

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 35ª sesión celebrada el jueves 8 de noviembre de 2007, de 11:04
a 13:30 horas.**

SUMARIO:

Se recibió al señor Ricardo Solari, ex Presidente del Directorio de Alsacia S.A.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Destinar la sesión del día lunes 12 de noviembre para recibir a los siguientes invitados:

a) De 10:00 a 12:00 horas: Blas Tomic, ex Presidente de Metro S.A..

b) De 12:00 a 14:00 horas; Andrés Navarro, Presidente de SONDA S.A..

2.- Solicitar al señor Blas Tomic que procure que su exposición no se prolongue más allá de diez minutos.

3.- Solicitar a la Secretaría que avise personal o telefónicamente a cada Diputado que se adelantó el inicio de la sesión del día lunes en media hora.

4.- En la sesión del próximo lunes sólo se podrán adoptar acuerdos en el lapso que se produzca entre las exposiciones de los invitados.

5.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes a fin de solicitarle que remita un informe respecto de la situación actual de los terminales de buses, incluyendo fotografías de éstos.

6.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes a fin de solicitarle que informe acerca del número de buses que la Empresa Alsacia S.A. envió a las calles a partir del 10 de febrero del presente año.

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;
Burgos, don Jorge;

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

También concurren el Diputado señor Accorsi y el señor Ricardo Solari, ex Presidente del Directorio de Alsacia S.A..

III. CUENTA:

No hay.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Ricardo Solari, ex Presidente del Directorio de Alsacia S.A.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 13:30horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 35ª, celebrada en jueves 8 de noviembre de 2007,
de 11.02 a 13.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurre como invitado el señor Ricardo Solari, ex presidente del directorio de Alsacia S.A.

TEXTO DEL DEBATE

El señor HALES (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ayer, a las 19.45 horas, recibí un llamado de don Andrés Navarro, para hacerme presente que tenía en su poder una carta de reiteración con la cual esta Comisión insistió en invitarlo a que concurra a esta Comisión Investigadora.

Como para esta Comisión los temas de Sonda han sido recurrentes, me pareció interesante sostener esa conversación.

Quiero anunciar que don Andrés Navarro aceptó la invitación y manifestó su disposición a concurrir a la Comisión.

Para cumplir con las formalidades del caso, le consultaría al presidente del AFT, don Hernán Somerville. Además, me solicita si la Comisión tendría a bien aceptar que la reunión con él se realizase un día lunes, y no un martes o miércoles, días en que sesionamos en Valparaíso.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, en primer lugar, comparto la idea de que es muy importante la presencia de don Andrés Navarro.

Ayer señalé en la Comisión que si bien se trataba de un particular, por lo que no tenía la obligación de asistir, lamentaba mucho que no asistiera a la Comisión, porque, hasta ahora, la evaluación que tenemos muchos es que el AFT no cumplió con todas y

cada una de las diferentes funcionalidades de que era responsable.

Por lo tanto, la Comisión tiene que hacer el máximo esfuerzo para lograr que él asistiera. Por lo tanto, acepto que lo recibamos un lunes, en Santiago, y así poder contar con la presencia de don Andrés Navarro.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿les parece conveniente dar la facultad al Presidente de la Comisión para realizar los cambios necesarios para lograr el objetivo de que asista el señor Andrés Navarro? ¿O lo determinamos ahora?

Para el lunes 19, tenemos invitados a los bancos, y el lunes 12 tenemos copada la mañana y la tarde. Cambiamos a los alcaldes para la tarde y a Blas Tomic para la mañana. De manera que el lunes 12 parece imposible. Cambiar a Tomic y cambiar a los alcaldes -ya se han producido cambios- no me parece adecuado.

Para facilitar la venida de los alcaldes, la diputada Rubilar retiraba la petición de que asistieran representantes del Siaut, porque no nos quedan más días disponibles.

Por lo tanto, sugiero invitar a don Andrés Navarro para el lunes 19 de noviembre, a las 16.00 horas.

Tiene la palabra la diputada Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Espero que encontremos un punto de acuerdo.

Al respecto, quiero plantear tres posibilidades: una, que el mismo día asignemos una hora y media para recibir a Blas Tomic y esa misma cantidad de tiempo para Sonda. No es necesario tener toda la sesión exclusivamente con Blas Tomic. Por lo demás, ya estuvo aquí Fernando Bustamante. La segunda opción es el lunes 19 de noviembre. La tercera posibilidad es sesionar el lunes de la semana distrital, porque casi la totalidad de los integrantes de esta Comisión es de la Región Metropolitana.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, me alegra la noticia que nos ha entregado, en el sentido de que don Andrés Navarro, de Sonda, haya cambiado su posición original y ahora acepte venir a la Comisión.

Creo que dado lo congestionadas que están las audiencias, acogiéndonos a su presentación, el lunes 12 podríamos recibir, de 10.30 a 12.00 horas, al señor Blas Tomic, en un horario muy acotado, siempre que no nos enfraquemos en discusiones de otros temas. Ya nos ha ocurrido en oportunidades anteriores, como en el caso del debate producido a propósito del tema de los ex Presidentes y Presidentes de la República. Pero no

creo que este lunes 12 vayamos a tener ese tipo de problemas.

Entonces, podríamos recibir a don Blas Tomic, de 10.30 a 12.00 horas, y al señor Andrés Navarro, de 12.00 a 14.00 horas, tal como lo hicimos en una oportunidad anterior, con una flexibilidad de no más de 15 minutos.

El Presidente de la Comisión decidirá si recibimos primero al señor Tomic o al señor Navarro. Pero tiendo a pensar que con el señor Navarro se nos puede alargar la sesión.

Así cumpliremos con ese cometido.

He dicho.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero reiterar, una vez más, mi solicitud, dado que el tiempo se nos acaba.

Sesionemos los lunes desde las 9.00, y no desde las 10.30. Estamos perdiendo una hora y media que después es muy difícil de recuperar. En Valparaíso, es muy difícil encontrar un espacio de una hora y media.

Ya que todos asumimos que el lunes en la mañana trabajamos en el Palacio Ariztía, sugiero adelantar el inicio.

En segundo lugar, dado que la diputada Karla Rubilar retiró su propuesta de invitar al Siaut, cuestión acordada por la Comisión, pediría que ese organismo nos envíe una presentación por escrito, para saber cuál es su opinión.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, primero veremos lo de fácil despacho.

Respecto de la propuesta del diputado Gonzalo Uriarte de pedir al Siaut un documento escrito, puedo asegurarle que eso ya fue solicitado. De manera que la información tendría que llegar, porque ya se actuó en tal sentido.

Respecto de la proposición de partir a las 9.00 y no a las 10.30, debo aclarar que eso no se debe a que los diputados no hagan nada, sino, justamente, a la concentración excepcional de tareas que exige esta Comisión, que supera todas las exigencias de cualquier comisión investigadora. De hecho, los diputados tienen una participación permanente y no han dejado de asistir a ninguna sesión.

Algunas veces tenemos tres sesiones o cuatro sesiones semanales, de una duración de tres a cuatro horas. Eso significa que cada diputado pierde la oportunidad de trabajar en la Sala, en otras comisiones, en sus distritos y en otras tareas de representación.

Entonces, los diputados han pedido partir a las 10.30 para realizar otras actividades entre las 8.00 y las 10.00 horas. Pero si hay acuerdo, podríamos

iniciar las sesiones a las 10.00. Pero no me parece justo tomar un acuerdo para cambiar la hora de inicio sin la presencia de todos los diputados, porque quedarían imposibilitados de realizar otra actividad matinal.

Por lo demás, tenemos que esperar, al menos, a un diputado más para tomar el acuerdo.

Voy a dejar pendiente la propuesta del diputado Uriarte y, por el momento, partiremos las sesiones a la 10.00 horas.

A continuación me concentraré en la tarea principal, que es la venida del señor Andrés Navarro.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, me preocupa la situación de la semana entrante, por la discusión del presupuesto, sobre todo las del martes 13 y miércoles 14 de noviembre, especialmente la del miércoles, porque creo que va a ser el día de votaciones.

Para la mañana del miércoles 14 han sido invitados cuatro ex intendentes y no quisiera que tuviésemos una situación bochornosa, similar a la ocurrida con los alcaldes. Previendo esa situación, es preferible que tomásemos la precaución de incitarlos para el lunes 19, en la tarde.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, voy a despachar primero el tema de Andrés Navarro.

Me parece que las propuestas que han formulado los señores diputados son adecuadas. Mandemos un oficio a don Blas Tomic, informándole que su comparecencia tendrá lugar de 10:30 a 12:00 horas, con la posibilidad de adelantarla a las 10:00 horas, en lo posible, sin presentación de su parte -que ello se indique en el oficio-, para que sólo responda las consultas que le harán los miembros de la Comisión.

El señor MELERO.- Más bien le recomendaría que, dado lo acotado del tiempo, si va a hacer alguna presentación, que sea breve. Pero no le recomendaría que no hiciera una presentación.

El señor HALES (Presidente).- Podríamos recomendarle que su eventual presentación no supere los diez minutos.

A don Andrés Navarro, cursémosle el oficio desde ya, diciéndole que la Comisión ha acordado recibirlo el lunes 12 de noviembre, a las 12:00 horas, en el palacio Ariztía.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Con respecto a la propuesta del lunes 19, habíamos visto la posibilidad de que ese día se trabajara mañana y tarde, dado que se trata de la asistencia de los representantes de los bancos.

En principio, nuestro interés sólo era trabajar de 10:30 a 14:00 horas, y habíamos reservado la tarde del lunes pensando en que la discusión con los bancos Santander, Chile, BCI y Falabella, para todos los temas relacionados con el AFT, sería muy larga.

Se propone la posibilidad de reservar la tarde de ese día para recibir a los intendentes. Eso significa que hay que acotar bien el debate con los bancos, en la mañana. ¿Recoge lo que he señalado el espíritu de la proposición del señor Melero?

El señor MELERO.- Señor Presidente, veo que el miércoles va a ser un día muy complicado.

El señor HALES (Presidente).- Tenemos autorización para funcionar en paralelo con la Sala; no hemos recibido prohibición expresa de no hacerlo, pero, efectivamente, el miércoles será una sesión torpedeada por el debate del presupuesto, dado que hay sesiones citados desde las 11:00 hasta las 24:00 horas.

El señor MELERO.- Señor Presidente, eso es el martes.

El señor HALES (Presidente).- Pero es probable que continúe el miércoles. Entonces, vamos a tener una sesión muy interrumpida.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sólo quiero consignar que, si se hace algo en la tarde del lunes 19, no podré asistir. Sesionar el lunes en la tarde va mucho más allá de lo acordado.

El señor HALES (Presidente).- Entiendo que para usted es el único día que dispone para estar en Santiago y realizar diversas actividades.

El señor URIARTE.- Desde ya comunico mi inasistencia para ese día.

El señor HALES (Presidente).- Entonces la situación continúa como se ha señalado.

Se suspende la sesión mientras llega el invitado.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Señores diputados, ¿habría acuerdo para recibir al señor Andrés Navarro el lunes, a las 12.00 horas, en el Palacio Ariztía?

Acordado.

En segundo lugar, hay una proposición del diputado señor Uriarte para adelantar la sesión del lunes para que empiece a las 10.00 horas, es decir, 30 minutos antes. ¿Es posible adelantarla?

El señor FARÍAS.- A mí me complica, pero la mayoría decide.

El señor MELERO.- Es que esto requiere unanimidad.

El señor HALES (Presidente).- Necesito la unanimidad, porque se trata de un acuerdo vigente. El diputado Farías podría acceder a dar la unanimidad.

El señor FARÍAS.- Accedo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Agradezco su disposición, diputado Farías.

Entonces, ¿habría acuerdo para adelantar la hora de inicio de la sesión del lunes para las 10.00 horas?

Acordado.

Hay que cambiar la carta Gantt: el señor Blas Tomic comparecerá el lunes 12 de noviembre, de 10.00 a 12.00 horas.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero pedir que la Secretaría se preocupe de llamar a todos los diputados y les avisen de los cambios, porque varios no están y todos están programados para las 10.30 horas. Además, habría que enviarle la información por escrito.

El señor HALES (Presidente).- Es una buena idea, puesto que no basta con que se avise por correo electrónico y papel, porque muchos supondrán que la sesión comienza a las 10.30 horas.

En consecuencia, tendremos a Blas Tomic de 10.00 a 12.00 horas y a Andrés Navarro de 12.00 a 14.00 horas.

El señor FARÍAS.- Quiero solicitar que, en caso de que quien habla u otro diputado llegue más tarde por algún problema, convengamos no tomar acuerdos hasta las 10.30 horas, para tener la posibilidad de concurrir a ellos.

El señor HALES (Presidente).- Quienes estén en esa situación podrían designar un reemplazo por media hora.

El señor MONTES.- Señor Presidente, considero razonable lo que pide el diputado Farías porque, como está dando la unanimidad para que la sesión pueda empezar antes, podríamos tomar los acuerdos a mediodía, cuando cambien los invitados.

El señor HALES (Presidente).- Me parece una buena idea. Si hay solicitudes de acuerdo, se llevarán a efecto cuando salga un invitado e ingrese el siguiente. Así accedemos a la petición del diputado Farías.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor FARÍAS.- Gracias, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- En todo lo demás, sigue como ya está establecido.

Por favor, que ingrese el señor Ricardo Solari, ex presidente del Directorio de la Empresa de Transportes Alsacia S.A.

-El señor Ricardo Solari ingresa a la Sala de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señor Ricardo Solari, en nombre de la Comisión, le doy las gracias por aceptar la invitación y por asistir a la Comisión, lo que demuestra disposición para colaborar con el trabajo de investigación de la Comisión.

Si quiere intervenir antes de la ronda de preguntas de los señores diputados, le ofrezco la palabra.

El señor SOLARI.- Señor Presidente, sólo quiero decir que creo que es mi deber asistir a la Comisión porque, en primer lugar, trata un tema que ha provocado efectos muy negativos sobre la población de la Región Metropolitana. Ello justifica que la Comisión se haya constituido, que sesione y que llegue a las conclusiones más adecuadas posibles. Desde ese punto de vista, me parece muy buena la idea de que se constituyera esta Comisión.

En segundo lugar, deseo colaborar en todo lo que se pueda respecto de la experiencia que tuve y cómo entender lo que pasó, sus efectos tan negativos, dolorosos y, simultáneamente, ayudar a determinar qué ideas hay sobre la mesa en relación con las posibilidades de soluciones.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar, agradezco la presencia del señor Ricardo Solari en la Comisión.

Sin duda, la participación del señor Solari en el diseño del Transantiago puede haber sido muy determinante, pero además tiene una particularidad que no la tiene ningún otro funcionario de gobierno: fue parte del Gobierno del Presidente Lagos y, al término de su participación en éste, entró a trabajar a una de las empresas concesionarias, Alsacia. De ese hecho surgen algunas preguntas, porque usted debe tener una visión desde adentro de una de las empresas y desde afuera, por ser parte del gobierno de entonces.

En esa dirección, al ingresar a Alsacia y haber sido requerido por algunos sectores respecto de lo que eso significaba, usted señaló que le parecía adecuado aceptar esta oferta laboral, porque se trata de una entidad que tiene que ver con el servicio público. Además, afirmó que se había dedicado toda su vida a este sector y qué mejor que una empresa privada que tiene que ver con una entidad pública, como es la atención al usuario, en este caso los más modestos, que son los que utilizan a diario el transporte público. Eso decía usted el 25 de marzo de 2006. Y agregó: "No tengo ningún privilegio; sólo debo hacer que esto resulte, lo que no es fácil".

Posteriormente, cuando deja Alsacia, en junio de 2007, en una entrevista del diario La Segunda, dice:

"La realidad del sistema cambió sustancialmente desde que asumí este cargo hasta el día de hoy, en que será modificada en forma muy radical próximamente, dando paso a un escenario muy distinto. Ingresé a una industria con otro escenario en su estructura y en su financiamiento y en la actualidad eso se ha modificado." -estábamos con el tema del aporte de los 290 millones de dólares- "No estuve de acuerdo con la medida que el rol del Estado estuviese dado sólo en la estructura central y regulación del sistema, cosa que es diferente cuando se introduce su financiamiento".

O sea, usted ingresa con el mejor de los propósitos -ayudar a los más pobres- y cuando la cosa se pone compleja, cuando el Estado empieza a pedir plata, se va. Deseo que nos explique esa suerte de doble estándar -desde mi perspectiva- que lo llevó a tomar ese tipo de decisiones y lo controvertido que lo haga un ex ministro de Estado, con todas las influencias que pudiera tener. Le recuerdo que fue jefe de campaña de la entonces candidata presidencial Michelle Bachelet. Por consiguiente, es un hombre de mucha influencia y cercanía con el Gobierno.

Segundo paquete de preguntas. En la información privilegiada que tenía, ¿no vio algún inconveniente, reparo o situación que lo motivara a decirle a la Presidenta Michelle Bachelet que no pusiera en marcha el Transantiago en febrero de 2007? ¿No le advirtió que usted, que estaba en uno de los operadores, Alsacia, veía que todo estaba muy enredado y complicado y que, según la información que tenía, no era conveniente echar a andar el plan en esa fecha? ¿O no lo dijo nada? En ese sentido, usted tenía información bastante privilegiada, más aun cuando hubo mucha participación en la renegociación de los contratos y una postergación de la puesta en marcha en 2006.

Señor Solari, como presidente de una empresa privada, ¿asume alguna responsabilidad en la prestación de un servicio tan elemental?

En la doble situación de aprovechar su rol público y privado y de conocer su visión del Transantiago, ¿qué sabía del Transantiago y del estado en que se encontraba? ¿Cree que el Estado estaba en condiciones de asumir este tremendo desafío? A su juicio, ¿existía la institucionalidad adecuada?

He dicho.

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero precisar que entre el momento en que abandoné mi cargo en el Gobierno y tomé la decisión de entrar a esta compañía transcurrió un año. Es decir, no me trasladé desde el Gobierno a una empresa privada,

ya que dejé mi cargo en el Gobierno en abril de 2005 y me fui a una empresa privada un año después.

En Chile no está normada esta situación, pero la legislación comparada, en general, provee ese tipo de plazos para personas que se han involucradas en actividades que tienen que ver con decisiones que después pueden tener un efecto en la gestión privada.

En segundo lugar, mientras fui ministro del Presidente Ricardo Lagos, nunca tuve ningún tipo de participación ni me involucré en ningún asunto que tuviese que ver con el Transantiago, pues había un comité interministerial del cual no formé parte en ninguna de sus instancias. Entonces, cuando fui funcionario nunca atendí temas relacionados con transporte público y, por tanto, desde ese punto de vista, incluso aunque hubiese sido el caso, tomé el resguardo de ingresar a una empresa privada después de un año, que era un destino laboral enteramente posible para una persona que no seguiría participando en el Gobierno. Aclaro que, en relación con el diseño de este proyecto, no tuve ninguna participación, de ninguna naturaleza y nunca estuve en una reunión donde este tema fuera tratado.

Entiendo que la naturaleza de las preguntas del diputado Melero apunta a resolver eventualmente algún tipo de conflicto de interés. Precisamente por eso, mientras fui directivo de esa empresa, jamás mantuve relaciones con quienes tomaban las decisiones respecto del futuro de este proyecto. Mis relaciones y mi propósito consistían en concretar que Alsacia, como operador, tuviera la posibilidad de desplegar su trabajo, en el contexto de un proyecto, de la mejor forma posible. No olvidemos que los inversionistas extranjeros que participaron en licitaciones en 2004 hicieron sus inversiones y partían del supuesto de que este proyecto se ponía en marcha en octubre de 2006 y, pocos meses antes, aceptaron la decisión del Ejecutivo de postergar su inicio para febrero de 2007.

Por tanto, el conjunto de sucesos se debió a decisiones que tomó el Ejecutivo en su oportunidad. No tuve participación en la toma de decisiones, ni durante el gobierno del Presidente Ricardo Lagos, ni en el de la Presidenta Michelle Bachelet.

Ahora bien, como responsable de uno de los operadores, observé un conjunto de cosas que podrían haber justificado la decisión de postergar la puesta en marcha. Es obvio para cualquiera que viva a circule por Santiago que la infraestructura no estaba completa, lo cual es un aspecto muy importante en un sistema o un diseño como el que estaba en curso, que tenía exigencias en materia de desplazamiento de la

flota, de velocidades y frecuencias adecuadas. Por ejemplo, no había paraderos.

En relación a la tecnología, si bien es cierto la empresa en que yo participaba podía responder que casi un ciento por ciento de sus validadores estaban operativos, hay que decir que esa empresa fue la primera que puso sus equipos a disposición del operador tecnológico para el equipamiento, porque prácticamente el ciento por ciento de ella era nueva. Se trataba de una flota que había sido adquirida para los efectos del proyecto, pero, desde ese punto de vista, no puede garantizarse que el total de la flota que estaba incluida, por una cantidad muy importante de equipos antiguos, pudiera tener ese mismo desempeño.

En ningún momento funcionó la tecnología que permitía administrar la flota, pero eso se observa y lo puede decir categóricamente desde el ángulo de uno de los operadores, pero el conjunto de la operación era el que tenía que ser evaluado.

No creo que haya que hacer imputaciones, pero es evidente que al momento de la puesta en marcha había muchos asuntos que no estaban a punto. Eso es evidente. No hay dos opiniones al respecto.

El cambio esencial de las reglas del juego es muy obvio. Éste era un diseño que se había organizado en torno a una tarifa integrada, en donde ésta era la que financiaba los ingresos del sistema. De pronto, pasamos de ese diseño a uno en el que el sistema era financiado con subsidios fiscales. Ésos son dos mundos enteramente distintos.

La realidad de las concesiones en Chile, casi sin excepción, es que ellas no cuentan con subsidios públicos y operan con el mecanismo de la tarifa, que define los ingresos.

La naturaleza de la actividad cambió de un modo absolutamente decisivo para adelante. Y era razonable tener dudas respecto del diseño original, en el sentido de si era posible pasar de un sistema de transporte que era considerado deficiente a uno de calidad sin que esto significara contribuciones fiscales, por la vía del subsidio.

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

El señor MELERO.- Si don Ricardo Solari -así lo ha dicho- no tenía vínculos a nivel del Gobierno con el Ministerio de Transportes y no era su expertise el tema del transporte, ¿por qué cree usted que lo contrataron en Alsacia? ¿Sería, acaso, por su experiencia en algún otro tipo de funciones o por su cercanía al Gobierno?

Digámoslo claro: esto no cayó nada de bien en su partido, ya que el Partido Socialista le enrostró la incompatibilidad y hubo mucha crítica al respecto. ¿Por qué cree usted que lo contrataron? Más

aun, durante la mesa de negociación de los contratos, en mayo de 2006, cuando se decidió postergar el Transantiago, y después, en octubre de 2006, usted era presidente.

¿Usted participó directamente o no en los procesos de renegociación de los contratos? ¿Tuvo conocimiento, lo conversó con autoridades de Gobierno, le causaba preocupación a la empresa que usted dirigía? Nos gustaría que se expresara sobre esa negociación.

La empresa que dirigía -y como giro fundamental del Transantiago- esperaba el proyecto desde hace mucho tiempo, pero sufría una postergación. ¿Cuáles eran los argumentos del Gobierno, representado por el ministro de Transportes, para justificar esta nueva prórroga?

¿Estaban Express y Alsacia, la empresa que usted presidía, en condiciones de poner en marcha el proyecto en ese tiempo? ¿O necesitaba la postergación? ¿La empresa que usted presidía había cumplido con todas sus obligaciones? ¿Qué le informó al gobierno, a su interlocutor, respecto del estado de los operadores del Transantiago?

Ahora quiero conocer su visión de los contratos. A su juicio, y siendo presidente de una de las empresas contratadas, ¿qué establecían fundamentalmente los contratos? ¿Le parecían demasiado garantistas, desde el punto de vista de los operadores? ¿Creía que estaban bien puestos los incentivos? Según su opinión, ¿los contratos aseguraban o no el éxito operacional de los operadores a todo evento? De hecho, hubo que cambiarlos.

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, la empresa se hizo parte de la discusión respecto de la postergación del proyecto a través de su gerente general, que es su representante legal. No participé en ninguna reunión del Transantiago sobre esa postergación. ¿Por qué? Por un motivo muy simple: porque en nuestra compañía la atribución legal de cerrar los contratos la tiene el gerente general, quien participó activamente en esa negociación.

Ahora, con relación a la naturaleza de los contratos, tengo la impresión de que hay muchas modalidades posibles. Por ejemplo, hay una que se refiere a pagar por pasajero transportado, que es la versión actual. En la teoría de concesiones existe otra: pagar por demanda referencial. Y otra que se exploró en algunas de las etapas del proyecto fue la del pasajero transportado, que se usa en muchas concesiones en el mundo.

La que se adoptó originalmente, que luego fue modificada, tenía debilidades y fortalezas. Pero cualquier contrato requería fiscalización. Por lo

menos, puedo garantizar que empresas que hicieron enormes inversiones sólo estaban disponibles para que el sistema funcionara de modo exitoso, porque su éxito no dependía de su propio desempeño, sino que del total del sistema.

Por lo tanto, ningún contrato que no tuviera una estructura de fiscalización sistemática por sobre el mismo iba a ser exitoso si no había una fiscalización por parte de las autoridades. Esto ocurre por definición. En los contratos de concesiones se plantea con claridad que el estándar del servicio que se provee tiene que ser igual en todo período de duración de la concesión. Éstas son de largo plazo, de 12 ó 13 años en la mayoría de los casos, y, por lo tanto, requieren fiscalización.

Tengo la impresión de que hubo un déficit de fiscalización relevante con relación al conjunto de los contratos que giraban en torno al sistema, con efectos muy negativos para las compañías. Quiero decir que el hecho de que el sistema tenga un funcionamiento inadecuado o con serios problemas como, por ejemplo, que no funcione la relación entre alimentadores y troncales genera una situación de ingresos muy compleja, que deriva en la evasión, que ha sido muy fuerte en todo el período de duración, aspectos que se derivan de la ausencia de un esquema de fiscalización.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quedan un montón de preguntas sin responder.

Estamos ante un presidente de una compañía que no sabe lo que hace el gerente.

El señor Solari ha señalado que no firmó ninguno de los contratos y que eso lo hacía el gerente. Es el caso más insólito que he escuchado en mi vida: un gerente que opera sin informar al presidente de la compañía. ¿Usted no sabía nada de lo que hacía su gerente? ¿El gerente firmaba, convenía con el Estado y usted no sabía nada de lo que hacía? Me gustaría que precisara aquello, porque usted tiene un rol relevante, ya que es una autoridad de gran influencia en la Concertación. No es cualquier persona. Ni siquiera me ha contestado por qué cree que lo contrataron.

Por último, le pido su opinión respecto de si consideraba que los contratos eran demasiado favorables o garantistas para los operadores.

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

El señor SOLARI.- En toda compañía, el representante legal -es una tradición- es el gerente general, y éste informa al directorio. El gerente informaba habitualmente al directorio de cada uno de los pasos. En el período en que estuve en la presidencia no se provocó ningún cambio de contratos;

los cambios se produjeron posteriormente, y en ese período dejé la compañía. Sin embargo, sí estuve informado muy en detalle de la postergación, que no dio lugar a una modificación de contratos, sino a un *addendum* que hizo posible que se postergara la puesta en marcha desde octubre a febrero.

Estimo que, independientemente de las distintas opciones contractuales que se pudieran ofrecer en una concesión, el punto principal que tuvimos entre manos siempre fue que había una fiscalización muy precaria del cumplimiento de los mismos en terreno, con grave perjuicio para aquellos operadores que habían hecho inversiones significativas, que necesitaban que el sistema funcionara como un todo, no sólo para generar ingresos, sino también para que la satisfacción de los usuarios fuese algo relevante en un sistema que pretendía y presumía provocar un cambio en la calidad del servicio, y eso no ocurrió. Por lo tanto, a mi juicio, no hay ningún tipo de marco contractual que por sí mismo satisfaga los requisitos de un sistema, tanto del lado del ingreso como de la necesaria satisfacción de usuarios, si es que no hay una fiscalización en terreno que lo amerite.

Respecto de las razones por las que fui contratado, habría que preguntárselas a los mandantes. Sin embargo, siempre he entendido que las personas tienen que estar absolutamente libres de conflictos de intereses. Ya expliqué, con claridad, que jamás me desempeñé en áreas vinculadas al transporte, pero uno se puede desempeñar en distintas áreas y actividades humanas. Lo que para mí es inadmisibles es que la condición de militancia de una persona determine el hecho de que no pueda desempeñarse en actividades privadas. Ése es un tema respecto del cual se puede legislar. Hay un intento de hacerlo, para reducir los conflictos de intereses, pero, por lo menos en mi caso, tengo suficientemente claro que esto no tenía que ver con mis roles anteriores en el Gobierno.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, primero hay que aclarar que nuestro invitado asumió la presidencia de una empresa operadora en marzo de 2006 y salió de dicha presidencia en abril de 2007, y entre su entrada y salida se postergó la puesta en marcha del Transantiago. Para postergarlo, hubo que modificar los contratos, cuestión que no me quedó clara en la declaración del señor Solari. No sé si hay algún malentendido, pero, para efectos de nuestro cuaderno aparte, es muy importante que quede claro que el Transantiago fue postergado durante el período en que fue presidente de esa empresa, lo que implicó, entre otras cosas, modificar los contratos del Estado de Chile con los operadores.

En esta Comisión tuvimos al subsecretario de Transportes, señor Danilo Núñez, quien nos dijo que el Gobierno se había sentido, según sus palabras textuales, "engañado" por la actitud de los operadores. Eso lo descubrieron concretamente el 10 de febrero de este año, fecha a la que denominó como 10F. ¿Qué opina usted de eso? ¿Se siente parte del engaño, como presidente de un consorcio, de un operador, tan importante? ¿Es falso?

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, insisto en el punto, porque quiero aclararlo absolutamente.

La decisión de postergar la tomó el Ejecutivo, supongo, después de haber evaluado que no estaban las condiciones adecuadas para iniciar el proyecto, lo cual provocó una modificación de los contratos, que no tenía que ver con la naturaleza misma de la relación entre los operadores y el Estado, que sí cambia con la modificación que ha llevado adelante el ministro Cortázar. Aquí sólo hay una modificación destinada a hacer posible la postergación. En dicha negociación participó el representante legal de la compañía, quien nos informó de todos los pasos.

Desde el punto de vista de quienes hicieron inversiones -quiero recalcar este punto-, la puesta en marcha tenía que estar vinculada a una capacidad del sistema en su conjunto para hacer funcionar los aspectos esenciales, esto es, la relación entre alimentadores y troncales, el funcionamiento adecuado del sistema de cobro electrónico, que hace posible una tarifa integrada y provee información sobre los viajes de un punto a otro de la ciudad.

En consecuencia, el esfuerzo desarrollado por los inversionistas pretendía que esto funcionara del modo más adecuado posible. El empeño en constituir compañías, en traer equipos desde el extranjero, en capacitar a miles de trabajadores, en ofrecerles condiciones laborales inéditas en el sector pretendía que esto funcionara del modo más adecuado posible. Ése fue el propósito principal. Además, se consideraron modelos como el colombiano, el Transmilenio, sistema de transporte urbano muy exitoso, para ponerlos en marcha aquí. El intento siempre fue cumplir el total de las exigencias planteadas por la autoridad, a partir de los contratos suscritos y firmados. En tal sentido, la disposición era trabajar muy duro para hacer realidad el proyecto y el cambio en las condiciones de transporte urbano de Santiago.

Una compañía tiene responsabilidad en lo que respecta a su propio desempeño, pero no sobre la totalidad del sistema. Por eso, comparto el juicio que aquí se ha vertido en muchas oportunidades, en cuanto a

que, desde el punto de vista de su puesta en marcha, el proyecto fue un desastre, que ha tenido aspectos muy negativos para la población.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero llevar a nuestro invitado hacia dos grandes temas: los contratos y las bases de licitación.

Después de escuchar a muchas personas que han asistido a esta Comisión, ha quedado la sensación de que existe falta de interlocución, de fragilidad del Estado, del gobierno o de los fiscalizadores para exigir el cumplimiento de las obligaciones, en tiempo y forma. El señor Solari algo ha adelantado.

Respecto de las obligaciones que asumió la empresa que usted presidía, ¿cumplió, en forma cabal, todas y cada una de las obligaciones que establecían las bases de licitación y, posteriormente, los contratos?

Ambos instrumentos, las bases y los contratos, ¿eran perfectibles o, de verdad, tenían falencias, errores y vacíos graves, lo cual explicaría una serie de problemas?

Además, quiero conocer su opinión respecto de los contratos. ¿Cree que hay una equivalencia en la prestación de ambas partes o era un tipo de contrato un poco inclinado a favor de los operadores y en perjuicio de la contraparte, que era el Estado de Chile? En tal sentido, alguien dijo que éstos eran contratos bastante garantistas, porque ponen más énfasis en las garantías del privado -en este caso, del operador-, que en las del Estado o de los usuarios.

También quiero saber si de verdad se hizo la fiscalización cuando usted era parte involucrada. ¿Llegaron a su empresa para contar cuántos buses había? ¿Tenían instalados todos los equipos tecnológicos? ¿Hubo una contraparte que hiciera cumplir las obligaciones, el calendario y los tiempos que establecían los contratos?

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, en relación con la naturaleza misma de los contratos, estoy absolutamente convencido de que la idea original de las bases estaban orientadas a conseguir, de algún modo, que vinieran inversiones extranjeras para hacerse parte en este proyecto. Creo que ése era el propósito principal del modo en que se organizaron.

A mi juicio, el establecimiento de parámetros basados en la demanda referencial era conceptualmente adecuado, pero tenían el gran defecto de que la investigación respecto de su base empírica, que era la encuesta origen-destino, era inadecuada. O sea, para estimar adecuadamente la demanda referencial, se

debería haber tenido una actualización de información muy sofisticada y de muy buen nivel. Y tengo la sensación de que los datos de dicha demanda referencial eran, en general, antiguos o estaban fundados en evidencia que no era la más adecuada.

Insisto: se puede elegir el camino que parezca más conveniente para construir un contrato de concesión. Por ello, el pago por pasajero transportado se puede hacer equivalente con una buena señal o, como ha ocurrido en varias concesiones de carretera, con una estimación de demanda referencial, con pisos mínimos garantizados, para que esto opere.

Sin embargo, a mi juicio, hubo dos graves problemas: primero, se hizo una investigación insuficiente, por lo cual los datos de demanda referencial sobre los cuales se sustentaba el tamaño de la flota, la frecuencia, etcétera, eran inadecuados. Entiendo que hasta hoy aún no tenemos información sólida sobre algunos de esos aspectos, por lo que este asunto seguirá funcionando de un modo relativamente incierto. Y segundo, tengo la sensación de que la fiscalización fue significativamente insuficiente.

Insisto, el esfuerzo de aquellos que hicieron inmensas inversiones para hacerse parte de un proyecto apuntaba a que el sistema fuera fiscalizado eficazmente. Las empresas pusieron a disposición todos sus equipos para que las tecnologías ofrecidas fueran incorporadas y por las cuales, además, los operadores iban a pagar al AFT. Se trataba de tres componentes: primero, el funcionamiento adecuado de los validadores; segundo, un sistema GPS de localización, y tercero, un administrador de flota. Hasta hoy, el administrador de flota opera de un modo muy inadecuado, si es que no funciona en lo absoluto. Asimismo, los GPS, como factores de localización -hoy asociados, de manera muy correcta por el ministro Cortázar, a un indicador de calidad de desempeño de las compañías-, todavía presentan falencias marginales, considerando que se trata de un sistema que no debería tenerlas. Entonces, no hay duda de que la fiscalización tuvo enormes deficiencias.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, pido que queden consignadas en el cuaderno separado dos afirmaciones: primero, que la investigación realizada para determinar la demanda referencial fue insuficiente.

El señor HALES (Presidente).- A propósito de la encuesta origen-destino.

El señor URIARTE.- Y segundo, que la fiscalización también fue insuficiente.

El señor SOLARI.- Señor Presidente, a pesar de que tengo una buena opinión de la encuesta origen-

destino, ésta debería haber estado actualizada al momento de la puesta en marcha del proyecto; sin embargo, tenía insuficiencias.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, por último, me interesa saber qué ocurre con los bancos, puesto que se han atrasado en más de tres meses.

Basado en su experiencia en el mundo privado, ¿qué nos puede contar al respecto? ¿Qué opinan los bancos de lo que ha pasado? ¿Van a dar el visto bueno o se oponen a que se firme? ¿Este atraso es normal, previsto, y no va a afectar en nada lo que todos queremos, que es que se renegocie y las empresas puedan operar?

El señor SOLARI.- ¿Qué bancos?

El señor HALES (Presidente).- Supongo que se refiere a los bancos que integran el AFT.

El señor URIARTE.- No. Me refiero a los bancos internacionales que están financiando la operación.

El señor SOLARI.- Según la información que tengo, que no es de primera mano, los bancos han venido a Chile a financiar este proyecto. Se trata de cuatro bancos -HSBC es el que los coordina- que tienen sus propios ritmos y tiempos. Mi impresión es que ellos van a avalar los cambios en los contratos, cumpliendo todos sus procedimientos internos, los que habitualmente operan en tiempos distintos a los que uno imagina que son las urgencias dramáticas que puede tener el funcionamiento del sistema de transporte público. Son bancos de gran tamaño, algunos públicos, y entiendo que aunque faltan procedimientos, en las próximas semanas van a dar su visto bueno.

El señor HALES (Presidente).- Respecto a una pregunta del diputado Uriarte, usted respondió que la demanda referencial tenía un error, porque estaba basada en datos insuficientes e inadecuados de la encuesta origen-destino. Al hacer esa afirmación, ¿quiere decir que los viajes que estaban estimados eran más o eran menos? ¿Qué quiere decir cuando señala que eran inadecuados? ¿Los ingresos que se les iban a pagar en base a la demanda referencial terminarían siendo negativos para las empresas o serían más de lo que merecían de acuerdo a la realidad? ¿Se suponían más o menos viajes que los reales? Le pido que precise un poco más.

El señor SOLARI.- Señor Presidente, una inadecuada estimación de la demanda lleva a una inadecuada estimación de la oferta. Puede darse en cualquier dirección. Lo que pasa es que todavía no está consolidado el proceso.

El punto esencial es que, en un momento, se llegó a entender que había que tener una flota de

determinado tamaño -4.500 buses-, y luego, sobre la base de adiciones a los estudios de la encuesta origen-destino, que habían fundado esta demanda, se aumentó en 900 equipos más entre octubre y diciembre. Tengo la sensación de que hasta hoy no está claramente establecida cuál es la demanda adecuada que justifica, no sólo el tamaño de la flota, sino también su localización y los servicios que la misma ofrece.

El señor HALES (Presidente).- Se habló de demanda referencial. Me preocupa ese punto, porque es el que, en el contrato, determina también pagos de dinero, independientemente de si se transportan o no los pasajeros.

El señor SOLARI.- No hay forma de saberlo, porque tendríamos que haber tenido un plazo más largo de vigencia de los contratos para estimar adecuadamente la flota, que todavía no se completa. La flota concordada en los contratos originales se va completando en el tiempo. Por eso, cuando la flota esté completa, hay que ver si efectivamente la demanda que estimaba el contrato era la adecuada.

La situación de caja de estas empresas -Alsacia tiene patrimonio negativo, lo que significa que tiene más pasivos que activos- es muy apretada, muy difícil. Lo que intento hacer es que se deje de pensar que ha habido ganancias a costa de esto, porque, por ejemplo, la evasión tuvo un efecto tremendamente negativo y, además, la mala calidad del servicio ha provocado, con toda seguridad, que muchos pasajeros eventuales hayan elegido otros medios de transporte y el surgimiento de la informalidad, lo cual es bien razonable, dadas las circunstancias.

En consecuencia, señor Presidente, permítame que no dé una respuesta precisa, porque tengo la sensación de que aún no es posible responder con precisión. Como bien ha dicho el ministro Cortázar, hay que esperar a que el sistema se normalice y sepamos, efectivamente, si con la flota de 6.400 buses, que establecen las últimas modificaciones a los contratos, las cosas van a funcionar, porque también es posible que tengamos un exceso de oferta.

El señor MONTES.- Es lo más probable.

El señor SOLARI.- En las actuales circunstancias, uno podría decir que no es problema que haya sobreoferta, pero esa oferta en exceso hay que financiarla de alguna manera, y con los actuales precios internacionales del petróleo, el costo marginal del bus adicional es muy importante.

Como pueden apreciar, no es posible dar respuestas tajantes. Me parece importante decirlo, porque a raíz de una mala interpretación se puede llegar a la conclusión de que el problema se resuelve adicionando buses, lo cual no presentaría ninguna dificultad si no tuvieran costos adicionales. Como hoy

esto está siendo financiado con subsidios fiscales, eso me preocupa mucho.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, también quiero agradecer la presencia de Ricardo Solari y su disposición a colaborar con nosotros.

Nuestro propósito es tratar de establecer lo que pasó, explicarlo y, a la vez, determinar las responsabilidades, aunque ya tenemos más o menos claro que hubo responsabilidades compartidas de los diferentes actores, públicos y privados, aunque con distintos grados de importancia.

En cuanto a lo que aquí se ha dicho, me parece que cuando se pone en marcha una empresa los pasivos son siempre más que los activos, salvo que el señor Solari nos esté hablando de la parte operacional. Por tanto, me parece normal que así haya sido.

Nuestro invitado dice que la oferta puede terminar siendo excesiva, pero eso depende de la velocidad de circulación de los buses, porque al aumentar la velocidad, disminuye el número de buses necesarios.

En cuanto a la encuesta origen-destino, creo que el mayor problema es que no captó los nuevos movimientos de la gente en la ciudad. La encuesta corresponde a los movimientos de la época en que se realizó -el 2002-, aunque corregidos, pero no da cuenta de los nuevos movimientos, que son distintos. Tanto es así, que uno de los grandes problemas del Metro tiene que ver con los movimientos desde la zona norte hacia el barrio alto, que ha generado un cuello de botella inmenso a esa empresa. Afortunadamente, eso ya lo detectaron y están estudiando la construcción de una nueva línea.

En relación con las declaraciones de Danilo Núñez, en rigor lo que él señaló fue que había sido engañado, porque el soporte tecnológico del AFT no estaba listo y porque los operadores sacaron a la calle menos buses que los comprometidos. Es decir, fue muy preciso, muy concreto en su comentario.

Señor Solari, quiero saber qué piensa sobre el tema de los incentivos, porque aquí se ha dicho que los contratos son malos porque no tienen los incentivos adecuados. Yo discrepo mucho de esa afirmación, porque es muy compleja. Quien firma un contrato debe cumplir las obligaciones que emanan de él. Los incentivos pueden propiciar que se cumplan con mayor o menor grado, pero no explican el incumplimiento.

Asimismo, quiero que nos diga si Alsacia sacó a la calle todos los buses que debía el día de inicio del Transantiago y a qué se debe la precariedad de la organización de la empresa en los terminales. Conocí directamente esa realidad. El día de la puesta en

marcha había un señor que lo dirigía todo. Decidía cuál bus salía y cuál no, si a un chofer le correspondía descansar o no, y todo a gritos. Había un nivel de precariedad que no guarda relación con la complejidad de la industria. Estuve en uno de los terminales, a las 5.30 ó 6 de la mañana, como alguna vez comenté.

Entonces, mi primera pregunta es si Alsacia estaba en condiciones de partir al inicio del Transantiago. ¿Cumplió?

La segunda pregunta se refiere al tema de los monopolios de alimentadores y troncales. A partir de su experiencia, que creo que es lo que más nos puede colaborar, ¿considera usted que es posible montar un sistema sobre la base de esos monopolios, especialmente si, como usted ha dicho, contamos con una institucionalidad pública precaria, sin el poder suficiente como para intervenir en los procesos de una manera mucho más expedita?

Quizás uno de los mayores problemas de todo esto es que la institucionalidad no estaba a la altura de las exigencias de fiscalización, como usted señaló, porque el problema no se reduce a más o menos fiscalización, sino que también incluye qué y cómo fiscalizar y con qué facultades.

Los primeros días de la puesta en marcha en los terminales había camionetas con funcionarios del Ministerio mirando desde afuera qué es lo que estaba pasando y tomando dos o tres notas. Todo muy precario.

En tercer lugar, me interesa el tema de las relaciones contractuales que cualquiera de estas empresas operadoras tiene con los pequeños empresarios. ¿Cómo está esa relación? ¿Qué ha ocurrido? Existe mucho descontento en buena parte de estos pequeños empresarios, que son contratados, les arriendan los buses y les pagan un porcentaje. ¿Cómo evalúa esa relación, durante el período en que usted estuvo? Ésa es una fuente de grandes conflictos para el futuro. Se trata de agrupaciones de pequeños empresarios, más la empresa madre, por la cantidad de buses que tiene.

Lo mismo me interesa saber respecto de los conductores. Hemos visto distintos conflictos entre las empresas y los conductores, que pueden ser determinantes en la viabilidad futura del sistema, por el tipo de relación. De partida, pueden hacer una huelga -y la han hecho-, porque no hay una buena regulación al respecto. Por lo tanto, me gustaría saber qué experiencia ha acumulado.

Quisiera entender más esa relación desde la experiencia que ha tenido, como elemento para comprender más su funcionamiento, para explicarnos sus defectos y fallas, tanto de diseño, implementación y puesta en marcha.

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, voy a partir por la pregunta relacionada con el aspecto laboral.

La situación laboral en el sector es muy distinta a la que existía antes. Hoy todos los trabajadores -el ciento por ciento- tienen contrato de trabajo. Además, hay una tasa de sindicalización altísima en el sector. Hay cerradas negociaciones colectivas en prácticamente todos los operadores, lo cual representa un cambio inmenso.

El señor MONTES.- Señor Presidente, pido que eso también quede consignado en cuaderno aparte, porque es un elemento nuevo, que es importante destacar.

El señor SOLARI.- Hoy, la Dirección del Trabajo tiene la posibilidad efectiva de fiscalizar. Todas las empresas han sido bien y sistemáticamente fiscalizadas. De hecho, se han cursado multas, y se ha hecho un esfuerzo especial con estas empresas. Con otra mentalidad, tal vez uno podría quejarse, pero se está tratando de crear una nueva realidad y un nuevo mundo laboral en un sector en que antes había mucha precariedad.

Obviamente, hay reclamos y situaciones complicadas. Lo más complejo son las jornadas, los cambios de programación, que afecta a los choferes y a sus familias. Pero estamos ante una realidad de empresas que tienen interlocutores.

No estoy hablando sólo de la empresa en que me tocó participar, sino de todas. Existen sindicatos y la gente se sienta a conversar a la mesa con la contraparte. Eso es un gran valor contemplado en el proyecto.

Los contratos han funcionado, pero tienen dos problemas: primero, que las tasas de falla de los equipos del antiguo plantel de buses son muy altas; y segundo, se está viviendo permanentemente una transición.

Estas empresas viven una transición rumbo a su extinción en el tiempo, lo cual también genera una situación de precariedad para ellos, más allá de la relación de una empresa privada.

Además, nunca se hizo una política, como en otros países, de "chatarrización" o de reconversión de estos pequeños empresarios. En Chile no se hizo. El Estado se ahorró una cantidad de recursos al no aplicar una política maciza de reconversión de estas pymes. Ahora están en una situación de transición que, obviamente, los pone en una situación de inestabilidad. Hacia adelante no se sabe qué va a pasar con ellos.

En particular, Alsacia apuntó a reducir sistemáticamente la cantidad de equipos arrendados y

pasó a tener sólo los propios. Ésa ha sido una política deliberada.

El señor MONTES.- ¿Cuál era la relación cuando usted salió?

El señor SOLARI.- Más del 80 ó 90 por ciento ya son propios.

El señor MONTES.- Dentro de esos propios, ¿se incluye chatarra o sólo son nuevos?

El señor SOLARI.- Los antiguos son muy pocos.

Sobre el tema de la puesta en marcha en los terminales, uno se puede preguntar lo siguiente.

Se estableció la puesta en marcha sin exigir a los operadores que tuvieran los terminales construidos. Fue una decisión que se tomó y la operación se hizo en condiciones materiales originales muy básicas, como les consta, porque algunos están en sus distritos. Francamente, es más bien un sitio eriazo bien cerrado, para efectos de seguridad, pero tiene condiciones de trabajo muy difíciles en el invierno. Ese aspecto va a cambiar de manera muy importante, porque entiendo que se están concluyendo los terminales definitivos, con un estándar significativamente mejor de lo que es la operación actualmente.

En su origen, la operación era compleja, que se derivaba del intento de echar a andar cosas sin que estuviesen resueltas las bases de infraestructura mínima.

Recorrí todos los terminales y en todos percibí serios problemas de acceso. Se hacía rodar equipamiento sumamente sofisticado sobre largas calles de tierra.

En relación con la cantidad de buses, la disposición es cumplir los programas que establece el ministerio. La idea de sacar todos los buses a la calle parece muy razonable, pero ellos se sacan a la calle de acuerdo con las instrucciones que entrega la autoridad, que define el número de buses que salen por hora, por día o en determinados momentos.

La disposición siempre fue cumplir con el ciento por ciento, porque, cuando se ha hecho una inversión muy grande y el riesgo de una penalización consiste en la caducidad de la concesión, entonces se cuida dicha concesión. Eso es algo muy importante a considerar.

Estoy de acuerdo con que el transporte de pasajeros es esencial. Pero el contrato incluye en sus bases que la penalización concluya la concesión, lo cual es muy duro para aquellos que tienen inversiones significativas puestas en la calle y, por tanto, entienden el mensaje y tratan de cumplir el contrato.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, quisiera reiterar la pregunta sobre cómo ve la posibilidad de que monopolios de zonas alimentadoras y de troncales operen realmente.

Además, deseo pedir que se solicite información al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre la situación de los terminales de cada uno de los operadores, las condiciones, la limpieza, etcétera. Es muy importante porque las condiciones determinan mucho el funcionamiento.

También quiero que se consulte al Ministerio de Transportes sobre su estimación sobre cuántos buses sacó Alsacia. En la Comisión se nos dijo que el 10 de febrero sólo salieron 1.700 de los 4 mil y tantos que debían salir. Sin embargo, el señor Solari afirma que salieron todos.

El señor SOLARI.- Todos los que se solicitaron.

El señor MONTES.- Entiendo que son los que estaban contemplados en el contrato.

El señor SOLARI.- Claro. Los que la autoridad solicitó para ese día. También hay que decir que Alsacia tenía una cierta ventaja porque tenía su tecnología instalada con anticipación.

De la forma en que ocurrieron las cosas, hubo un momento en que se dijo que se dejaran fuera los buses que no tuvieran su equipamiento, con la tarjeta y otros elementos.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para solicitar los oficios señalados por el diputado Montes al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: el relativo a los terminales y el relacionado con el cumplimiento de Alsacia?

El señor MONTES.- Señor Presidente, la información de los terminales debe venir detallada, con especificaciones sobre los baños, etcétera, y el conjunto de condiciones tecnológicas que debían tener.

En los terminales hay una memoria de información muy precaria; es una antena similar a las que se necesitaban los televisores antiguos, de hace 20 años.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, solicito que se incluyan fotos.

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

Acordado.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, comparto las consultas del diputado Carlos Montes a don Ricardo Solari sobre el tema de los choferes.

Una de los temas a que aludió ayer manifestó el señor Andrés Silva fue la educación de lo choferes. No sólo me interesa conocer las condiciones de

infraestructura o de contratos formales. Previo al 10 de febrero, ¿cuántos choferes fueron capacitados para el nuevo plan, que contemplaba nuevos recorridos y nueva tecnología?

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

La señora CRISTI.- ¿Cuántos de los antiguos choferes fueron contratados?

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, con respecto a los monopolios, el gran debate es sobre cómo se puede producir una situación de concesiones de exclusividad y, simultáneamente, puede hacer modificaciones de servicios. Por ejemplo, operadores que tienen una zona de exclusividad pasan hacia otra zona de concesión. Esto es algo que el contrato no contempla, pero se hace sobre la base de un procedimiento de compensaciones que creo que aún no está claro. Allí hay un campo relevante que se debe tratar. Tengo la sensación de que, en esa lógica, se puede superar la situación de zonas de exclusividad. Es decir, se debe establecer un mecanismo que permita hacer transferencias considerando los efectos patrimoniales del hecho de que un concesionario opere en zonas exclusivas de otro.

En ese contexto, la única posibilidad -a menos que se haga un cambio radical- es actuar sobre la base de un principio de compensación que existe en muchas otras áreas de actividades. Hay que desarrollar una institucionalidad en ese sentido, generar una base patrimonial para entregar las compensaciones que se originen por los cambios de oferta y demanda. Eso hoy no está establecido, pero no cabe duda de que hay que hacerlo.

Con respecto a los choferes, la realidad del sector laboral de la Región Metropolitana es que hay un número limitado de conductores disponibles. Como desafortunadamente no existe una formación sistemática -como ocurre en otras áreas-, ellos se forjan sólo con la sola experiencia. El grueso de los conductores del Gran Santiago viene del sistema antiguo. Existe una alta rotación en las compañías y tienen muchas otras alternativas de empleo.

En la actualidad han ocurrido dos fenómenos simultáneos: ha aumentado la cantidad de buses y, por otro lado, ha habido una política creciente de respecto de la jornada de trabajo, lo que va a generar más oportunidades de empleo en el sector. Por ese motivo, es posible imaginar que un número muy significativo -si no el total- cuenta con una plaza de trabajo y, hacia el futuro, debería continuar siendo así.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero que el señor Solari se refiera al diseño de Transantiago, específicamente al sistema alimentador-troncal.

Muchos invitados han dicho que nunca se propuso ninguna otra opción, ni siquiera por parte de los operadores. Incluso, en algún momento se dijo que el alimentador pudo haber sido mucho más libre -a criterio de los operadores- y el troncal más establecido. Refiérase a eso.

También, pido que se explique sobre las mallas de recorridos. De una u otra forma, el espíritu del sistema anterior era satisfacer las necesidades de la población. Ahora, efectivamente, tenía ciertas ineficiencias -lo hemos debatido en extenso-, pero satisfacía las necesidades de la población.

Hoy tenemos mallas de recorridos que han dejado poblaciones completamente aisladas. ¿Qué opinión tiene al respecto? ¿Qué pasa con esas mallas de recorridos?

Quiero que también se refiera a los buses grandes, que llevan una cantidad enorme de pasajeros de pie, al contrario de lo que ocurría con las micros amarillas, que ofrecían más posibilidades de que uno se transportara sentado. Pero en los actuales buses, lo más probable es que uno vaya de pie. ¿Qué opina respecto de esos cambios de buses que, de una u otra forma, afectan la calidad del transporte?

¿Qué opina de los trasbordos y cómo han dañado la calidad de vida de las personas? ¿Era fundamental que hubiese esa cantidad de trasbordos o pudo haber sido menor?

¿Qué cambios se han producido como para que ya no estén las condiciones para que usted siguiera y tomara la decisión de salirse? ¿Tiene que ver con el dinero que hoy inyecta el Estado, al cual se ha referido? ¿Por qué? A usted como operador, le debiera dar lo mismo. ¿O se debe a un tema político, por las relaciones que tenía antes y que ahora considera que lo afectan? ¿Estima que ahora sí existe incompatibilidad? Refiérase a esa situación.

¿Este sistema saldrá adelante o necesitará de un subsidio permanente del Estado? ¿Qué sensación tiene al respecto?

El señor Solari señaló que el Gobierno había cometido errores y desprolijidades. Además, expresó que el más grave había sido echarlo andar el 10 de febrero con las debilidades que tenía. ¿Se podría referir a esos errores y desprolijidades? ¿Nos podría decir, desde su punto de vista, cuáles fueron esos errores y desprolijidades que cometió el Gobierno?

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

El señor BURGOS.- Es fundamental que se abrevien las preguntas.

El señor HALES (Presidente).- Además, propongo que en vez de intervenir por cinco y tres minutos lo hagan sólo por tres y dos minutos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, no tengo la capacidad de síntesis que tienen otros. Por lo tanto, necesito el tiempo que usted dispuso originalmente para las preguntas: cinco y tres minutos.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿hay acuerdo para sesionar hasta las 13.30 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el señor Solari.

El señor SOLARI.- Señor Presidente, la idea de un sistema de alimentadores y troncales estaba basado en la experiencia internacional en sistemas de transporte de calidad. Ése es el supuesto básico. Por lo tanto, el diseño aplicado en Santiago pretendía apropiarse de esa experiencia internacional. Pero hay dos asuntos que se mencionaron que, a mi juicio, son muy esenciales para el adecuado funcionamiento del sistema.

En primer lugar, para que esto funcione de manera adecuada, los servicios que cubren el territorio deben estar disponibles para todos sus habitantes; por tanto, no deben quedar zonas de la ciudad sin cubrir, como efectivamente ocurrió en el diseño.

En segundo término, tiene que haber una frecuencia que haga que el trasbordo sea, para quien lo realiza, un progreso en su velocidad de desplazamiento desde un punto a otro de la ciudad. Pero pasó que áreas importantes de la ciudad quedaron sin ser cubiertas y no había ningún modo de controlar la frecuencia y, por lo tanto, la conexión entre alimentadores y troncales. Esto ocurrió porque se definió un tamaño de flota asociado a una determinada hipótesis de demanda, que señalé hace un momento, originado en una encuesta origen-destino que no se actualizó y no se puso a punto a la realidad de febrero.

Además, los diseños, servicios y recorridos se establecieron sobre la base de esa información. Se les dijo a los operadores: "Ustedes tienen que operar con esta flota, con estos recorridos y en estos servicios". Desde ese punto de vista, el diseño tenía fallas de información bien relevantes y tengo la impresión de que no es posible ninguna normalización sin que esa información sea completa.

Se redujo la flota para hacer viable este funcionamiento tronco-alimentador. Además, el hecho de tener una tarifa integrada que no se quería subir más de la que estaba en vigencia, generó que, para cuadrar los números del sistema -es una presunción intelectual mía-, se tuvo que disminuir el tamaño de la flota,

porque, de lo contrario, bajo cualquiera otra consideración, se tendría que haber incrementado.

El sistema tronco-alimentador tiene una exigencia inmensa de información al usuario, para que la gente sepa perfectamente cómo usarlo. Así funcionan los sistemas de transporte en todo el mundo, en que la población está absolutamente informada, al detalle, de cuáles son las conexiones. La verdad es que hemos sido testigos de una insuficiencia dramática de información. En la experiencia colombiana se hizo una campaña que duró varios años, que comenzó en los colegios, con el objeto de enseñarles a las familias a trasladarse de un punto a otro de la ciudad.

En el diseño del transporte moderno, los troncales son, básicamente, metros de superficie y por eso se desplazan a alta velocidad y provocan el efecto hipotético -que no es el caso- de reducir los tiempos de traslado. Para que esto funcione -perdónenme que me alargue-, también es esencial la existencia de vías exclusivas o segregadas con fiscalización, para que se materialice de modo exitoso, generando este efecto virtuoso que se quería sobre el tiempo de traslado. Efectivamente, eso tampoco ocurrió; algunas obras de infraestructura básica -por ejemplo, la conexión entre el centro y el sur de la ciudad- hasta el día de hoy no está terminada.

También se me pregunta cuál es el cambio. Una cosa es una concesión que se financia sobre la base de una tarifa y otra aquella que se deduce de un financiamiento fiscal. Son dos asuntos enteramente distintos. Entré a un esquema donde esto ya estaba definido. Las reglas del juego se acordaron en 2004, cuando no tenía ninguna relación con el sector privado y, en el sector público, no tenía ninguna relación con el tema que hoy nos convoca. Por lo tanto, para mí es una realidad enteramente distinta.

En cuanto al futuro, nunca se me ha pasado por la cabeza que los santiaguinos puedan disfrutar de un transporte de calidad sin que el Estado entregue un subsidio. El tamaño del subsidio podrá ir cambiando con el paso del tiempo, pero el subsidio francamente es una realidad necesaria.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Y en cuanto a los errores y desprolijidades que usted mencionó?

El señor SOLARI.- Señor Presidente, ya he mencionado varios.

Una parte muy importante radica en la infraestructura; otra, en los componentes tecnológicos, que hasta hoy no están resueltos; una tercera corresponde a todos los temas que tienen que ver con la información, y un cuarto, los que se relacionan con la fiscalización. Si se juntan estos cuatro elementos, la verdad es que son todos errores bastante relevantes.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, en primer lugar, me interesa tratar el tema de la reserva técnica que se enteró por las empresas operadoras que se asignaron la licitación del Transantiago que, a mi juicio, fue cuantiosa.

Al respecto, me gustaría saber cómo Alsacia enteró esa cantidad de millones de dólares para postular a la licitación. ¿Incluyó bienes como capital? De ser así, ¿cuáles fueron?

En segundo término, la licitación contemplaba para algunas unidades de negocio sólo buses nuevos. Tengo la impresión de que las unidades de negocios que licitó Alsacia eran de esa característica. En ese sentido, ¿hubo un cumplimiento cabal de esa exigencia o aún siguen circulando buses antiguos en estas unidades de negocio que licitó Alsacia?

Entiendo que Alsacia contrató buses antiguos, por lo que me gustaría saber, si es posible, cuánto se le ofreció a esos empresarios por el arriendo de sus buses. Esto es importante porque nos da algunas luces por ciertas quejas que han planteado algunos invitados, en el sentido de que el 9 de febrero había 7 mil buses circulando, que luego se hicieron escasos cuando el Transantiago entró en vigencia. Entonces, ¿cuántos buses antiguos circularon desde el primer minuto? ¿Cuántos circulan actualmente? ¿Alsacia tenía que tener sólo buses nuevos? De ser así, ¿por qué todavía no se ha cumplido con esa exigencia? ¿Cuánto se paga a esos empresarios por el arriendo de los buses?

Respecto de los buses nuevos, he recibido muchas quejas por lo mal equipados que vienen en su interior, puesto que la gente no se puede afirmar, los asientos son muy altos -es decir, fueron hechos para personas más altas- y tienen un desnivel opuesto al que debería tener un asiento -esto es para la risa-, puesto que tienen una inclinación hacia delante. Lo anterior, que podría parecer gracioso, provoca efectos muy problemáticos en los pasajeros.

Por ejemplo, he conversado con personas que han sufrido fracturas de columna en sus últimas vértebras, debido a que la oscilación de un bus oruga es mucho mayor que la de uno pequeño y, al asentarse el bus en el suelo, sobre todo las mujeres, que debido a la falta de calcio sufren osteopenia y osteoporosis mayor, han sufrido fracturas de columna, que constituyen lesiones graves que, en muchos casos, dejan secuelas de por vida. Incluso, presentamos tres querellas criminales al respecto.

Por lo tanto, la cantidad de accidentes al interior de los buses es tremenda y me gustaría tener alguna apreciación al respecto.

Finalmente, ¿de dónde obtuvo los créditos Alsacia para comprar los buses? ¿Cuántas cuotas se han pagado? Es posible que las respuestas a mis preguntas constituyan información propia del ámbito de la empresa privada, pero lo pregunto porque esta situación está afectando no sólo a los santiaguinos, sino también a todo Chile. El subsidio es para las empresas privadas; el Estado "se pone". Sería interesante saber esa información.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, la hora de término de la sesión es a las 13.30 horas. Como tengo que suspender la sesión para ir a votar, les propongo que lo hagamos, reanudemos la sesión cinco minutos después de la votación, por los 34 minutos de que ahora disponemos.

Señor Solari, ¿aceptaría quedarse todo ese tiempo?

El señor SOLARI.- Señor Presidente, tengo lamedor disposición del mundo, pero no me puedo quedar después de las 13.30 horas.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien.

Entonces, no debatamos más para no perder tiempo, ya que tenemos que ir a votar.

Si todavía está aquí cuando reanudemos, pues enhorabuena.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Agradezco la presencia de nuestro invitado, pese a la extensión del horario de la sesión.

Tiene la palabra el señor Solari.

El señor SOLARI.- Respecto de los temas del financiamiento, quiero decir que el subsidio que se está otorgando está destinado, básicamente, a resolver un problema del sistema: que cuando éste no tiene ingresos, se tiene que subir las tarifas.

La estimación de los subsidios que se han hecho tienen ese propósito: poder asegurar el financiamiento del sistema. Desde ese punto de vista, operan a la manera de una suerte de subsidio a la demanda y no de un subsidio a la oferta.

Entiendo que las compañías están absolutamente al día en todos sus pagos, porque varios de ellos, por la misma estructura de financiamiento de estos proyectos de inversión de gran tamaño, requieren el pago de cuotas adelantadas. Entonces, eso hace que la mecánica de funcionamiento sea que, básicamente, los ingresos del sistema vayan como ingresos a la operación misma, y el pago al financiamiento, ya sea de equipamiento o de otros aspectos del proyecto, como pueden ser los terminales, tienen otra estructura de financiamiento, que son de más largo plazo y que incluyen cuotas adelantadas.

Coincido con que el equipamiento, por muchos motivos, tiene inadecuaciones respecto de lo que es la realidad del país, pero son las normas que estableció la autoridad. Nada se ha hecho fuera de los parámetros que estableció la autoridad y, como un aspecto adicional negativo, desafortunadamente este equipamiento funcionó por un período largo de tiempo en condiciones que no tenían nada que ver con el requisito esencial, cual era que íbamos a tener un nuevo sistema de transporte con una nueva infraestructura. No hubo un nuevo sistema de transporte, por un período muy largo de tiempo, y este equipamiento convivió, por un período largo de tiempo, con el viejo sistema de micros amarillos y, luego, también funcionó en condiciones de infraestructura francamente lamentables, que han tenido efectos muy negativos sobre su calidad y condición.

Algunos terminales están ubicados en sitios eriazos y su acceso es muy difícil y complicado. Por eso, hay efectos negativos y algunas personas han sido afectadas, por lo que es muy importante que el sistema sea capaz de compensarlas de alguna manera, más allá, incluso, de las normas aplicables relacionadas con seguros de accidentes del tránsito.

En relación con la reserva técnica, las compañías han hecho de distintas formas sus contribuciones a la reserva técnica. Es necesario decir que la propia reserva técnica fue afectada por la suspensión de octubre de 2006, ya que había consideraciones respecto de contribuciones a la reserva técnica que funcionaban a partir del hecho de que el sistema entraba a regir en ese mes, lo que no ocurrió. Entonces, puedo afirmar con certeza que la empresa cumplió los compromisos que había adquirido, en las condiciones originales del contrato, que luego fueron modificadas por la suspensión de la puesta en marcha de octubre de 2006.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero ser muy sincera. Anoche me quedé hasta las 3 de la madrugada leyendo información sobre el señor Solari y sobre su participación en todo el proceso del Transantiago.

En páginas de internet leí opiniones de chilenos comunes y corrientes en que aparecía una enorme crítica a los políticos, en general. Algunos se refieren a los de la Concertación.

Este tránsito desde el mundo público al empresarial, de la defensa de los intereses de la gente a los de los accionistas, ha sido muy criticado desde su sector político. Lo menos que han dicho miembros de su propio partido es que es altamente preocupante.

He llegado a la convicción -y lo digo, entre otros, por usted y los señores Estévez y Harcha, que

trabajó en Concesiones y redactó contratos del Transantiago, pero que después pasa a formar parte de la plana ejecutiva de Alsacia- de que este tipo de actitudes, sin calificar las suyas y sus intereses personales, le hacen un tremendo daño al país y, sobre todo, a aquellos que nos dedicamos al servicio público con las mejores intenciones y ganas de hacerlo bien. En ese sentido, quiero hacerle varias consultas.

En primer lugar, ¿qué hace que un ex ministro del Trabajo, un ex jefe de campaña de una candidatura presidencial -la de Michelle Bachelet-, pase a ser director de la empresa Alsacia, operador que tenía el 30 ó 40 por ciento de la participación en el Transantiago?

Leí en la prensa que el señor Jana, asesor legal de la empresa, había dicho que incorporar a sus filas a un profesional con nexos y experiencia en las relaciones con las autoridades de políticas públicas es tremendamente importante. ¿Por qué? Por haber tenido altas responsabilidades en el servicio público. De acuerdo con lo que publica la prensa, ésa fue la motivación de su contratación en dicha empresa.

A su vez, usted dice que el tema laboral es un área en el cual puede aportar experiencia como ex ministro del Trabajo. Son miles de trabajadores.

Específicamente, quiero que me comente dos alcances. En primer lugar, fue ministro del Trabajo y, coincidentemente, los operadores de Alsacia y Santiago Express concentraban el 70 por ciento de las sanciones que cursó la autoridad actuando como fiscalizador o verificando reclamos de los afectados. Usted había sido ministro del Trabajo, después era director de la empresa Alsacia, uno de los principales operadores. ¿Cómo actuó frente a esto? Para la gente es frustrante, sorprendente y molesto. Se lo transmito, porque ése es uno de mis deberes: estoy aquí para representar los derechos de la gente afectada con este drama, descalabro y caos que ha significado el Transantiago.

¿Cuál fue su participación en esto? ¿Cuál fue su aporte en el área laboral? He notado que hay puros conflictos, pero no hay ninguna solución ni aportes. En la prensa no aparece su aporte en el área laboral. Por el contrario, cuando había que pronunciarse, hubo silencio en esto de las fiscalizaciones, en el incumplimiento de los contratos de los trabajadores, en que la empresa que usted dirigió recibió el 70 por ciento de esas infracciones.

Por otro lado, después de haber escuchado su presentación y sus comentarios sobre el Transantiago, en la que reconoció que no tenía gran expertise en el transporte, sino que eran otras sus áreas, quiero decirle que, con fecha 23 de octubre de 2005, la sociedad Alsacia Express comenzó la prestación de servicios del transporte público de pasajeros,

asociados a una unidad de negocios N° 1 del Transantiago que implicó la operación de 533 buses al inicio de la etapa de transición y que alcanza la misma cantidad al inicio de la etapa de régimen.

El 24 de marzo, usted era presidente de Alsacia. Los operadores de esa empresa se quejaron de la marcha del Transantiago, se produjeron pérdidas gigantescas causadas por las omisiones, negligencias y faltas de la cartera en el control, invasión vías y clonación de recorridos. ¿Cuál fue su aporte en este punto? El propio señor Navarrete no se quejó de su incorporación, sino que, por el contrario, dijo: "La incorporación del señor Solari va a ser de gran beneficio para todos los operadores". Claramente, está diciendo que sus vínculos o nexos con el Gobierno iba a causar un gran beneficio a las empresas. Entonces, me gustaría que aclarara eso.

Por otra parte, los propios operadores se quejaron muchísimo del señor Estévez, del rol que había cumplido, de su indolencia, de su indiferencia frente a este plan. Sin ir más lejos, dijeron que él había dejado en crisis el Transantiago. ¿Qué opinión tiene del desempeño y de la labor del ex ministro Estévez en el desarrollo del Plan Transantiago?

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, la diputada ha hecho una serie de afirmaciones y preguntas, y una parte de ellas las había respondido al inicio de esta sesión, cuando ella, desafortunadamente, no se encontraba presente.

En todo caso, quiero reiterar lo que he señalado. Asumí esta responsabilidad porque siento y entiendo que uno no tiene que restarse a la posibilidad de realizar actividades en el sector privado. De lo contrario, la única posibilidad sería que uno fuera empleado público en forma perpetua y me parece que ése no es el único camino de trabajo. Me atreví a desarrollar esa actividad, porque me pareció que el proyecto tenía una gran importancia. Estoy totalmente convencido de que la solución de estas dificultades es trascendental para la calidad de vida de mucha gente, que su fracaso ha sido muy dañino y que ha provocado dolor y dificultades a la gente. Asumí la presidencia de esta empresa y me dediqué consistentemente a tratar de desarrollar sus efectos.

Lo que señaló la diputada Nogueira en relación con la fiscalización y a lo había señalado. Dije que la existencia de empresas legalmente constituidas en un sector permitía la acción de la Inspección del Trabajo libremente y que eso no tiene nada que ver con el hecho de que yo haya sido una autoridad en la materia. Por el contrario, demuestra la independencia de la Inspección del Trabajo. El total de

infracciones cursadas corresponde, más o menos, a la porción e importancia que estas empresas tienen sobre el total de trabajadores. Creo que hoy hay una posibilidad de verificar si se cumplen o no los contratos, porque hay contratos de trabajo. Hoy existe negociación colectiva en todas estas empresas y también hay sindicatos que funcionan en todas ellas. Es una realidad nueva, que me parece muy positiva.

Ahora, siento que el conflicto que se materializó entre las empresas nuevas que entraban al sector y las viejas micros amarillas quedó resuelto, entre otras cosas, por la decisión de los principales líderes de ese sector de hacerse parte del sistema en la licitación -porque se hicieron parte y tuvieron posibilidad de organizarse de una nueva manera- y, además, por la propia puesta en marcha del proyecto. También hay que tener un juicio más tranquilo e imaginar cómo uno se incorpora a un proyecto, pensando en que puede hacer un bien al país y eso tiene un efecto que...

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me sorprende lo que dice el señor Solari en cuanto a su intención de aportar en este gran proyecto, porque eso no es lo que sostiene Alsacia. Cuando se le pregunta a usted, habla del aporte que va a hacer en el área laboral.

El diario La Nación también informa que los sindicatos del Transantiago piden una reunión urgente con el ministro para evitar movilizaciones. Además, se refiere a su silencio sobre estas movilizaciones y sobre los problemas que estaban enfrentando los trabajadores.

En consecuencia, con legitimidad me pregunto -y también se lo preguntan todos los chilenos, sobre todo los santiaguinos que sufren hoy los problemas y el drama del Transantiago-: ¿por qué trabaja ahí el señor Solari, si no es por sus vínculos con la Presidenta Michelle Bachelet y con el Gobierno? Se lo pregunto sólo con el ánimo de aclarar el punto, porque esas actitudes -que se van a normar por el Parlamento- son las que hacen daño a todos los políticos. Por eso, quiero que lo aclare, porque a todos nos meten en el mismo saco de los que transitan del mundo público al privado y después vuelven al público. Eso nos perjudica a todos.

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, en relación con la realidad laboral del sector, ya señalé, en dos oportunidades, que hoy tenemos un sector que está cubierto casi en un ciento por ciento por la negociación colectiva, lo cual no existía en 2002 ó 2003. No sé si la diputada Nogueira conocía la realidad laboral del sector en esos años.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No tanto como usted.

El señor SOLARI.- En segundo lugar, la tasa de sindicalización cubre casi al total de los trabajadores. Son realidades muy significativas.

Insisto en que cualquiera puede ejercer su derecho a trabajar en el sector privado. Es cierto que la realidad laboral actual es distinta a la que había en el sector hace dos años y, a mi juicio, eso está fuera de discusión. Considero muy positivo que exista fiscalización y me parece estupendo que la Dirección del Trabajo ejerza sus atribuciones. En consecuencia, desde ese punto de vista, no tengo por qué considerar negativo que el mundo laboral tenga la posibilidad de exigir y ejercer sus derechos. Eso no me parece inadecuado.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Cuál es su opinión sobre el desempeño del ex ministro Estévez?

Nuevamente se mantiene la interrogante sobre por qué lo contrataron en esta área. Lo que podemos ver es que se debió a sus vínculos con los gobiernos de la Concertación. Así lo ha sostenido, por ejemplo, el señor Navarrete, quien destacó el beneficio que significaba su incorporación. Me cuesta entender que usted, como presidente de Alsacia, no haya tenido nada que ver en la postergación del Transantiago, con el tremendo daño -según señalan los operadores de su firma- que había causado esa postergación. ¿Qué pasó? ¿Cuál fue el rol que desempeñó si a usted le pagaban para favorecer a la empresa Alsacia?

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

El señor SOLARI.- Señor Presidente, en el período en que ejercí la presidencia hubo una postergación que fue francamente beneficiosa.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Para los operadores.

El señor SOLARI.- ¿Entiende qué hubiera ocurrido si esto, en lugar de comenzar en febrero, que fue un desastre, hubiera comenzado en octubre? Ésa fue una decisión que tomó la autoridad sobre la base de antecedentes que tenía a su vista, que ojalá hubiera mantenido en consideración en el período posterior, de manera de haber hecho las cosas de manera más razonable.

Además, siento que no hay que generar la sensación de que las personas que trabajan en el sector privado tienen que ser todas de la oposición. ¿Por qué no podemos ejercer ese rol otras personas? De un conjunto de ofertas laborales que tuve, elegí la que me pareció más cercana a un proyecto que podía tener un impacto positivo. No lo ha tenido porque su aplicación

ha sido muy negativa y lo siento, lo comprendo y lo reconozco claramente.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- O sea, ¿se siente fracasado en ese trabajo?

El señor SOLARI.- Siento que el proyecto está muy lejos de haber satisfecho las expectativas que se generaron. Eso está fuera de discusión.

Creo que se hizo un esfuerzo en algo que podía ser bueno. Por lo menos, consiguió dos cuestiones: que hoy tengamos una realidad laboral distinta y, sobre la base del trabajo de comisiones como ésta, tratar de corregir situaciones para tener, en algún momento, el transporte público que se merecen los santiaguinos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y su opinión sobre el señor Estévez?

El señor SOLARI.- Sobre el señor Estévez, en verdad, no tengo antecedentes adecuados para emitir un juicio sobre el ex ministro Estévez, que ya estuvo en esta Comisión.

A él le correspondió tomar una parte de las decisiones y responsabilidades en un momento complicado. Pero, al menos en un momento de su desempeño, logró sentar las bases de un sistema que deberemos resolver y arreglar con mucho empeño. Insisto en que no tengo un juicio específico, porque no estaba en situación de observar su desempeño en el momento en que era ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Los comentarios de la empresa Alsacia fueron emitidos cuando usted era su director. O sea, ¿usted no tiene opinión porque es amigo de él? No logro entenderlo.

El señor SOLARI.- Entiendo que los juicios de la empresa se refieren al momento en que el señor Estévez era ministro. Y en ese momento, yo no tenía ninguna relación con...

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- No. Me refiero a la crisis con que él habría dejado al Transantiago.

El señor SOLARI.- Insisto: la situación nunca consistió en que...

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, tengo la obligación de decirle que está excedida en el uso de su tiempo reglamentario.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- O sea, ¿no tiene opinión sobre el señor Estévez?

El señor SOLARI.- Tengo muchas opiniones sobre él.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Me imagino que deben ser muy amigos.

El señor SOLARI.- Nunca se dio la situación de que el señor Estévez fuera ministro y yo estuviera vinculado a Alsacia. Eso jamás existió.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¡Me refiero al desempeño de él sobre el Transantiago, señor Solari!

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, estoy tratando de hacer cumplir el Reglamento.

Tiene la palabra el diputado Carlos Olivares.

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, da la impresión de que nuestra labor como Comisión Investigadora es tener una opinión sobre el señor Estévez.

El señor HALES (Presidente).- No estoy objetando los contenidos de las intervenciones; sólo señalo que hay un acuerdo para terminar la sesión a las 13.30 horas.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Pero es un tema demasiado importante.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputada, no estoy juzgando la importancia del tema; sólo estoy diciendo que los diputados se restringieron en su tiempo. Sin embargo, la diputada Nogueira pidió que no se restringiera el suyo, de ocho minutos, pero ya se ha excedido de su tiempo y lleva ya alrededor de once minutos. Por lo tanto, debo hacer respetar nuestra obligación reglamentaria. No tengo nada contra los contenidos de sus preguntas.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, ¿es posible prorrogar la sesión por diez minutos?

El señor HALES (Presidente).- No hay acuerdo, señor diputado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Quién no está de acuerdo?

El señor HALES (Presidente).- No tengo la obligación de decir quién no está de acuerdo.

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

-Se levantó la sesión a las 13.30 horas.

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