

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 40ª sesión celebrada el martes 20 de noviembre de 2007, de  
11:35 a 14:08 horas.

---

**SUMARIO:**

Se recibió a don Hernán Somerville, Presidente del Administrador Financiero del Transantiago.

**ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

1.- En relación con el punto N°4 de la cuenta se acordó enviar al Ministerio de Transportes los antecedentes proporcionados por el señor Alexandre Velkov respecto a un frecuenciador de transporte público electrónico.

2.- Solicitar al Ministerio de Transportes se sirva remitir el último estudio elaborado por la Compañía Aditiva referido al funcionamiento del Administrador Financiero del Transantiago.

3.- Solicitar al Administrador Financiero del Transantiago se sirva informar a esta Comisión si comunicaron, formal o informalmente a autoridades de gobierno respecto del contenido de la auditoria efectuada por los bancos accionistas a dicha entidad en enero 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 Silber y la Intendente de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano y a los ex Intendentes señora Ximena Rincón y señores Marcelo Trivelli y Víctor Barrueto.

### **III. CUENTA:**

1.- Oficio de la Dirección del Trabajo, a través del cual remite los informes obtenidos de su Registro de Multas, aplicadas a las empresas **Buses Metropolitana S.A.** y **Buses Gran Santiago S.A.** Respecto de la empresa **Gran Santiago S.A.**, ésta no registra multas.

2.- Comunicaciones de los Gerentes Generales de los Bancos de Crédito e Inversiones y de Chile, por las que excusaron su participación en la sesión del día de ayer.

3.- Correo electrónico del señor Carlos Yerkovic, mediante el cual expresa su opinión respecto de las utilidades que significaría para Metro S.A. la implementación del Transantiago.

4.- Correo electrónico del ingeniero civil electrónico señor Alexandre Velkov, representante de International Olympiad in Informatics para Chile, a través del cual solicita día y hora para informar respecto de frecuenciador del transporte público electrónico (sapo electrónico).

### **IV. ACTAS:**

El acta de la sesión 35ª, se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

Las actas de las sesiones 36ª y 37ª, se ponen a disposición de las señoras y señores Diputados.

### **IV. ORDEN DEL DIA:**

Se recibió a don Hernán Somerville, Presidente del Administrador Financiero del Transantiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:08 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 40ª, celebrada en martes 20 de noviembre de  
2007,  
de 11.34 a 14.06 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurre, como invitado, el señor Hernán Somerville, presidente del Administrador Financiero del Transantiago.

### TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 25ª se declara aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

Las actas de las sesiones 26ª y 27ª quedan a disposición de los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, ¿quién es y a quién representa el señor Carlos Yerkovic, ya que en el punto 3 de la Cuenta se le menciona? ¿Es un particular o representa a una institución o a una empresa?

El señor HALES (Presidente).- Es una persona sobre la que no tenemos ningún antecedente. Se trata de un ciudadano más que entrega un antecedente, tal como lo han hecho otras personas.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En el punto 4 de la Cuenta, se habla del señor Alexandre Velkov, a quien no conozco, que ayer se me acercó al término de la sesión en el palacio Ariztía -supongo que también lo hizo con otros señores diputados- y me entregó un documento en el cual presenta un software e indica que sería la solución. Sin embargo, como hemos acordado que no habrá más entrevistas, no será posible escucharlo, por lo que puede enviar su presentación por escrito.

El señor HALES (Presidente).- La Comisión acordó no recibir nuevos invitados. Sólo por unanimidad

se podría cambiar esa decisión, y no estoy dispuesto a darla. Hemos discutido en detalle la carta Gantt y recibido a más de sesenta invitados. No recuerdo ninguna Comisión investigadora que haya recibido a tantos invitados y realizado tantas sesiones. Se ha llevado a cabo un trabajo bastante detallado y ahora necesitamos tomar distancia, tranquilizarnos y tratar de elaborar el informe

Comparto la idea de que quienes tengan interés en hacer llegar proposiciones, soluciones u observaciones, pueden hacerlo por escrito.

El señor Alexandre Velkov es un ingeniero civil, magíster en computación, vinculado al comercio exterior y es representante de una empresa privada que quiere hacer una oferta y una proposición respecto a la tecnología. Sin embargo, la Comisión no es el lugar para hacer llegar ese documento, pero lo podemos recibir y derivar a quienes tienen que hacer esos contratos. Aunque no estamos en condiciones de resolver contratos de particulares, sí podemos recibir su información, porque es interesante, e incluirla entre los antecedentes que hemos recibido.

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, creo que podríamos contactar al señor Velkov y pedirle a alguien del Ministerio de Transportes que lo reciba, porque vaya uno a saber si se trata de algo interesante. Quizás puede ser de utilidad para apoyar al AFT.

El señor HALES (Presidente).- Muy buena idea.

¿Habría acuerdo en oficiar al ministro de Transportes para que reciba la información del señor Alexandre Velkov y se contacte con don Andrés Silva, que es la contraparte tecnológica del AFT y que ellos juzguen su información?

**Acordado.**

A continuación corresponde recibir al nuevo presidente del AFT, señor Hernán Somerville. Por favor, que ingrese nuestro invitado

*-El señor Hernán Somerville ingresa a la sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- En nombre de la Comisión, doy la bienvenida a nuestro invitado, señor Hernán Somerville, presidente del Administrador Financiero del Transantiago, a quien, además, agradecemos su presencia y que haya accedido a nuestra invitación con tan buena disposición.

Estamos informados de los compromisos que ha tenido y que acaba de incorporarse al AFT, por lo que valoramos especialmente su concurrencia, que es de mucho interés de la Comisión.

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

El señor SOMERVILLE.- Señor Presidente, agradezco la oportunidad que se me ha dado para comparecer ante esta Comisión. Tenía especial interés en poder conversar con ustedes.

De partida, ofrezco toda mi colaboración que sea necesaria para ayudar en el trabajo que realiza esta Comisión, así como en el que pueda realizar alguna Comisión del Senado que se interese por este tema, que imagino debería ser la de Transportes. Asimismo, expreso mi más absoluta disposición para concurrir más adelante e informar, con la frecuencia que se requiera, de los desarrollos del Transantiago.

Me he hecho cargo de una empresa que ha estado en la mira de la opinión pública con distintos grados de caracterización. En todo caso, aclaro que mi gestión será, obviamente, de futuro. Encontré una empresa complicada, con un tremendo nivel de desconfianza entre los actores que han participado.

Mi desafío, como presidente de esta compañía, es ser muy activo, como lo he sido en todas las empresas en las que he participado y han estado en dificultades, y participar en forma intensa y muy prolija en los distintos aspectos de su quehacer, en el entendido de que forma parte de un sistema esencial para la ciudad de Santiago y de un proyecto país.

El porqué asumí este cargo es para mí relativamente obvio. En primer lugar, actué como facilitador en un momento de grandes desconfianzas entre los distintos actores, lo que permitió que se dieran algunos diálogos y que se abrieran algunas puertas para que se encontrara un cierto común denominador a objeto de buscar soluciones a los problemas.

Tomar la presidencia de esta compañía no fue una decisión fácil, pero hubo dos consideraciones que me llevaron a aceptar. La primera es que hay bancos involucrados en la compañía y creo que como presidente de la Asociación de Bancos tengo la obligación de intervenir en todas aquellas situaciones en que los miembros o asociados consideren que mi colaboración puede ser necesaria o útil, ya que uno no preside un gremio sólo para ir a cortar cintas o concurrir a la inauguración de sucursales, sino también para aportar en todas aquellas situaciones que los socios soliciten por considerar que uno tiene ciertas habilidades para sacar adelante algunos temas que nos interesan o nos preocupan.

Y segundo, como algunos miembros de la Comisión conocen, durante 20 años he venido proponiendo la idea de crear un Santiago Centro Financiero o Santiago Centro de Negocios para la región, para lo

cual me parece indispensable contar con un sistema de transporte público, fluido, adecuado, no contaminante ni congestionante, que es una pieza fundamental, tal como he logrado apreciarlo en las grandes capitales que son centros financieros.

Para Chile, transformarse en una economía de servicios es una obligación. Lamentablemente, este proyecto no ha ido funcionando con el pragmatismo que esto aconseja. Sin embargo, jamás he cejado en ese propósito de transformar a Santiago en una gran plataforma de negocios regional o centro financiero. Desde esa perspectiva, me pareció fundamental participar en este tipo de actividad.

Por esas razones, me he hecho cargo de la presidencia, que pretendo sea muy activa. No sólo me limitaré a presidir el directorio una vez al mes, sino que también voy a asumir la presidencia del Comité de Auditoría de la empresa.

Obviamente, mi primer objetivo dentro de las tres semanas en que he estado a cargo -interrumpida por los 10 días que estuve en Shanghai- ha sido avanzar en la definición de los grandes contenidos para modificar los contratos del AFT, en la misma línea en que se han modificado contratos con los operadores, porque considero que es fundamental cambiar algunos aspectos contractuales que en su momento se firmaron con el AFT, de manera de contar con todos los incentivos correctos y así poder llegar a una gestión que a futuro sea calificada por la eficiencia con la cual la empresa se maneja, en el entendido de que hoy las reglas del juego les permiten a las empresas cumplir sus objetivos y obtener la rentabilidad que en algún momento se haya podido establecer, de manera que, a futuro, uno juzgue a la empresa en función de la eficiencia y no se diga que esta empresa no puede funcionar porque hay una serie de aspectos contractuales que en su momento se firmaron que no permiten que este asunto sea viable. Transformado esto en una operación con los incentivos adecuados, a través de un marco contractual preciso, uno puede ser juzgado a futuro desde el punto de vista de la eficiencia con la cual se maneja la empresa, y ésa es, obviamente, mi responsabilidad.

El primer objetivo ha sido buscar una nueva definición de marcos contractuales. Al respecto, creo que se ha avanzado mucho y estimo que estamos muy cerca de lograr este objetivo. De nuestra parte existe el mayor interés en cerrar esto lo antes posible, porque además la situación financiera de la compañía es complicada, por el hecho de que hay una enorme cantidad de pagos que no se ha recibido. En definitiva, es un tema que lo estoy abordando día a día, pero que también debe resolverse en algún momento. Además, por primera vez esta nueva definición contractual va acompañada con una institucionalidad que permite trabajar con los

operadores en el día a día, ir resolviendo problemas, ya no a la distancia a través del teléfono u otro medio de comunicación, sino cara a cara con los operadores. Creo que esto es muy importante, por lo que también me voy a involucrar personalmente hasta que este asunto esté marchando.

Por lo tanto, con un nuevo marco contractual, con los incentivos correctos, más esta institucionalidad que se crea con los operadores, con participación del ministerio, podemos ir avanzando y resolviendo todos los temas que se presentan en un asunto que, obviamente, es muy complejo.

Al tratarse de una gestión de futuro, he mirado el pasado sólo en función de aquellos aspectos que permitan sacar conclusiones para corregir algunos temas, pero insisto en que mi objetivo central es mirar el futuro y ver cuáles son aquellos temas, dentro de la empresa, que se deben ir corrigiendo a nivel gerencial, de estructura, etcétera. También otro aspecto que considero fundamental es cerrar con el ministerio esta nueva negociación contractual que, en definitiva, es con los operadores, puesto que los contratos se van a firmar con ellos. El ministerio tiene un rol central en la definición de ese marco contractual, pero los contratos los vamos a firmar nosotros con los operadores.

Finalmente, reitero mi disposición a participar en las comisiones respectivas a futuro y estar en el momento que estimen oportuno para dar cuenta de los avances a este respecto y el compromiso de la empresa respaldado por todos los entes del Estado en cuanto a que vamos a hacer todos los esfuerzos en materias que son conocidas por la Comisión para ir resolviendo los problemas que han generado dificultades en el pasado.

Ésta es una empresa que tiene, en su mayoría, accionistas bancarios, pero también un accionista que es el proveedor de servicios tecnológicos.

También quiero hacerme cargo de lo que ha aparecido con mucha profusión en la prensa durante estos días respecto de la no concurrencia de los representantes de los bancos a la Comisión. Efectivamente, en días pasados, hablé con el Presidente Hales respecto de la no comparecencia de algunos actores, oportunidad en que le informé que muchos de ellos me habían señalado que la presencia que había tenido el anterior presidente de esta compañía, junto con el gerente general, en el entendido de que se trata de una compañía, que es una entidad jurídica distinta a los socios, en que hay un directorio, y éste, de acuerdo con buenas prácticas corporativas chilenas e internacionales, representa a la compañía más que a accionistas.

Ésta fue la razón por la cual llamé al Presidente. Además, se me informó que había concurrido el presidente anterior del directorio y el gerente general, quienes habían dado todas las explicaciones necesarias, por lo que, en definitiva, se consideró que no tenían más aportes adicionales que dar. Obviamente, no estoy en condiciones de calificar afirmaciones de esa naturaleza.

Insisto en que yo asumí la presidencia hace tres semanas y anteriormente mi rol fue, más bien, de facilitador de conversaciones e ir neutralizando desconfianzas que eran bastante notorias entre todos los actores. Por ello, no tengo más información del pasado ni me he abocado -quiero ser muy claro al respecto- a examinarla. Primero, por no haber dispuesto de tiempo, y segundo, porque el pasado nos debe dar lecciones de las cosas que deben ser incorporadas. Cuando me hice cargo de la deuda externa tampoco empecé a examinar si el tipo de cambio a 39 dólares había sido lo que motivó toda la gran crisis chilena en los años 80, ni tampoco me dediqué a investigar si el aval que se había dado en su momento había generado una tendencia en el sistema político chileno en cuanto a avalar bancos cuando se encontraban en dificultades. Simplemente partí de una situación determinada y mi objetivo fue resolver una quiebra-país. Y tomé del pasado lo que me pareció que era pertinente, para no repetir las mismas situaciones a futuro.

Ésa era la introducción que quería comunicar. Reitero que para mí es importante y valioso haber sido invitado y participar en esta Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, si les parece, repetiríamos la modalidad de hacer uso de la palabra por 3 minutos y si es necesario agregar 2 más.

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer una consideración previa.

Desde el punto de vista teórico, es una buena noticia para los chilenos que los dueños del AFT hayan recurrido a las personas con más experiencia en el manejo bancario, porque en su reseña recordó uno de los momentos más complejos que vivió la banca chilena con ocasión de la renegociación de la deuda externa.

Es una buena noticia que, a partir del problema en que están involucrados los dueños del AFT, se recurra a una persona con mucha experiencia en esto y que, además, es el presidente de la Asociación de Bancos.

Hay mucho trabajo por hacer y, aun cuando el señor Somerville no haya tenido mucho tiempo de revisar la historia, tendrá que hacerlo para no



repetir en el futuro algunos errores que se han cometido, porque -según lo que hemos averiguado- algunas cosas no han andado bien y ha existido una autocomplacencia muy brutal. Y cuando hay mucha autocomplacencia, hay un riesgo no menor de repetición o de no corrección de errores fundamentales, desde el punto de vista de la conducción del negocio.

Una vez expresada esa consideración de carácter general, mi pregunta es bien específica: ¿cómo pretenden enfrentar la compleja situación del carácter de socio del AFT del proveedor tecnológico, pero además tributario del trabajo que pueda desarrollar esa empresa? Hay una doble relación, que no es menor.

Tengo una preocupación: el presidente de Sonda, en términos generales, señaló que buena parte de los problemas están absolutamente relacionados con actos de terceros y no propios. Nuestra información nos señala que eso es bastante discutible, por decir lo menos.

Es importante saber cómo se va a enfrentar esa situación, especialmente frente a todas las falencias tecnológicas que ha habido. ¿Cómo los propietarios van a ofrecer a los chilenos la posibilidad de superar cuestiones que son de la esencia, para que el Transantiago funcione en condiciones dignas? Hay que apuntar a una preocupación mayor y sería bueno obtener algunas luces al respecto.

El presidente de Sonda se mostró gratificado con la llegada de don Hernán Somerville, particularmente en función de algunos juicios arbitrales pendientes que, según tengo entendido, tienen que ver con problemas bastante profundos desde el punto de vista del negocio.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me sumo a las expresiones vertidas en el sentido de alegrarnos no sólo por la presencia del señor Somerville en esta Comisión, sino también por la presidencia del AFT.

Me interesa preguntar por las razones que llevaron al directorio del AFT a nombrarlo. Pero voy a respetar su planteamiento y voy a consultar por temas de futuro. Al pasar, le escuché decir algo que me preocupó: que bajo las reglas actuales el asunto no es viable. Quiero que aclare esa expresión. Si el sistema sigue siendo inviable con los contratos actuales, me encantaría que nos pudiera explicar cuál es el marco contractual ideal para que el AFT sí pueda cumplir con sus obligaciones, si es ésa la razón por la cual no lo ha hecho.

Esta Comisión Investigadora está abocada a determinar responsabilidades y un mandato fundamental

consiste en formarnos una opinión respecto de las causas de por qué esto no resultó.

Pido que el señor Somerville nos ilustre sobre las causas y sobre el escenario óptimo en el que el AFT podría cumplir a cabalidad con todas sus obligaciones.

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

El señor SOMERVILLE.- Señor Presidente, mi designación como presidente del directorio de esta compañía no sólo fue apoyada por bancos y accionistas, sino también por Sonda.

Hablé con don Andrés Navarro, de quien tenía un conocimiento personal muy superficial, ya que habíamos compartido funciones en un directorio de la empresa Santa Rita hace algunos años, pero nunca había conversado con él directamente. Ahora sostuve una conversación muy abierta con él, porque, de acuerdo con normas internacionalmente reconocidas de buenas prácticas corporativas, cuando uno es designado director de una compañía, se debe a la compañía, independientemente de quien lo designó.

En mi vida he estado en muchas compañías, no sólo en Chile, sino también en otras partes del mundo y creo que ésa es la única forma de manejar una compañía. Insisto, a uno lo designa alguien, pero en definitiva se debe a la compañía. Ésa es la responsabilidad y así lo he observado siempre.

En esta oportunidad, quise reiterar, especialmente como presidente de la compañía, algo que para mí es obvio y que consideraba importante de ratificar. Y se me señaló que eso era lo que estimaban todos los accionistas y directores.

Asimismo, señalé que en esta compañía ocurría que uno de sus accionistas también era proveedor. Una compañía que había tenido dificultades. De manera que esa situación, de por sí diferente, se hacía doblemente especial por esa circunstancia.

El deporte nacional de asignar responsabilidades o de "pasar la pelota" puede tener un campo de acción muy especial. Por lo tanto, fui especialmente cuidadoso.

Creo que los accionistas y directores de esta compañía conocen mis principios y mi independencia absoluta. He estado en la asociación de bancos por 12 años, con absoluta independencia de los socios. Por lo demás, creo haberlo demostrado ampliamente en todo mi quehacer profesional.

De manera que es muy claro lo que pienso: no me voy a mover ni un centímetro de lo que entiendo son las buenas prácticas corporativas, no sólo para esta empresa. Creo que en Chile hay un trabajo permanentemente, privado y público, de todos los días, en esas buenas prácticas corporativas. He sido gran

partidario de ellas y no voy a hacer una excepción en esta compañía.

La modificación contractual también va a obligar a hacerla con Sonda. Lamentablemente, no puedo entrar en detalles de esas modificaciones por razones que espero que los integrantes de la Comisión entiendan. Son contratos entre particulares y hay negociaciones pendientes.

Voy a contestar la pregunta del diputado Uriarte, pero tengo que ser cuidadoso. Estamos hablando de empresas privadas; entiendo que hay una comisión investigadora de la Cámara de Diputados, pero hay contratos pendientes.

Como presidente de la compañía, tengo muy claro cuáles son las buenas prácticas corporativas de las empresas. Y no voy a aceptar, por ningún motivo, alguna presión para cambiar ese criterio, que, en definitiva, es mi activo profesional. Soy un profesional y me debo más que nada a él, y no lo voy a cambiar por ninguna compañía en especial.

El contrato que se está modificando, entre otras consideraciones, tiene aspectos como, por ejemplo, si se deja de cumplir una obligación que no tiene ninguna trascendencia en términos de la buena ejecución del servicio, en que no hay pago. Cualquiera sea la causal de incumplimiento, aunque sea una accesoria e irrelevante en términos de una masa crítica de cumplimiento, significa que no hay pago.

El nuevo contrato, entre otras consideraciones, permite ir remunerando en función de servicios cumplidos, obviamente, dentro de una tónica en que tiene que haber un servicio cumplido de manera sustancial.

Desde esa perspectiva, considero que éste es un contrato balanceado. Si la compañía no hace la gestión mínima que le corresponde y le compete, no va a recibir pago, y tiene que ser así.

No me refiero a los pagos que no se han hecho y que son bastante sustanciales, ya que esta compañía ha dejado de percibir casi 20 millones de dólares.

A veces pienso que si en lugar de bancos hubieran estado en esta compañía otros actores privados, tal vez éstos habrían entregado la llave hace mucho tiempo.

El hecho de tener bancos en esta compañía -es un comentario muy personal-, independientemente de si el no pago se justificaba o no -no voy a entrar en esa discusión-, es positivo, ya que cualquier otra compañía, con socios diferentes, habría tomado otras decisiones. Las empresas en Chile son de responsabilidad limitada y en algún momento alguien puede decir que esto es un mal negocio y hasta ahí llega.

En mi opinión, el hecho de que participen bancos, que están sujetos a otro tipo de estándares -he sido muy enfático en señalarlo, y por eso estoy en el directorio de esta compañía-, es positivo. Entiendo que aquí hay razones más allá de las usuales y habituales en este tipo de consideraciones.

Eso hace que este contrato ahora ponga el énfasis en lo que corresponde. Si aquí hay una gestión eficiente, no puedo invocar debilidades contractuales. Con esto no pretendo calificar si los cumplimientos o incumplimientos del pasado se justifican o no; no me voy a pronunciar sobre eso, porque creo que no me compete.

Con los nuevos contenidos contractuales se puede hacer una mejor gestión en que la responsabilidad del directorio fije el norte y el presidente tenga clara conciencia del cumplimiento diario de la gerencia.

Otra cosa interesante es la creación del comité de coordinación con los operadores. Vamos a estar en el día a día con ellos, cuestión muy importante porque permitirá ver los problemas día a día, para enfrentarlos y buscar la solución en un diálogo directo, que no se ha dado hasta el momento.

Además, el Ministerio va estar en un rol que espero se ejerza bien y con personas que entiendan que estamos en un tema mayor, que debe ser desarrollado con altura de miras. Mi compromiso personal es estar muy involucrado en esa gestión hasta que esto se normalice. Una vez que este objetivo se logre, actuaré como cualquier presidente de directorio. Pero inicialmente deberé bajar más al terreno más inmediato.

En mi opinión, el sistema de pagos ya está resuelto. Tal vez, pudo haberse desarrollado con mayor fluidez, pero actualmente las encuestas de opinión pública indican que la tarjeta bip es una de las cosas más valorizadas. Con esto no estoy haciendo una defensa del sistema; simplemente acoto algo que aparentemente es así y me he encargado de ir comprobándolo.

Obviamente, el tema de la gestión de flota es lo más importante, y todos los días puede surgir algo. Por ejemplo, hoy por la mañana me informaron que había un problema con oficinas del Servipag, pero que ya estaba en proceso de solución. Eso pasa en cualquier compañía; lo importante es tener una estructura que vaya respondiendo a las emergencias. Imagino que mañana o en diez días más podría ocurrir lo mismo, porque son quehaceres normales de una empresa. Lo importante es que todos los días se vaya mejorando la situación y resolviendo los problemas que se detecten.

No conozco la situación, pero imagino que cada operador presenta realidades diferentes. De hecho, para la misma gestión de flota hoy existen dos alternativas: Sonda y otra paralela. En los próximos

días los operadores tendrán que resolver por cuál optan. A su vez, cada empresa tendrá que competir y mostrar las bondades de su producto. Eso prueba que Sonda es sólo una alternativa. Y si a los operadores les parece más cómoda o más efectiva la otra opción, en función de su realidad, se elegirá ésa.

En definitiva, lo importante es que, al trabajar con cada uno de los operadores en función de la realidad que tiene cada uno, es importante considerar los distintos grados de sofisticación tecnológica.

Si se tiene un marco contractual adecuado, gestión de detalles y un trabajo coordinado y directo con los operadores, se debe ver cómo evoluciona el tema, con la supervisión del Ministerio, que también va a estar involucrado en ese comité coordinador.

Eso es lo único que por ahora les puedo decir, con la poca experiencia práctica que tengo en este asunto, les puedo ofrecer.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me parece interesante la exposición del señor Somerville y creo legítimo que quiera comprometerse en lo que ha manifestado, además de ser indispensable, porque una parte importante de la compañía son los accionistas bancarios. Además, él ha dicho algo que no podemos dejar pasar, porque tiene razón: éste es un tema de país. Si queremos proyectarnos en el futuro como plataforma financiera para la región, incluso como puente para el Pacífico, obviamente que requerimos un sistema de transporte que sea efectivo, eficiente, no contaminante, etcétera. Comparto que se trata de un tema país.

Por lo mismo, cuesta entender, después de tres horas y media en que el Ministro Cortázar respondió muchísimas inquietudes, que no seamos capaces de entregar los instrumentos que nos permitan que esto pueda seguir marchando en la dirección adecuada, sin dogmas, pero con el ánimo de corregir, enmendar y solucionar los problemas, que es lo que espera la población de nosotros.

Así como celebro la presencia de don Hernán Somerville en la Comisión, lamento mucho que los representantes de los bancos no hayan aceptado venir. Independientemente de que haya concurrido y respondido quien los representaba a todos, no es lo mismo. Es mucho más directo el diálogo cuando vienen los actores, y en esto los bancos han tenido un rol muy importante. Lamento -en realidad lo lamentó toda la Comisión, unánimemente- que no hayan querido venir. Incluso, pedimos enviar una nota en que se señalara que era lamentable no haber aceptado la invitación. Entendemos que es el mundo privado y no tenemos atribuciones

respecto de él, salvo el caso del BancoEstado, en que sí podemos citar a sus representantes.

En primer lugar, me gustaría saber por qué existía tanta desconfianza entre los actores, tema en el que no profundizó. Sería interesante que nos explicara esa afirmación.

Segundo, es contrastante lo señalado ayer por el ministro Cortázar, ratificado ahora por el señor Somerville, en el sentido de que incluso se está viendo la posibilidad de contar con tecnología paralela, alternativa o diferente para la gestión de flotas, porque Sonda no ha sido capaz de tenerla. Esas afirmaciones contrastan con lo señalado por el señor Navarro, quien no sólo fue autocomplaciente, sino que fue incapaz de reconocer que lo que ellos han hecho no ha funcionado, en circunstancias que uno de los pilares fundamentales que ha fallado en este sistema es el hecho de que no hay gestión y control de flota.

Es más, el señor Navarro llegó a decir que el único inconveniente se debió al número de buses. He señalado que no se trata sólo del aumento del número de buses, porque si uno tiene un sistema de gestión y control de flota eficiente, da lo mismo si son 4 mil, 5 mil o 6.400 buses. El problema es que no lo tenía y nunca lo han tenido. Es más, hoy se habla incluso -lo ha ratificado ahora el señor Somerville- de considerar sistemas alternativos, porque todos sabemos que, sin un verdadero y eficiente sistema de control de flota, esto no podrá enmendarse en la forma eficiente que necesitamos.

Entiendo que hoy están en ese proceso y no se puede entrar en detalles sobre las modificaciones contractuales, pero sé que está muy de acuerdo con las que realizó el ministro de Transportes, que me parecen muy adecuadas. El grado de pago debe corresponder al grado de cumplimiento. Lo que no podía existir era el sistema perverso y absurdo que había antes en que se pagaba, cumpliéndose o no con lo comprometido. En ese sentido, me parece excelente que hubiera un cambio.

Finalmente, ¿está el señor Somerville de acuerdo y entiende que este sistema requiere de una mayor estabilidad? Ayer nos decía el ministro Cortázar que necesitaba este tiempo para que se establezca este proceso, porque obviamente tiene que haber un equilibrio entre ingresos y egresos, lo que hasta ahora no ha podido ser, pero espera que ocurra en dos o tres meses más. ¿Está de acuerdo con esa afirmación?

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la presencia del señor Hernán Somerville en la Comisión.

En primer lugar, señor Somerville, como presidente del AFT, ¿cree que el Transantiago se puede

autofinanciar? Cabe señalar que fue lo que señalaba el proyecto original. Incluso, el Gobierno tuvo la ilusión de que podía dejar 700 millones de dólares de utilidad.

Comento lo anterior porque, paralelamente a esta sesión, se está resolviendo la solicitud del Gobierno respecto de un nuevo préstamo para el Transantiago, que originalmente era de 146 millones de dólares, pero creo que ahora sólo van a solicitar 90 millones de dólares.

Entonces, ¿cómo percibe la necesidad de estos nuevos recursos? ¿Cree que los subsidios del Transantiago llegaron al presupuesto de la Nación para quedarse o piensa que algún día, cuando todo esté normalizado, va a ser posible volver al proyecto original?

En segundo lugar, ¿conoce o ha podido interiorizarse en detalle de las auditorías encargadas por los propios bancos al AFT? En enero de 2007 se realizó la primera -la más polémica-, que advirtió todas las falencias del AFT y los enormes riesgos que existían. Sin embargo, igual se puso en funcionamiento el Transantiago. Ahora, hay un nuevo informe, de septiembre de 2007, en que se vuelve a reiterar que hay una buena cantidad de situaciones parcialmente implementadas o difíciles de alcanzar al 31 de diciembre.

Entonces, respecto de los informes de las auditorías encargadas por los bancos, ¿qué nivel de conocimiento se pudo tener se la primera de las auditorías, en el sentido de qué tanto se sociabilizó más allá del AFT, con las autoridades de Gobierno? En cuanto a la segunda auditoría, la de septiembre de 2007, ¿cree que la operación tecnológica y financiera se va a poder normalizar al 31 de diciembre, que es la fecha que se autoimpuso el ministro Cortázar, o es un tema que va a requerir de más tiempo?

En tercer lugar, esta es una Cámara política y esta Comisión Investigadora debe establecer las responsabilidades en ese sentido. Además, no es ningún misterio que aquí hay un sesgo ideológico, intencional, por parte de la Concertación de tratar de poner el grueso de la culpa y de las responsabilidades en el sector privado. Lo dijo el ex Presidente Ricardo Lagos en la entrevista de Radio Cooperativa, pues hace una crítica muy fuerte al AFT. Creo que hay una intensión de equiparar las responsabilidades y de poner el grueso de la culpa sobre el sector privado, como el gran incumplidor.

Entonces, señor Somerville, va a tener que enfrentarse a eso, pues sabe que la marea del Gobierno va en su contra o que el peso de la prueba va a ser cada vez más fuerte sobre el sector privado, con el objeto de soslayar lo máximo posible la responsabilidad del sector público y, especialmente, salvar la imagen

del ex Presidente Ricardo Lagos y del actual Gobierno. Es una batalla ideológica y sobre ella hay numerosas y abundantes declaraciones que buscan esa intención. Usted se verá sometido a ese tipo de presiones.

Al respecto, ¿cuál es el nivel de responsabilidad que le consigna al AFT en el pasado y a futuro? ¿Cómo se relaciona eso con las responsabilidades del sector público?

Finalmente, quiero destacar que el señor Hernán Somerville es presidente de un directorio en que el grupo mayoritario es el BancoEstado, pero resulta que dicho banco no le va responder a usted, señor Somerville, sino a la Presidenta de la República, porque son cargos de confianza política. Por mucho que el AFT quiera una cosa, va a enfrentarse a una situación doble: un BancoEstado enquistado en el AFT, que tiene componentes públicos y privados, que va a generar una situación compleja, debido a que ese tiene mayor grado de responsabilidad.

Al respecto, ¿cómo piensa sortear esa dualidad? Los bancos privados podrán responder a usted, al igual que Sonda, pero no sé qué va a pasar con el BancoEstado.

El señor HALES (Presidente).- Ambos diputados han agotado sus tiempos.

Tiene la palabra el señor Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Cuando desarrollé el rol de puente se debió a que había enormes desconfianzas. Por ejemplo, el AFT no conversaba con el ministro. Para mí ésa fue una realidad. Intervine, a pedido de ambas partes, para ver cómo se podían generar mayores grados de acercamiento, de manera que ése es un dato para mí. Fui invitado a actuar de puente, de facilitador de conversaciones, a destrabar temas en los que no había movimiento alguno, pero sí había cargos, descargos y responsabilidades. Entiendo que, de alguna manera, ése es el juego de la vida y hay que responsabilizarse de aquello, asumiendo una actitud constructiva.

Asumí el cargo con optimismo, como lo he hecho en todos los desafíos en mi vida. Si así no fuera, no tendría ningún sentido que en este momento asumiera la presidencia de una compañía -también me ofrecieron la presidencia de Copec- cuyo nombre está muy vapuleado y vilipendiado en la opinión pública, con todos los aspectos que ustedes han destacado en la Comisión, como las presiones políticas, a las cuales, obviamente, no estoy acostumbrado en las presidencias de las empresas privadas en las que participo.

Por lo tanto, tengo clara conciencia de cuáles son las dificultades, de los aspectos políticos de esta gestión, de la repercusión pública, pero, como en otras situaciones en mi vida, los enfrento con optimismo y con el ánimo de que las cosas, con un poco



de buena voluntad, con actitudes de altura y dejando la pequeñez de todos los días, se pueden realizar bien.

En segundo término, debo expresar que no voy a comprometer jamás mi independencia. No la he comprometido antes y menos lo haré ahora. Soy un profesional ante todo. Y los profesionales tenemos un activo que es muy claro: ser consistente, independiente y honesto, y no voy a comprometer esos activos. Obviamente, también tengo otros activos, pero valoro mucho éstos.

Los elementos relacionados con la desconfianza, que eran bastante obvios, todavía continúan en muchos aspectos. El trabajo diario consiste en ir logrando espacios de confianza. Pienso que Chile ha logrado resolver enormes problemas del pasado. Viví personalmente uno que considero de los más delicados por los que ha pasado el país, por lo menos desde el punto de vista económico. Entonces, este tema, con todas las complejidades que tiene y las distintas variables, puede y debe resolverse.

En cuanto al aspecto técnico, lo importante ahora es trabajar con los operadores. No voy a entrar en otras consideraciones como que, aunque pudiera haber 20 mil buses en vez de 6 mil, si no están los recorridos adecuados no sirven de nada.

Ayer, en la calle Bandera, desviaron el tráfico de Moneda por Bandera. ¡Créanme que la más eficiente gestión de flota ayer no habría servido de nada, dado el caos que había en Bandera! No vengo en el ánimo de entrar a defender lo que ocurrió ni mucho menos, pero la gestión de flota, si no va acompañada de recorridos que sean, más o menos, exclusivos, no dará buenos resultados, y eso es lo que vamos a trabajar ahora. Vamos a trabajar a partir de las cosas que son fundamentales.

A lo mejor, podemos incluir algún dispositivo que les pueda indicar cómo está la bolsa de Tokio, en la mañana, pero para mí la consideración de cómo están los mercados bursátiles en el Asia en uno de estos buses puede considerarse a futuro -no la descarto-, pero para mí lo más importante es que se pueda operar, lo antes posible, con las cosas más básicas, como, por ejemplo, trabajando con los directamente involucrados y no en gestiones un poco en el aire, sino en el día a día, buscando solución a los problemas, que es lo que interesa.

Insisto en que en el mismo tema de la gestión de flota hoy tenemos dos alternativas en la mesa y los operadores van a tener que resolver, y cada uno de ellos tendrá que hacer el mejor esfuerzo sobre las bondades y beneficios de cada una de ellas.

Finalmente, respecto del AFT, no se trata de que se pague por una situación de absoluto incumplimiento. Por el contrario, al AFT -no voy a

entrar a decir si se pagó bien o no- se le debe una enorme cantidad de plata por incumplimientos, algunos de los cuales son absolutamente accesorios. Pongo un ejemplo: en un contrato en que si usted -es un ejemplo exagerado- no apaga la luz en la noche, podrían no pagarle nada. Ahora hay un sistema en que los pagos se realizan en función de cumplimientos, sobre una base mínima.

En el anterior contrato, cualquier incumplimiento, hasta el más accesorio, el que no tenía ninguna importancia en términos de la operación, significaba un no pago. Insisto en que no voy a entrar a justificar el pago o el no pago, pero debo decir que esta compañía ha dejado de percibir más de 25 millones de dólares por "incumplimientos". Algunos podrán ser de mayor o menor magnitud, pero ésa es la realidad. Ahora, este contrato tiene mayor racionalidad.

¿Por qué se firmaron esos contratos? No lo puedo responder, porque lo ignoro.

Con respecto a los otros temas, debo señalar que, hasta el momento, me he hecho cargo del administrador financiero. No he tenido oportunidad -y no es una excusa- de ver el problema general o de por qué se financia o no todo el sistema de transporte público. Sinceramente, no he tenido la oportunidad de abocarme a ese tema. Mi quehacer ha estado directamente vinculado a la compañía que presido, para ver los temas de gestión interna, las distintas estructuras gerenciales, el contrato y otros aspectos.

Conozco bien las auditorías, pero la pregunta que se me hizo quizás la pueda contestar en otro momento. No sé cuál fue el grado de sociabilización que tuvieron estas conclusiones. No sé si quedaron simplemente a nivel de los directores de la compañía o se trasladaron probablemente a los accionistas. Me imagino que, dentro de las prácticas legales chilenas, la información de una compañía, en general, es reservada. Los informes de auditorías de las empresas chilenas son de conocimiento exclusivo de los directores y de los accionistas. He estado en una gran cantidad de compañías, algunas en Chile y en el extranjero -soy director de un banco y de una empresa como Enersis, que está registrada en Nueva Cork y aquí-, y que yo sepa los informes de auditoría son de información sólo para los directores y los accionistas. No conozco toda la normativa legal chilena, en cuanto al grado de información que se da a los comités de auditorías. Pero pienso que la misma legislación chilena que se aplica a empresas privadas hace que esta información sea nada más que de conocimiento de los directores y que puede haber hasta sanciones en el caso de que esto se traslade al público.

Por lo tanto, no sé cuál fue el grado de sociabilización y tengo algunas dudas sobre si este

tipo de información, de acuerdo con la normativa de las leyes de sociedades anónimas chilenas o de sociedades chilenas, puede ser trasladada.

El BancoEstado es un accionista del AFT. Fui requerido por todos y cada uno de los accionistas, incluyendo al proveedor tecnológico Sonda. A cada uno de ellos les señalé, con la máxima claridad -porque me conocen, por distintas razones-, mis criterios profesionales como director y, especialmente, como presidente de una compañía. Así que tienen muy claro cuáles son los parámetros. Para mí, el BancoEstado es un accionista más y no voy a aceptar "presiones políticas". Voy a manejar esta compañía de acuerdo con lo que entiendo son las sanas prácticas corporativas de una empresa privada chilena. Ése es el compromiso, y el día en que vea que hay incumplimientos no voy a seguir, porque no tiene ningún sentido seguir manejando una compañía en la cual las más básicas prácticas corporativas son desconocidas. Estoy para manejar una compañía con todas las dificultades y presiones que pueda tener, pero de acuerdo con ciertos cánones. De lo contrario, no estoy disponible, lo cual no quiere decir que voy renunciar el 31 de diciembre.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, el señor Somerville, con mucha amabilidad, me ha señalado que podría informar a la Comisión el grado de sociabilización que hubo de los informes producto de las auditorías. Podríamos solicitarle que los pueda hacer llegar a la Comisión antes de que finalice nuestro trabajo.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no quiero molestar a nadie, pero solicito la mínima equidad en el trato a los diputados.

También me quedé con ganas de contrapreguntar al señor Somerville. Sin embargo, usted dijo que el diputado Melero y quien habla ya habíamos ocupado los cinco minutos. Por lo tanto, quedé con ganas de seguir preguntando, porque me interesaba la opinión del señor Somerville sobre el futuro y si creía posible salir adelante.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, soy equitativo dentro de lo que puedo ser capaz. Si me piden solicitar un documento, como han podido hacerlo todos los señores diputados, tengo que acceder. Y aquí se ha pedido una documentación.

Se registro la petición del diputado Melero, la cual, a solicitud de los demás señores diputados, será tratada al final.

Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, me sumo a la valoración que se ha hecho de que don Hernán

Somerville haya asumido esta responsabilidad. Es bueno que en dos puestos clave haya personas que, por lo menos a mí, me dan mucha confianza, como son el ministro Cortázar y el señor Somerville. Hay mucha capacidad para evitar lo que algunos esperan: que esto tenga un derrumbe. Creo que es posible reconstruirlo y, justamente, de eso se trata: de reconstruir un sistema que la ciudad de Santiago necesita.

Señor Somerville, conozco su planteamiento de distintas épocas y que usted piensa que la ciudad debe ser un centro internacional de otras características. Me parece loable que la motivación no sólo sea cumplir un determinado rol, sino que exista una motivación más amplia, que tiene que ver con el tipo de ciudad que Chile necesita.

En primer lugar, quiero hacerle una consulta respecto del pasado de los bancos, porque usted, como presidente de la Asociación de Bancos, conoce elementos sobre por qué esas instituciones se metieron en este negocio. ¿Qué los motivó? ¿Cuál es el negocio que pensaban hacer? ¿Cómo se tomó la decisión en los mismos bancos? ¿Con qué procedimiento? Me preocupa lo que pasó con los accionistas minoritarios. ¿Qué ha significado hasta ahora el negocio para los bancos? Ellos pusieron una cantidad de recursos y me gustaría saber exactamente a cuánto asciende. Usted dice que han tenido una pérdida de ingresos de 20 millones de dólares, pero no una pérdida en el negocio. Por lo tanto, me interesa saber si han tenido saldos positivos o negativos. ¿Cuánta plata han recibido durante los últimos meses? ¿De los 290 millones de dólares, cuánto ha ido al AFT?

En este marco, me gustaría ubicar las declaraciones públicas del Banco de Chile, que en algún momento pensó en salirse del negocio y dieron señales distintas señales en ese sentido. Me gustaría conocer cuál fue la situación de esa parte del pasado que tiene que ver con la actividad bancaria.

En relación al futuro, está claro que uno puede discutir. Usted plantea la importancia de dos futuros: el futuro del sistema de transportes para Santiago y el futuro del AFT. A juicio de todos nosotros, hasta ahora el AFT ha funcionado mal y quienes han asistido a la Comisión se han pronunciado en términos de que tiene una responsabilidad muy grande en lo que ha ocurrido. En todo caso, no es responsabilidad sólo del AFT, sino que es compartida por diferentes actores, en distintas dimensiones.

Respecto del sistema de transporte de Santiago, entiendo que usted está en esto porque cree que se puede mejorar y se la va a jugar por mejorarlo. A lo mejor, a estas alturas ya tiene alguna idea de por dónde podría ir el mejoramiento. No cree que se vaya a derrumbar el sistema, sino que hay que sacarlo

adelante, que hay que mejorarlo. Me imagino que aquí hay dimensiones institucionales muy importantes para que esto funcione. O sea, a mayor monopolio del sistema de transportes, mayor necesidad de capacidad pública, y esto no está resuelto. También tenemos el problema de mallas de trasbordos que no se compadecen con los movimientos actuales de la ciudad -no del 2002, sino de hoy-, y eso requiere ajuste. Estoy convencido de que es necesario un modelo de subsidio, por lo menos, durante los primeros años.

En ese sentido, a todos los miembros de la Comisión les recomiendo leer la carta de Juan Carlos Muñoz, publicada en el diario El Mercurio de hoy, en que explica, de manera muy clara y rigurosa, por qué se produce este diferencial. No se trata del despilfarro que algunos pretenden hacer ver.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Es asesor del ministro.

El señor MONTES.- No sólo es asesor del ministro; es un gran profesional, muy destacado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Y qué tiene de malo que sea asesor del ministro?

Diputado Monckeberg, le pido por favor que no interrumpa la intervención del diputado Montes y lo escuche con el respeto que se merece. Si tiene observaciones, las podrá hacer en su momento, cuando le ofrezca la palabra.

Puede continuar, diputado Montes.

El señor MONTES.- Lo que pasa es que se miente mucho.

Conozco al señor Juan Carlos Muñoz y a sus padres, y sé de su calidad profesional, técnica y humana. No se va a corromper por ser asesor de un ministro. Él se ha expresado técnicamente, tal como antes manifestó cosas muy críticas respecto del sistema, con mucho rigor. Incluso, lo hizo en esta Comisión.

Hay una parte del futuro que tiene que ver con el sistema del Transantiago y otra con el AFT. Aquí se le ha preguntado -y usted eludió la respuesta- respecto del tema de la gestión de flota. El AFT presentó la propuesta de unir el sistema de cobro con el de gestión de flotas. En las bases de la licitación no estaba considerado que fueran juntos; pero el AFT dijo que eran capaces de hacerlo juntos y al final cumplió solamente con el sistema de cobro, pero aún no funciona bien el de gestión de flota, lo cual tiene fuertes repercusiones en el plan.

De acuerdo con el contrato, ¿cuál es el calendario que el AFT va a cumplir respecto del sistema de gestión de flotas? Podrá haber mucha tecnología, pero el ministro ha hablado de la "teoría del alambrito", que significa una transición bastante precaria.

Por otra parte, dentro del sistema hay una serie de otras dificultades que han sido ignorados, como el sistema de carga validadores, que sigue siendo un problema en la ciudad. Está concentrado en algunos puntos, pero otros no lo tienen.

En definitiva, ¿cómo y cuándo funcionará el sistema de gestión de flota?

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, me alegro por la presencia del señor Sommerville en esta Comisión y por la tremenda responsabilidad que asumió. Creo que hay que ser muy valiente para ocupar la presidencia de una empresa que está tan cuestionada y que ha tenido tantos problemas.

Por otro lado, aquí se han hecho aseveraciones muy graves y de mala fe, como insinuando que hay algunos que quieren que el sistema se derrumbe, pero todos queremos que el Transantiago mejore. Tendría que ser un chileno muy mal nacido el que quiera que el sistema colapse. Eso me ha parecido entender de lo que he escuchado recientemente.

En todo caso, dada la tremenda tarea que tienen, que evidentemente va de la mano de una serie de medidas, y no solamente de lo que pueda hacer el AFT, ¿cómo podrán mejorar el sistema? Aparte de mejorar el sistema de gestión de flotas, ¿qué va a pasar con las vías segregadas, que probablemente no estarán listas? ¿Qué pasa con los paraderos, con los terminales, con las zonas pagas y con los puntos de transferencia? O sea, además de lo que ustedes tienen que hacer, deben compatibilizar su quehacer con el sistema, para poder ejercer sus funciones. ¿Han considerado eso? Lo pregunto, porque cuando vinieron a la Comisión los representantes del AFT parecía que ellos sólo estaban sentados en el AFT totalmente desconectados de lo que pasaba con el resto del sistema.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿hay acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.00 horas?

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor HALES (Presidente).- **No hay acuerdo.**

Se suspende la sesión para ir a votar a la Sala.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Corresponde escuchar las respuestas a las consultas del diputado Montes y de la diputada Cristi.

Tiene la palabra el señor Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Señor Presidente, primero haré un par de observaciones y luego contestaré las consultas de los dos diputados.

Las auditorías no fueron sociabilizadas porque, de acuerdo con la ley de sociedades anónimas, se consideró que eran documentos internos, por lo que las auditorías sólo fueron información para los accionistas, como corresponde.

No fueron sociabilizadas las auditorías fuera del círculo de los directores y de los accionistas, como lo imaginaba, de acuerdo a prácticas de la normativa chilena, lo cual no significa que en la gestión diaria, en la relación con el Ministerio, muchos de estos temas no se informaran; es una cosa distinta.

El Ministerio está supervisando permanentemente el contrato y muchas de las dificultades y muchos de los problemas, como los corredores exclusivos, etcétera, fueron oportunamente informados a esa Secretaría, dentro del diálogo permanente que ha habido entre la Cartera y la compañía. Ésta es una relación que, según se me informó, el Ministerio supervisa diariamente.

Por lo tanto -insisto-, el documento propiamente tal de las auditorías no fue sociabilizado porque, según opinión legal, no corresponde hacerlo sino sólo a los directores y a los accionistas. Pero sí muchas de las dificultades, muchos de los problemas, etcétera -no conozco el grado de detalle que se dio-, se comunicaron a las autoridades del Ministerio, que son las que supervisan el contrato.

En segundo término, tengo mucha confianza en el proyecto, y por eso estoy en esto. Creo que hay que sacarlo adelante por la ciudad y por el país. Y estoy seguro de que así como Chile ha enfrentado otros desafíos en el pasado y los ha llevado adelante con gran espíritu, con compromisos constructivos, etcétera, podrá hacer lo mismo en esta situación. Y a eso me he sumado. De lo contrario, para mí no tiene ningún sentido involucrarme si no es con el ánimo de que esto salga adelante, como ha ocurrido en otras situaciones más complicadas que ésta.

Además, el país tiene un grado de afluencia material que no ha tenido en toda su historia, que tiene que aprovechar de manera inteligente.

En cuanto a los dineros, lo que se ha percibido por gestión comercial hasta el momento son 27 millones de dólares, de los cuales una parte importante va al Metro, de acuerdo con el contrato. Lo no percibido, porque no se ha cumplido, asciende a 35 millones de dólares.

El señor MONTES.- ¿Por qué?

El señor SOMERVILLE.- Porque eso es parte del contrato. Metro se involucra en la gestión comercial, en los pagos, etcétera.

O sea, el AFT, que opera como una administradora de fondos de pensiones, percibió 27 millones de dólares y una parte importante de eso fue al Metro. No sé qué porcentaje, pero se los puedo informar posteriormente. Eso me consta porque he estado muy involucrado en los últimos afanes financieros.

Lo no percibido son 35 millones de dólares, porque el Ministerio consideró que no se había cumplido con lo ofrecido. Las boletas y multas pagadas suman 14,5 millones de dólares. Es decir, entre lo no percibido más las multas y boletas suman casi 50 millones de dólares que el AFT no ha percibido. Por lo tanto, esto significa que los bancos no han recibido ni un solo peso de esto. Por el contrario, han debido desembolsar 14,5 millones de dólares para boletas y multas, además de otorgar créditos para mantener la operatoria, porque de los 27 millones de dólares, los gastos corrientes de esta compañía, una parte va a Metro. Entonces, no se ha podido financiar.

Tenemos cien personas en la nómina. Insisto, hemos recibido 27 millones de dólares durante un año y algo más, de lo cual una parte importante fue a Metro, y lo restante se ha cubierto con créditos, lo cual significa que los bancos no han recibido ni un solo peso.

El señor MONTES.- ¿Por qué le pagan hoy al AFT? ¿Le pagan por los validadores?

El señor SOMERVILLE.- Por la gestión comercial.

El señor MONTES.- Pero, además, maneja el sistema de *clearing*.

El señor SOMERVILLE.- Por toda la denominada gestión comercial.

El señor MONTES.- ¿Eso está incluido dentro de los 27 millones de dólares o dentro de los 35 millones de dólares de sanción, de no pago?

El señor SOMERVILLE.- En lo primero, por supuesto. No puedo dar una respuesta precisa, pero me imagino que eso está referido más bien a la parte de gestión de flota.

O sea, lo percibido por gestión comercial, que, en mi opinión, no corresponde a la gestión de flota, son 27 millones de dólares, de los cuales una parte va a Metro porque participa en la gestión comercial.

El señor MONTES.- Señor Presidente, mi duda radica en que dentro de la gestión comercial está la distribución entre cada uno. Podríamos pedir esa información en otro momento.

El señor SOMERVILLE.- No tengo inconveniente en enviársela por escrito. Ésa es mi obligación.



El señor MONTES.- ¿Cuánto dinero invirtieron las empresas bancarias en esto?

El señor SOMERVILLE.- Esa información se la puedo enviar por escrito.

Una de mis garantías adicionales es que siempre daré a conocer toda la información que se requiera de la manera más fluida y transparente posible. Insisto en que mi compromiso es con ésta o con cualquiera otra Comisión parlamentaria.

Ésas son las cifras. Lo que no se percibió fueron 35 millones de dólares, que, de haberse aplicado el contrato como se negoció, se habrían obtenido sin problemas. Las boletas y multas ascienden a 14,5 millones de dólares, que, sumado a lo no percibido, suman 50 millones de dólares. Ergo, desde el punto de vista de la rentabilidad, esto no ha sido ninguna gestión exitosa para los bancos.

Ahora, ¿qué los motivó? Yo no pertenezco a ninguno de los directorios de las empresas que participa en el AFT, pero me han dicho que los motivó la posibilidad de bancarizar algunos sectores. Hoy, la agenda principal de la Asociación de Bancos es bancarizar a otros sectores del país que no están siendo bancarizados. Por eso, he planteado los temas de la tasa máxima, de la ley de cobranza extrajudicial y otros. Por eso con Transbank se están haciendo las gestiones para bancarizar a otros sectores que hoy no lo están.

Desde la perspectiva de la bancarización de otros sectores, tenemos 4 millones de usuarios con una tarjeta. A lo mejor, mucha de esa gente nunca ha pasado por un banco y con este tipo de tarjeta se podrían validar negocios con ellos.

En cuanto al Banco de Chile, en su momento se planteó su posición, que ustedes. En ese momento, quien habla hacía de facilitador de conversaciones, etcétera. Mi opinión, que puede considerarse osada y audaz, es que de haber tenido el AFT accionistas distintos a los bancos, no hubiera habido continuidad del negocio. Considero que los estándares de un banco son distintos. Por eso en su momento actué como facilitador, y por eso estoy en este cargo actualmente. Entiendo que tengo accionistas comprometidos en solucionar el problema con vistas a un proyecto país.

El señor HALES (Presidente).- Perdone que lo interrumpa, señor Somerville.

¿Habría acuerdo para sesionar hasta las 14 horas?

**Acordado.**

Se suspende la sesión para ir a votar a la Sala.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Continúa con el uso de la palabra el señor Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Complementando la información financiera, el aporte de los bancos fue de 12 millones de dólares.

El señor SULE.- ¿En créditos?

El señor SOMERVILLE.- No. Se trata de aporte de capital social. La compañía tiene actualmente un patrimonio negativo. Si no hubiera bancos detrás, creo que esta compañía prácticamente no sería viable. Uno entiende que los bancos tienen un compromiso que va más allá y por eso me permití señalar, con algún grado de osadía, que con accionistas distintos esta compañía prácticamente estaría terminada.

Hoy, el patrimonio es negativo. No sé cual será la cifra a fin de año, pero vamos a terminar con una pérdida muy importante y con patrimonio negativo. Además, ésta es una sociedad de apoyo al giro, en la cual obviamente hay una consideración de dejar los bancos detrás y, al estarlo, hay consideraciones de otro orden involucradas, más allá de lo que dice la ley de sociedades anónimas.

En materia de gestión comercial, la situación es más compleja. De los 27 millones de dólares, 7 millones han ido al Metro, es decir, 25 por ciento. Por lo tanto, se ha quedado con 20 millones de dólares, y dado los gastos corrientes que tiene y otros, esto significa que ha perdido todo su patrimonio. No ha percibido 35 millones de dólares, básicamente, por gestión de flota y también por gestión de pago, pero es una cuestión extremadamente compleja de explicar, aunque podría precisarla posteriormente por escrito.

El señor MONTES.- Eso me parece muy importante, señor Presidente.

El señor SOMERVILLE.- En definitiva, éstas son las grandes cifras.

El señor HALES (Presidente).- Le pido que nos envíe esos detalles por escrito, señor Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Sí, señor Presidente. No tengo problema.

Los pagos por multas y boletas ascienden a 14,5 millones de dólares.

Respecto de la otra consulta, sobre la gestión de flota, como señalé, estamos desarrollando el famoso sinóptico centralizado, el cual permitirá conocer en tiempo real dónde están ubicados los distintos buses y contrastar esa información con el programa de cada uno de los operadores, que elaboran una programación diaria de salidas y de frecuencias.

Con este sinóptico centralizado, con tecnología de Vía Nauta y de Sonda, los operadores

tendrán la opción de decidir con cuál de las dos se quedan. En el comité operativo estarán representados los operadores, el AFT y el Ministerio, que permitirá ir afinando el sinóptico centralizado.

El señor HALES (Presidente).- Permítame una interrupción.

La diputada Allende le va a hacer una pregunta.

Tiene la palabra, señora diputada.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, sólo quiero que el señor Somerville nos aclare quién está desarrollando el sinóptico alternativo al de Sonda.

El señor SOMERVILLE.- Una empresa que se llama Vía Nauta.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Eso se licitó o se asignó directamente?

El señor SOMERVILLE.- Entiendo que se asignó directamente.

En definitiva, los operadores tienen hoy esas dos alternativas. Una vez que se firme el nuevo contrato se formará el famoso comité operativo en el cual estarán representados, como ya señalé, los operadores, el AFT y el Ministerio de Transportes. Con ellos, en un trabajo diario, semanal y mensual, que partirá con lo básico, esto es, que a través de las pantallas, cualquiera que sea el proveedor, se podrá saber perfectamente bien, en tiempo real, dónde están los distintos buses, lo cual se contrastará con el programa de trabajo que cada uno de los operadores tiene en cuanto a horas de salida y frecuencias.

A partir de esa realidad básica, que me parece el enfoque más correcto, todos los meses se irá mejorando y sofisticando el sistema hasta que, en un tiempo más -espero-, lleguemos a lo que hoy tienen en Suiza, donde en el paradero se anuncia en cuántos minutos más pasará el siguiente bus. Y quizás, extremando las cosas, podremos saber cómo están comportándose las bolsas asiáticas a las 9 de la mañana en cualquiera de los buses del Transantiago.

Ése es el programa y me parece lo más sensato.

Para mí, que veo la información de las bolsas en la mañana, sería muy interesante.

Me parece que éste es el enfoque más realista, porque se parte de algo básico a lo cual se le pueden ir agregando otras utilidades.

Además -y con esto contesto la pregunta de la diputada Cristi-, uno puede tener 200 mil buses en la calle y lo más sofisticados instrumentos de control de flota, pero si siguen ocurriendo cosas como la que vi anoche en la calle Bandera, salvo que se haga con helicópteros, la cosa no va a funcionar. Así que seamos realistas.

No voy a hacer una defensa del AFT, pero en un comienzo esto se trataba de un programa que se complementaba con otras cosas. Esto no es una excusa, pero debe quedar claro que aunque se tengan todos los buses del mundo a la hora que uno quiera, si no hay vías exclusivas y no se realizan otras inversiones que se necesitan, esto no va a caminar, porque atochamientos como el que presencié anoche no permitirán que el sistema funcione.

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

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero que el señor Somerville nos diga, de acuerdo con la apreciación que se ha formado en estos pocos días en que ha podido conocer más a fondo el sistema, si considera que el AFT funciona o no.

Los presidentes anteriores nos dijeron que todo funcionaba perfecto, pero anoche los operadores plantearon en la televisión que los GPS no funcionan y que están implementando su propio sistema.

Y la otra pregunta se refiere a los 35 millones que usted dice que debieran haber recibido, y no ha sido así. Quiero saber si eso se debe a incumplimientos de la empresa o porque el sistema no les canceló. ¿Quién es el responsable de no haber recibido esos recursos?

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

El señor SOMERVILLE.- Uno escucha de todo. Quiero ser bastante abierto y decir que en Chile el juego de la chiflota, de pasarse responsabilidades, es un deporte nacional, así que me imagino que en este ejercicio todo el mundo tratará de hacer responsable a los demás en circunstancia de que lo que tenemos que hacer es un diagnóstico acertado y, en función de un espíritu constructivo, darle solución a esto. Por esa posición es la que yo me inclino.

He escuchado muchísimas versiones al respecto y no vengo aquí a defender al AFT, ni mucho menos, porque si el AFT no hubiera tenido las circunstancias por las cuales atravesó yo no estaría en esta Comisión; probablemente, estaría presidiendo otros directorios en otra parte del mundo. Si estoy acá es porque esta compañía ha tenido problemas de desconfianza, de imagen, de socios y de todo orden. Si estoy acá es para resolver los problemas dentro de lo que pueda aportar, con absoluta independencia de los accionistas y con el criterio de que creo este proyecto y debemos sacarlo adelante; de lo contrario, no tiene sentido estar aquí.

Habiendo dicho eso, claramente puedo asegurar que todos los operadores han recibido su plata. Aquí no hay ningún caso en que una persona se haya subido a un bus y el operador no haya recibido el

pago correspondiente. Probablemente, lo recibió ocho o quince días después, pero los casos son prácticamente errores de omisión. Eso está absolutamente comprobado por auditorías externas.

En cuanto al tema de los GPS, ese asunto todo el país lo conoce. Por eso ahora estamos implementando un nuevo sistema que consiste en que un comité de operadores va a trabajar con nosotros, bajo la supervisión del ministerio, en que, día a día, a partir de este famoso sinóptico centralizado, vamos a comenzar con lo básico y luego lo iremos puliendo, refinando y mejorando. Me imagino que a partir de esa realidad y que tendremos más corredores exclusivos y otro tipo de inversiones complementarias, esto funcionara mejor. Hay que tapar los hoyos de las calles, porque los buses tienen computadores y si pasan por ellos se puede averiar. No es una excusa; es una realidad que debemos entender. Es todo un paquete de consideraciones.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, en primer lugar quiero desearle suerte al señor Somerville en la presidencia del AFT. Confiamos en que su gestión será más eficiente que la anterior, que fue realmente un desastre.

El AFT conoció en su oportunidad un informe que señalaba que no había nada listo, y aún así siguió adelante. El informe se cumplió. Nada funcionó y resulta que, aparentemente, el AFT no reaccionó, salvo recién ahora en que cambian a su presidente.

Esta Comisión recibió y trató al señor Andrés Navarro, presidente de Sonda, con inusitada benevolencia, en circunstancias de que la mayoría de los asistentes a esta Comisión habían señalado los graves problemas que Sonda había provocado por su gran incumplimiento.

El señor Navarro nos dijo que todo estaba funcionando. Funcionaban los sistemas computacionales y que daba lo mismo tener gestión de flota o no, que tenía un contrato para 4 mil y tantos buses, etcétera. Era algo realmente impresionante. Si bien es cierto a nosotros, como diputados, nos corresponde determinar responsabilidades políticas, también es cierto -y en esto no estoy de acuerdo con lo que plantea el diputado Melero- que los privados tienen gran parte de responsabilidad en que este sistema funcione. Y para que los buses estén en la calle y para saber cuántos están realmente en la calle, los privados deben hacer funcionar el sistema.

Por lo tanto, también es importante precisar las responsabilidades efectivas de los privados, porque no solamente hay responsabilidades políticas -que sin duda existen-, que vamos a precisar.

Como nuevo presidente el AFT, ¿tomará algunas medidas? Todos los integrantes del directorio anterior hicieron caso omiso o hicieron vista gorda del informe de auditoría que señalaba que no había nada listo, que iba a haber un desastre, que finalmente se produjo. ¿Se van tomar medidas? ¿Van a cambiar a algunas personas? ¿Qué tiene pensado hacer para que sea más eficiente la gestión del AFT?

Sé que esto puede resultar pesado para algunas personas, pero me gustaría saber qué le diría a los parlamentarios de Derecha que votaron en contra de lo que solicitó el ministro de Transportes, que era un respiro económico para que el Transantiago pueda funcionar por el bien de la gente. Como sabe, la Derecha, más desgraciadamente algunos diputados -cuatro o cinco- de la Concertación también apoyaron bajar a mil pesos el presupuesto del Transantiago. ¿Qué le diría a esos parlamentarios? ¿Está conforme con esa actitud? ¿Le da lo mismo? ¿O haría un llamado a alcanzar un acuerdo?

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, quiero pedir disculpas si el diputado Montes se sintió afectado por mi interrupción.

El señor MONTES.- Acepto sus disculpas, señor diputado.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- En segundo lugar, habría que agregar a varios diputados de la Concertación que se fueron sumando al voto de los mil pesos para el Transantiago. Habría sido distinto con los votos de los diputados Jaramillo e Insunza respecto de lo que dijo el ministro Cortázar cuando entregó su informe a la Comisión Mixta de Presupuestos. Plantearon que tenían dudas del voto que habían emitido el día anterior.

El señor FARÍAS.- ¡Es política ficción!

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Pero lo plantearon.

Agradezco la presencia del señor Somerville.

¿La razón de fondo del ingreso de los bancos es la bancarización? Quiero precisar responsabilidades y las conclusiones a que debe arribar la Comisión.

Conocidos todos los antecedentes -y esto no es política ficción, sino algo real-, ¿cree usted que los bancos se habrían metido o se habrían incorporado al negocio del Transantiago si se iban a producir conflictos o iba a haber desconocimiento de determinadas materias? ¿O cree que iban a estar entregados al proveedor tecnológico, como Sonda, y que estarían un poco amarrados de manos frente a lo que

estaba ocurriendo? Eso es un poco lo que se ha escrito y se ha escuchado.

Aunque entiendo que el señor Somerville lleva poco tiempo como presidente del AFT, me interesa su opinión sobre lo siguiente. Se ha hablado mucho de que la gestión de flota no ha funcionado y que se estaría pidiendo un proveedor o un software a España. Le preguntamos al señor Andrés Navarro, socio y proveedor, y dijo que no sabía eso y que sólo se había hablado con los bancos respecto de un sistema nuevo de gestión de flota que se estaría encargando a España. Quiero saber si hay algún avance en eso. ¿Sabe algo al respecto? ¿Es efectivo o no?

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

El señor SULE.- Señor Presidente, quiero pedir que se anote en el cuaderno aparte la afirmación del señor Somerville que cree en el proyecto y que Chile lo necesita si quiere estar inserto en el concierto mundial globalizado y que está seguro de que va a salir adelante.

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que registre lo solicitado.

Continúa con la palabra el diputado Alejandro Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, primero quiero consultar lo siguiente: ¿Cuál es la importancia que le da el AFT a la malla de recorridos? ¿Tiene opinión sobre algunas sugerencias o peticiones de que se vuelva, al menos parcialmente, a algunos de los recorridos anteriores?

En segundo lugar, ya se ha hablado un poco de esta materia pero quiero que se precise. ¿Qué importancia le da el AFT a la gestión de flota? ¿Están concientes de que el cerebro, que está compuesto por una serie de funciones y que, además, es controlado todo por un software integrado, es fundamental? Evidentemente, también son importantes los corredores y las vías segregadas.

Todos los beneficios, toda lo relacionado con la calidad, eficiencia y eficacia del sistema en su funcionamiento tiene que ver con la gestión de flota. Éste es un sistema integrado y, por lo tanto, si se pone sólo una pantalla, sólo un GPS o un contador, dos o tres cosas, no va a resultar. Tal vez algún día, en cinco o diez años, lleguemos a tener un sistema integrado, después de un tremendo proceso que no tiene nada que ver con lo que se licitó.

Quisiera saber si las alternativas, ya sean Vía Nauta, los españoles o quien sea, están ofreciendo un software de esta naturaleza.

Finalmente, hemos escuchado que se habrían cambiado a todos los directores, representantes de cada banco ante el AFT. ¿Efectivamente es así? ¿Hay alguna

razón específica para esa decisión? En todo caso, me la imagino.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, antes de continuar con las preguntas quiero hacerles presente algunas cosas.

Mañana es la última sesión pública con invitados. Asiste el señor René Cortázar, ministro de Transportes. Por lo tanto -para que también lo sepa la prensa-, voy a tener reuniones con distintos diputados, para conversar sobre la modalidad de trabajo práctica que necesitamos tener preparada para la primera sesión del lunes 3 de diciembre, en el Palacio Ariztía, ya que ese día nos reuniremos privadamente, no públicamente, para trabajar.

Pero como la próxima semana es distrital, necesito conversar hoy con cada uno de los diputados para acordar modalidades prácticas de trabajo y no empezar a discutir recién el lunes y perdamos esos tres días de sesiones.

El martes 4, la sesión se realizará en la sala de la Comisión de Defensa, en el tercer piso, y lo mismo ocurrirá el miércoles, en los horarios habituales en que hemos trabajado.

¿Habría acuerdo para pedir al Ministerio de Transportes el estudio hecho por Aditiva acerca del cumplimiento del AFT?

**Acordado.**

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, supongo que el señor Somerville revisó las auditorías que hizo el AFT *ad portas* del inicio del Transantiago, además de otras recientes. La primera es bastante lapidaria, pero, a pesar de lo anterior, el AFT decidió echarlo a andar. La segunda es bastante autocomplaciente. ¿Qué planteamiento tiene respecto de ellas y cómo pretende analizarlas, porque al parecer no están teniendo los resultados adecuados? Al parecer, los informes no se condicen con la realidad o si lo hacen, entonces no se toman las medidas.

¿Qué sistema de control interno va a establecer en el AFT para que se produzca el cumplimiento de los hitos necesarios?

Usted es una persona muy renombrada, exitosa y de vasta experiencia. Por lo mismo, le quiero consultar por los números que envió el ministro Cortázar, pues ellos muestran un aumento del déficit y no al revés; no hay una baja o no hay correspondencia con lo que estaba presupuestado. ¿Es posible, con esas cifras, confiar en que el déficit de 35 millones de dólares baje a 12 millones en enero? ¿Qué le dice su experiencia al respecto? Pareciera que sigue aumentando en lugar de descender.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Olivares me solicita agregar un minuto más a su tiempo.



¿Habría acuerdo para concedérselo?

**No hay acuerdo.**

Tiene la palabra el señor Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Señor Presidente, acerca de lo planteado por el diputado Farías, reitero lo señalado con anterioridad.

Como presidente del directorio me siento absolutamente autorizado, especialmente en una situación como la que enfrenta esta compañía, con patrimonio negativo, y por todas las consideraciones que he expresado, para hacer todos los cambios que sean necesarios. Llevo como treinta días como presidente del directorio, de los cuales diez estuve en Shangai por otras consideraciones, de manera que he actuado con mucha prudencia respecto de los cambios. Pero quiero decir que voy a hacer todos los cambios que sean necesarios. Quiero que la compañía sea exitosa y, además, tengo mi prestigio profesional incluido en esta operación. De lo contrario, no voy a continuar a cargo de la empresa porque creo que compañías de esta naturaleza, con los problemas que enfrenta, necesitan un presidente autorizado para efectuar los cambios necesarios, y así lo he conversado con los accionistas, incluyendo al accionista proveedor tecnológico.

Haré todo con prudencia y no me dejaré llevar por rumores para despedir a tal o cual persona, porque me lo pida cualquiera. Lo haré una vez que llegue al convencimiento de que esa persona no es afín a los objetivos que quiero para la compañía y me voy a tomar el tiempo que sea necesario para ello.

Respecto de los recursos públicos tengo una opinión como ciudadano, pero estoy acá como presidente del AFT y, por lo tanto, debo ejercer una prudencia elemental para los objetivos que aquí se persiguen, que es sacar adelante este proyecto, pero dentro de este proyecto, el AFT tiene un rol específico y no es responsable de todo el proyecto del Transantiago.

En consecuencia, no me voy a pronunciar respecto de una discusión política, porque no agrego nada a ella. Quizá como ciudadano pueda dar mi opinión -y la tengo-, pero en definitiva estoy acá en otra categoría y no quiero agregar nada a un tema que ya tiene suficientes ángulos, complicaciones, matices y sutilezas.

Respecto de lo planteado por el diputado Monckeberg acerca de la bancarización, quiero decir que no estoy en el directorio de ninguno de estos bancos. Por lo tanto, cuando estos bancos tomaron la decisión, lo hicieron en función de consideraciones que hacía cada uno de ellos.

Cuando pregunté al respecto, se me dijo que, dentro de un proceso general en que estamos involucrados como asociación, aquí se presentaba una oportunidad única de bancarización, que es bastante

obvia, porque a través de estas tarjetas se podían cumplir una serie de objetivos, que además se han venido haciendo en distintos ángulos de este negocio.

Lamento que los bancos no hayan podido concurrir para dar su opinión personal. Me temo -es una opinión muy personal- que de haber conocido todo este escenario, probablemente no hubieran participado. Pero ya están involucrados. No estoy haciendo una defensa de los bancos. Di las cifras y sé que en cualquiera otra compañía que cuente con un patrimonio negativo importante, en que a fin de año termina con pérdidas tan significativas, creo que con otros accionistas esto habría sido distinto. Es lo único que puedo decir y lo hice presente cuando era facilitador y también como presidente.

No he tomado la presidencia de una compañía que va a ser abandonada por los accionistas en las próximas dos semanas, pero éste debe ser un proyecto "bancable", porque ésta es una empresa privada; hay socios con accionistas minoritarios y hay bancos que tienen ADR. En consecuencia, debemos entender -y quiero ser muy claro en esto, aunque suene antipático- que aquí hay consideraciones empresariales, de negocio y de país.

Un banco registrado con un ADR en Nueva York tiene que cumplir ciertos estándares. Las empresas privadas, antes que nada, se deben a sus accionistas. Esto puede ser chocante, pero es una realidad. Éstas son las realidades de estos negocios y de la economía de mercado.

Por lo tanto se debe hacer un balance. No se le puede pedir a accionistas privados que participen en negocios estructuralmente inviables. Nuestra labor actual es cumplir con todo lo que a nosotros compete, además de las otras consideraciones tanto de cambios de recorridos como de una diversidad de transformaciones, que son temas que ignoro, porque no soy parte de esa discusión, y estamos haciendo todo lo necesario para responder.

Para nosotros, la malla de recorridos y las vías exclusivas son temas relevantes, porque aunque tengamos 10 mil buses equipados con los dispositivos más sofisticados, existe una realidad urbana obvia. Por eso hablamos de un enfoque de partir de las cosas más básicas: identificar en tiempo real dónde están los buses; comparar eso con los planes que tiene cada uno de los operadores para el día; y de ahí evolucionar cada día a niveles mayores de sofisticación. No me puedo pronunciar en detalle sobre esto porque no soy técnico. Ése es el compromiso y entiendo que además habrá un comité de operadores supervisado por el Ministerio. Habrá una especie de hombre bueno que resolverá dificultades.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, respecto de lo que ha planteado el señor Somerville, entiendo que debido a la coyuntura no puede entregar su opinión sobre la votación en contra del presupuesto para Transantiago.

Por lo tanto, formularé la pregunta de otra manera, para que la responda. ¿Cómo le afecta al Transantiago y al AFT que le asignen un presupuesto de mil pesos?

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

El señor SOMERVILLE.- Obviamente, el AFT depende de ingresos -no hay que ser muy perspicaz- de un negocio que debe funcionar. El AFT tiene ingresos fijos e ingresos variables. Por tanto, esto supone que hay una actividad económica que genera dichos ingresos.

Ahora bien, no me voy a pronunciar respecto de si esos recursos deben venir en una asignación presupuestaria o en una ley especial. Ésa es una decisión política que no me compete. Como ciudadano, tengo opinión, pero a esta Comisión no vengo a título personal, sino que en representación del AFT, por lo que no me compete hacerlo.

Ésta es una compañía que depende de ingresos, y si no los tiene, como en otras empresas -tenemos el caso de Bellavista Oveja Tomé-, tendrá que tomar sus decisiones. Si para generar ingresos se requiere de las alternativas A o B o C, es una decisión para la cual ustedes han sido electos y de la cual no participo.

Respecto de la malla de recorridos, aún no he estado en contacto con los operadores, pero estimo que tiene la ventaja de que, a partir de la modificación de los contratos -que espero se realice esta semana, y así se lo plantee al ministro René Cortázar, pues es parte importante de esta *mise en scène*-, y una vez que estemos con los operadores y con el Ministerio de Transportes, se irán resolviendo todos estos problemas. No puedo dar una respuesta a priori, porque no soy un experto en transporte público. Lo único que puedo mencionar es que nuestra compañía quiere y hará todo lo posible para que esto se resuelva. Ése es nuestro compromiso y personalmente voy a estar involucrado en todo lo que corresponda.

Entonces, uno de los temas que, me imagino, se van a discutir -lamento no ser más preciso, pues no soy un experto al respecto- es ver si además del dispositivo sinóptico habrá que hacer algo con los recorridos.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor Somerville.

¿Hay acuerdo para prorrogar la sesión por cinco minutos?

**Acordado.**

Señor Somerville, la diputada Isabel Allende le solicita una interrupción.

El señor SOMERVILLE.- Encantado, señor Presidente.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, entiendo que no se pronuncie acerca de los cambios de recorridos, porque no es su especialidad. Pero el ministro René Cortázar ha explicado que habrá correcciones que implican que los recorridos puedan penetrar áreas de otros operadores, lo cual va a tener consecuencias respecto del *clearing* y la posterior distribución del pago.

Al respecto, ¿tienen seguridad de que en esto no se van a producir fallas? Porque sería terrible que mejoraran el sistema pero fallaran ahora en esa parte.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que solicité surgió producto de la intervención de don Hernán Somerville en relación a si las actas de las auditorías que se habían efectuado al administrador financiero y a los bancos habían sido sociabilizadas hacia otras autoridades de Gobierno.

Concretamente, lo que quiero saber es si se le habían dado a conocer al ministro de Transportes, a otros ministerios o a la Presidencia de la República.

Durante el tiempo de suspensión de la sesión, el señor Somerville hizo las consultas y contestó las preguntas, y señaló que no se había realizado ninguna sociabilización más allá del AFT.

Para evitar el envío del oficio, quisiera que don Hernán Somerville confirme o niegue si esa sociabilización se extendió al ministro de Transportes.

El señor HALES (Presidente).- Le ofrezco los minutos finales a don Hernán Somerville.

El señor SOMERVILLE.- Comenzaré por contestar a la diputada Karla Rubilar.

En cuanto al cambio de directores, algunos bancos han decidido hacerlo. Ésa es una facultad privativa de ellos y no puedo cuestionarla. No puedo cuestionar a un director que designe un accionista, salvo que yo tenga alguna razón por algo que conozco..

El señor SULE.- Los representantes ante el AFT, específicamente en el tema de Transantiago.

El señor SOMERVILLE.- Esta compañía tiene directores designados por los bancos, por Sonda y por Falabella. Ellos han designado directores. Sé que

algunos cambiaron, pero no tengo capacidad alguna para cuestionar a algún director. El accionista tiene derecho a nombrar al director que sea. Obviamente, si conozco algo que lo inhabilitara, tendría que hacérselo presente al accionista.

Recibo a los directores que han sido designados, pero con los accionistas conversé respecto de cuáles son mis características, como director profesional y presidente del directorio. Eso lo hablé con los accionistas, pero no con los directores, porque no tengo por qué hacerlo.

Reitero que consulté estas materias. Estoy desde hace tres semanas en esta actividad, de los cuales diez días estuve fuera del país. Obviamente, no conozco todos los detalles de lo que ha ocurrido en una compañía tan compleja como ésta en los últimos doce meses. Le pregunté al gerente general y estoy contestando en base a lo que él me señaló. Es decir, soy transmisor, porque obviamente yo no estaba en marzo.

El gerente me dijo que esto no fue sociabilizado con autoridades de Gobierno. O sea, este informe de auditoría -repito: me lo informó el gerente- está en conocimiento de los directores y de los accionistas.

En todo caso, el gerente general me informa que este informe de auditoría no fue sociabilizado, pero en el intercambio diario que ha habido con el ministerio durante meses, fueron conversados muchos temas. Ignoro también cuáles son esos temas. Imagino que se ha conversado acerca de las dificultades, las soluciones, idas, venidas, vueltas, etcétera, pero tampoco fui parte de esas conversaciones, ni en forma directa, porque no estaba en esos comités, ni indirecta, ya que no era miembro del directorio. Eso es lo que me ha dicho el gerente, a quien le consulté específicamente el tema.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Es complejo para ellos, desde el punto de vista financiero, poder recogerse porque ahora va a existir la posibilidad de penetrar en otras áreas concesionadas. Eso es muy importante.

El señor MELERO.- Señor Presidente, es determinante el grado de conocimiento que hubo de las auditorías, especialmente la del 30 de enero.

Entiendo perfectamente la dificultad que tiene don Hernán Somerville por el reciente nombramiento y porque, más encima, ha estado fuera del país.

Por lo tanto, solicito que enviemos una carta solicitud al AFT para que responda con la precisión de un texto, con todas las consultas que don Hernán quiera realizar para tener una visión completa,

porque la informalidad de esas conversaciones es la que hace o no el conocimiento.

El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece a los señores diputados que enviemos el oficio solicitado por el diputado Melero?

**Acordado.**

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

El señor SOMERVILLE.- Con el mayor agrado voy a responder, y lo que puedo contestar es lo que me dice el gerente. Obviamente, no conozco esa materia, por razones obvias.

En segundo lugar, ignoro -hace varios días que no he conversado con el ministro Cortázar- que va a impactar este cambio de recorrido. Nuevamente, la ventaja de tener este comité operador es que ahora estamos en una instancia institucionalizada, en la cual operadores, el ministerio y nosotros podemos ir, día a día, viendo las distintas alternativas.

Nadie me informó respecto a este cambio de recorrido, razón por la cual deberemos analizarlo y ver qué respuestas vamos a dar. Pero creo que con este comité se facilitará enormemente esta situación.

El señor HALES (Presidente).- En nombre de la Comisión, valoro y agradezco la asistencia del señor Hernán Somerville.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.06.*

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