final el tema de las políticas públicas y la capacidad del Estado, que veo que continúa siendo del interés de esta comisión y voy a tratar de dar mi punto de vista al respecto, pero primero iré a los temas que se relacionan con su segunda pregunta.

Respecto de la tarifa y de la afluencia de pasajeros al Metro, a nosotros nos fue dado como un dato. Es decir, nosotros no tuvimos ninguna injerencia en cálculos de afluencia y, paradójicamente, en aquel momento nosotros expresamos temores a que la afluencia para el Metro no fuera a ser tanta como la que el modelo preveía.

Nunca imaginamos que los buses iban a ser menos de los que debían ser. Es decir, en ese momento suponíamos que los buses iban a ser los que tenían que ser y que iban a transitar con la periodicidad que debían transitar. En ese momento era imposible imaginar un escenario diferente.

En ese escenario, nuestra apreciación -vuelvo a insistir- a un cálculo aproximado, coincidía bastante con la del Metro, en cuanto a que el modelo de Transantiago preveía un promedio de 700 millones de pasajeros-año y a nosotros nos parecía que el flujo iba

a ser más cercano al orden de 500 y tantos pasajeros-año y que iba a ser difícil llenar el Metro en las horas punta de los recorridos.

Ahí nos caímos completamente. Es decir, lo que pasó fue exactamente lo contrario. El Metro se sobrellenó, pero por razones que en ningún momento imaginamos.

Lo que quiero afirmar son dos cosas:

Ignoro con qué criterios se le está pagando hoy al Metro. No tengo la más remota idea de cuánto se le está pagando ni bajo qué criterio se le está pagando. Lo único que puedo decir es que, si la política del Gobierno es pagar el costo total de largo plazo del transporte, es decir, las inversiones, las depreciaciones, las reposiciones de trenes, en fin, todo, y traerlo a los presentes, hacer ese modelamiento, lo que el Estado debiera pagarle al Metro, si es que el Metro se va a autosustentar operacionalmente va a depender enormemente del flujo.

Como el costo es básicamente fijo - básicamente en un noventa y tantos por ciento- y la política pública es pagar lo que cuesta, si esa afluencia es grande, la tarifa es menor, si la afluencia es chica, la tarifa tiene que ser mayor, si es que el Metro se va a autosustentar.

Por otro lado y ya que hay interés en opiniones más públicas, tengo entendido que este fin de semana saldrá publicada una columna que escribí sobre Ferrocarriles.

No conozco en el mundo algún sistema de transporte terrestre que no haya sido subsidiado por el Estado. No existe Metro en el mundo donde el Estado no haya pagado los túneles y parte de los trenes. No hay ninguno que se autofinancie en forma completa.

Por otra parte, en el transporte carretero también hay un fuerte componente de subsidio del Estado, ya que éste invierte mil y tantos millones de dólares al año en carreteras. Entonces, no existe en el mundo transporte público que no tenga un componente de subsidio importante de parte del Estado.

En este país corresponde diseñar una política pública, con visión de largo plazo, sobre la estructura del financiamiento urbano, por ejemplo, con visión a 20 años y no con visión a la pelea del presupuesto del próximo año. Por ejemplo, deberíamos analizar cuánto de esto debiera poner el Estado y cuánto de esto debiera poner el Metro.

Es cierto cuando se dice que antes el transporte de superficie era autofinanciado, pero sobre avenidas construidas por el Estado. Por cierto, lo que más las deteriora son los buses.

Insisto, como chilenos, deberíamos converger en una política pública razonable, de largo plazo, sobre cuál debe ser la estructura de financiamiento de transporte urbano e interurbano. En este último, qué parte le toca a los trenes, qué parte le toca a las carreteras y cuánto dinero el Estado debe poner.

La carencia de políticas públicas -y con esto me referiré a una de las preguntas- con visión de largo plazo y con las institucionalidades adecuadas, con todo respeto, es responsabilidad del Estado de Chile, el cual incluye los poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial y, en este caso, el Parlamento es quien debe aprobar el presupuesto y las leyes.

En el fondo, el Poder Ejecutivo como el Legislativo debieran tener una visión de largo plazo en los distintos temas y preocuparse, particularmente, de cada política pública que se apruebe. En ese sentido, hay un déficit por parte de estos Poderes del Estado.

El señor MELERO.- Señor Presidente, está claro que se requiere de una modernización del Estado. Cuando involucra a todos los Poderes del Estado, es cierto, sin embargo, quiero discrepar con usted, en el sentido de que la responsabilidad en esta materia, dada nuestra Constitución y las limitaciones que la misma ley Orgánica del Congreso establece, recae sobre el Ejecutivo. Por nuestra parte, tenemos pocas facultades para modificar todo aquello que significará la estructura del Estado, la cual requiere de financiamiento. Está claro que los Poderes Legislativo y Judicial deben estar contestes a ello. Sin embargo, son los gobiernos quienes tienen la fuerza política para impulsar estos cambios. Digo esto, solamente para no poner a todos en la misma gravitación sobre las decisiones.

En materia tarifaria, el subsidio al sistema de transporte de Santiago no fue tema antes de esto. Los propios ministros que venido nos han dicho que nunca se planteó al interior del Gobierno la necesidad de que el sistema del transporte público de Santiago fuera subsidiado. Tanto es así, que el ex ministro Ravinet, en su exposición de la semana pasada, señaló que por razones tácticas se había resuelto no plantear el tema de los subsidios. Nunca, en el análisis, en el diseño, en la implementación, alguna autoridad de Gobierno planteó un componente de subsidio. Esto se debía autofinanciar, pues así fue diseñado y planteado. Entonces, cuando usted viene posresultado y nos señala todo este análisis de la necesidad subsidios y nos hace ver que no hay ningún sistema de transporte público en el mundo que no tenga alguna forma de subsidio directa o indirecta, ¿cree que hubo un error de parte de las autoridades de Gobierno, tanto de la actual como de la anterior, de no haber puesto ese ponderador y sincero

las cosas ante el parlamento y la opinión pública y plantear un subsidio? ¿Qué cree que motivó, dada la experiencia mundial, no hacer ese análisis en forma previa?

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

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, ignoro lo que habrá dicho el ministro y no conozco el contexto, pero quiero hacer una aclaración. El Transantiago tuvo un subsidio desde sus orígenes. El Metro de Chile ha tenido históricamente un subsidio significativo. No recuerdo en este momento el porcentaje. Pero, en el costo total de largo plazo, una de las grandes discusiones que tuvimos con Hacienda fue con cuánto ésta se iba a poner, pues se ha puesto históricamente. El financiamiento de los túneles y de muchas de las compras de trenes del Metro de Santiago, históricamente desde sus orígenes, no lo han proporcionado los pasajeros, sino que ha sido financiado por fondos públicos.

Por lo tanto, el Transantiago tenía intrínsecamente un componente de subsidio, por lo menos, en lo que respecta al componente Metro y, obviamente, eso era lo que ayudaba a abaratar el costo total de la tarifa intermodal del sistema del Transantiago. Entonces, ahí quiero corregirlo, pues eso ha tenido siempre un subsidio. La pregunta es cuánto.

El señor MELERO.- Mucho menos que lo de ahora.

El señor WAISSBLUTH.- Insisto, si es mucho menos de lo que es ahora, no estoy tan claro. Cuando uno empieza a ponerle número a los costos de los túneles y de la reposición de trenes, estamos hablando de inversiones millonarias. No me voy a ir al tema de los Ferrocarriles, pero el Presidente Bush, en el último informe al parlamento sobre el presupuesto, propuso reducir de 1.200 millones de dólares a cero el financiamiento de Amtrak y el parlamento lo rechazó y lo dejó en 1.200. Al año siguiente propuso 900 millones y el parlamento se lo rechazó y propuso 1.300. Es decir, las cifras involucradas en las inversiones públicas relacionadas con transporte son descomunales. En ese sentido, honestamente, no tengo manera de saber si las cifras de las que se está hablando en este momento son más grandes o más chicas. Mi recomendación para la Comisión, en materia de lo que esto cuesta o va a costar, es que vea el costo completo para el Estado, es decir, no sólo lo que está pidiendo o dejará de pedir el ministro Cortázar para el próximo año, sino que se vea dentro de veinte años plazo. Por ejemplo, que el 2018 se tendrá que reponer la mayor parte del stock de trenes del Metro, lo cual va a requerir una cantidad de plata inconmensurable. Es decir, hay que ver el subsidio del Estado en una perspectiva de largo

plazo, con todos los factores que se echan a esa sopa. Eso hecho de menos en la discusión, el costo de largo plazo del transporte de los ciudadanos de Santiago.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el análisis que se ha abierto sobre este punto es muy interesante. Las comparaciones con otros países también pasan por las discusiones de las estructuras tributarias de aquellos, pagan más impuestos, las prioridades, etcétera. Chile tiene un montón de cosas. No nos olvidemos de nuestra calidad de país en vías de desarrollo. Sin embargo, me alegro de que se haya planteado este tema, por cuanto es valioso para la Comisión.

Es cierto que algunas de las preguntas que le formulé sobre las tarifas y las asesorías que le hizo al ministerio son los elementos que se utilizaron para realizar los cálculos, determinar qué modelaciones, qué posición tenía el Metro al respecto, en fin. Quiero que nos cuente sobre esa parte de su asesoría.

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

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, como comenté al principio, para nadie es secreto que había una fuerte tensión entre el Metro y Transantiago, el Metro defendiendo su posición como empresa y, obviamente, aspirando a que se le pagara más, por decirlo de alguna manera, y el Transantiago aspirando a que se le pagara menos, para que la tarifa pudiera ser menor.

El costo de largo plazo del Transantiago implicaba poner todas las inversiones que se tendrían que hacer, pero no en un año, sino a lo largo de los próximos cuarenta años y traerlas a valor presente; implicaba el costo de las estaciones, el costo de los trenes, el costo de reponer trenes, que no era menor; implicaba el costo operacional directo, personal, en fin. En cada uno de estos cálculos siempre hay suposiciones, no son cifras absolutamente dadas, y hubo numerosísimas discusiones puntuales sobre cómo vamos a suponer el aporte de Hacienda y otras materias. De hecho, se nos pidió emitir con urgencia este proyecto, con un plazo de dos o tres meses, sobre todo el del costo de transporte. Y el proyecto se atrasó porque el oficio de Hacienda no llegaba, en el cual se establecía oficialmente cuánto iba a ser el monto aportado por ese ministerio. Yo diría que el tema contencioso mayor, por decirlo de alguna manera, era el monto con que Hacienda iba a cofinanciar todo este costo total. Al final, no llegó el oficio de Hacienda. Pero, aparte de eso, había infinitas suposiciones sobre detalles, como si el costo de las boleterías lo pagaría el Transantiago o el Metro. Es decir, era un sinfín de

hipótesis en las cuales tuvimos que usar nuestro rol de ¿componedor se dice?

La señora ALLENDE (doña Isabel).- De mediador.

El señor WAISSBLUTH.- De mediador en las discusiones. Con orgullo puedo decir que logramos mediar razonablemente. Todas las partes quedaron satisfechas con la mediación, cosa que no es fácil.

No sé si eso le responde.

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

Acordado.

Tiene la palabra la diputada señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en primer lugar, por su intermedio, quiero agradecer la presencia de don Mario Waissbluth en la sesión de hoy.

En segundo lugar, quiero conocer, en términos generales, la opinión del señor Waissbluth en cuanto a que si era necesario hacer un cambio de esta magnitud en el sistema de transportes de Santiago, teniendo conciencia de nuestras debilidades como Estado, la debilidad en gestión, la debilidad institucional, la falta de coordinación, incluso, la falta de una autoridad gerencial en un cierto nivel. Es decir, con todas las características -que él conoce perfectamente bien- que tiene actualmente el Estado y que, por lo tanto, también tenía hace seis años, ¿era necesario hacer un cambio de esta magnitud?

A continuación, haré una observación que me surge a raíz de lo que el mismo señor Waissbluth plantea.

Obviamente, cualquier política de transporte, aquí o en cualquier lugar del mundo, es imposible e impensable -por supuesto, en los términos en que él lo ve- sin un subsidio. Porque cualquier obra que considere trenes, túneles o ferrovías normalmente se hace en terrenos públicos. Entonces, de alguna manera, toda obra de ese tipo debe tener un componente de inversión pública.

Pero mi pregunta al señor Waissbluth es si - más allá de eso; obviamente, hay que valorar lo que significa el Metro integrado al Transantiago, etcétera- no fue un error no haberse planteado al inicio un subsidio mayor, más allá del componente de inversión pública: el Metro, u otros. Ello, porque a esta altura, por lo menos en lo personal me ha quedado bastante claro que eso no se pensó suficientemente o no se quiso ajustar. De hecho, el ajuste se hizo por otra vía. El costo operacional lo terminaron ajustando con un menor número de buses, lo que, a todas luces, terminó con gravísimas consecuencias para el diseño del Plan Transantiago.

Entonces, uno se pregunta cómo fue eso posible. Sé que usted no tenía ninguna responsabilidad directa. Nos ha quedado muy claro su rol mediador. Pero quiero que me dé su visión, con la expertise que a esta altura tiene -como lo estamos haciendo, como un ejercicio retrospectivo-, respecto de cómo pudo haberse producido una falla tan grande de no valorar eso.

Finalmente, usted dijo que no conoce personalmente al ministro Cortázar. Pero me gustaría saber de las medidas -que son de público conocimiento, pues el ministro las anunció- de corrección de los contratos -las cuales, a mi juicio, fueron tremendamente débiles, porque eliminar buses del sistema ha demostrado ser absolutamente pernicioso; más otros elementos que claramente también lo fueron-, de aumento en el número de buses, en fin.

¿Le parece suficiente la presión que se está haciendo para que esto tenga una perspectiva de salida? Lo consulto, porque, finalmente, más allá de nuestra obligación de establecer responsabilidades políticas frente al diseño e implementación del Transantiago, no podemos escaparnos de tener una mirada y preguntarnos qué es lo que viene. Por eso me parece muy bien que terminemos nuestras audiencias con la presencia del ministro Cortázar -a fines de diciembre- para realizar una evaluación muy rigurosa y detallada respecto de qué considera él que se ha logrado a partir de su entrada en el Ministerio y de sus correcciones, porque, en definitiva, nosotros también necesitamos saber si esto tiene una salida. Y éste ya es un tema-país, pues ya no se trata sólo de los 5 millones de habitantes de Santiago, sino de la solución que requerimos todos los actores involucrados en esto.

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

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, por su intermedio, le pido a la diputada Allende que me vaya recordando sus preguntas, pues me hizo varias y no alcancé a registrarlas todas.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En primer lugar le pregunté si era necesario el cambio en el sistema de transportes de Santiago, dada nuestra institucionalidad y la debilidad del Estado.

El señor WAISSBLUTH.- Al respecto, debo decir que cuando se me explicó por primera vez el modelo del Plan Transantiago, así como de primer golpe, yo quedé feliz, pues me parecía que el sistema de transportes de Santiago ya no daba para más, que requería una racionalización radical. Y a primera vista, el sistema me pareció sensato.

Entonces, si por política pública definimos los grandes rasgos de cómo sería este otro sistema, en ese sentido yo estaba de acuerdo y creo que sigo estándolo. Jamás en la vida recomendaría volver a

aquellos tiempos. Además, el gran error en esa época - intuyo de todo lo que ocurrió después de que abandoné Transantiago- fue no disponer de una institucionalidad. No me refiero sólo a la institucionalidad en un sentido jurídico, sino también a la institucionalidad para disponer de gerentes de proyectos o a la agilidad para contratar, por ejemplo, a un experto holandés por 20 mil dólares. O sea, había que moverse gerencialmente como en un megaproyecto y, además, con atribuciones superiores. A mi juicio -insisto-, ese fue el gran error.

Por lo tanto, no hay una respuesta absoluta a la consulta de la diputada Allende. Si esta política hubiera dispuesto una institucionalidad adecuada, creo que la historia habría sido otra. Probablemente hubiéramos tenido un arranque rasposo, pero dentro de los márgenes normales.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, comparto que no había una institucionalidad en un sentido más gerencial que permitiera actuar con rapidez, con autoridad, con capacidad y con una atribución real ante un imprevisto. Entonces, si hubiésemos tenido ese nivel de gestión y de atribuciones, me surge la duda de que el error no habría estado en el diseño, sino más bien en la incapacidad gerencial para echarlo andar. En ese sentido -y creo interpretar a todos los miembros de la Comisión-, creo que en el diseño hubo muchos errores, por cuanto el conjunto de cosas descansaba sobre una base que ha resultado ser un soporte tecnológico absolutamente insuficiente y, además, la recaudación y el reparto de los dineros a los distintos operadores eran temas muy complejos. Finalmente, salvo escasas excepciones, se hizo un verdadero big bang. Muchos de nosotros hemos llegado a la conclusión de que también hubo errores de diseño. ¿Cuál es su opinión al respecto?

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

El señor WAISSBLUTH.- Señor Presidente, la diputada Allende ha tocado un punto sumamente importante y respecto del cual es necesario hacer algunas reflexiones en términos conceptuales.

Primero, la distinción entre política pública y gestión pública es borrosa, porque no se puede decir que una comienza aquí y la otra termina acá. Hay un espacio de traslapo obvio.

Segundo, otro elemento que es muy relevante usar como categoría conceptual, tal vez en los análisis de esta Comisión, tiene que ver con una analogía de la ingeniería; de hecho, en cierto modo este es un proyecto de ingeniería. En esta materia hay que distinguir tres tipos de ingeniería: la conceptual, la básica y la de detalle. La ingeniería conceptual son

los grandes rasgos del proyecto, es decir, cuando se decide construir una planta petroquímica y se dice que va a quedar más o menos así. La ingeniería básica es un nivel de detalle definido en los textos. La ingeniería de detalle es como por donde pasará el cable del timbre. En mi opinión, la ingeniería conceptual era la correcta. Entonces, si a eso llamamos diseño, desde luego que sirve, pero si el diseño lo consideramos como la ingeniería básica o la de detalle, desde ese momento, por la falta de una institucionalidad adecuada las cosas se empezaron a deshilar. No veo razón alguna por la cual con un buen gerenciamiento del proyecto las vías que debieron haberse recarpeteado, las estaciones en los paraderos que debieron haberse instalado, el software que se debiera haber diseñado o el ajuste fino de los recorridos de los buses, se debieron haber previsto, porque era imposible que el modelo computacional fuera capaz de simular todas las posibilidades, todos los elementos. A mi juicio, eran cosas manejables.

Ahora, en cuanto a la pregunta sobre la estructura de financiamiento, el Transantiago se financia de dos maneras: con lo que pagan los usuarios más lo que pone Hacienda al Metro. Esas son las dos fuentes de financiamiento del Transantiago. Es decir, lo que pone el Estado en infraestructura y en el Metro más la tarifa.

¿El porcentaje estuvo bien calculado? No lo sé, pero sospecho que no se hizo un ejercicio acucioso para que esto cuadrara con una tarifa que para el ciudadano sea abordable. El Estado, ya sea por un lado o por otro tiene que poner recursos. Mi impresión es que no fue un cálculo hecho con la acuciosidad necesaria.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Cuál es su mirada hoy respecto de si esto es viable enderezarlo, corregirlo, con las medidas anunciadas y que ha tomado el ministro Cortázar?

El señor WAISSBLUTH.- No lo sé. No tengo familiaridad suficiente con lo que está planificando el ministro Cortázar. No me siento capacitado para dar una respuesta.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco su presencia y colaboración con la Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 13.07 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor,
Jefe de Taquígrafos de Comisiones