

Santiago, Noviembre de 1993

Excelentísimo señor
Presidente de la República
DON PATRICIO AYLWIN AZOCAR
Presente

Excelentísimo señor Presidente :

Tengo el honor de enviar Ud. el Discurso expuesto con motivo de la celebración de los 25 años de la creación de la Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A., realizada el 29 de Octubre en la estación Cal y Canto.

Lo saluda atentamente,



DANIEL FERNANDEZ KOPRICH
Presidente del Directorio
Metro S.A.

**DISCURSO DE DANIEL FERNANDEZ K.
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO METRO S.A.
ACTO CENTRAL ANIVERSARIO.**

A nombre de la empresa METRO quiero agradecer su presencia e interés por compartir con nosotros una fecha tan significativa.

El Metro de Santiago celebra hoy sus 25 años de vida. No ha sido un período simple y sin novedades este cuarto de siglo en nuestro país. Desde que el Presidente Eduardo Frei Montalva aprobara el Plan de Transporte Metropolitano en 1968 hasta ahora, la ciudad de Santiago -por donde transcurren nuestras líneas- ha experimentado fuertes y profundos cambios en todos los niveles de su acontecer nacional.

La historia de esta empresa está íntimamente vinculada a un largo diálogo - que para nosotros se inició en aquellos meses cuando comenzaron las primeras excavaciones de la Línea 1 en el sector Las Rejas- sobre los fenómenos de la ciudad y el transporte. No es mi intención formular en este momento hipótesis explicatorias de lo que ha ocurrido en este último cuarto de siglo en Santiago.

Me interesa por sobretodo destacar ciertos elementos que han hecho posible el cambio ocurrido en la empresa, iniciado en 1990.

En este proceso renovador influyó en primer término el cambio de Gobierno y la reformulación que éste hizo de las políticas de transporte. En lo interno, la modificación que permitió que Metro se transformara en una sociedad anónima significó un rediseño organizacional que permitió asumir nuevas tareas y aumentar nuestra eficiencia. Este proceso de reestructuración coincidió a la vez con la implementación de un nuevo esquema de relaciones laborales al interior de la empresa.

Otro factor - que nos permite proyectarnos como una empresa en desarrollo- es la puesta en marcha de uno de los más grandes e importantes proyectos de infraestructura decididos en el país en los últimos 10 años: la ampliación de la red del Metro, con la construcción de una nueva línea - la línea5-, proyecto que fue resuelto por el Gobierno del Presidente Aylwin. En eso estamos.

Permítanme, por consiguiente, transmitirles algunas reflexiones sobre el Metro y el Transporte que dan cuenta de los esfuerzos que estamos desplegando y de las dificultades que encontramos en el camino por avanzar todo lo rápido que quisieramos.

Actualmente en Santiago se realizan diariamente 6,7 millones de viajes motorizados. De ellos un 60% se efectúa en buses, un 20% en automóvil y solo el 8% en Metro. Pero no sólo en número de pasajeros debe medirse la relevancia de un medio de transporte. Los atributos que presenta el Metro son múltiples: nuestro servicio entrega a sus usuarios rapidez en su tiempo de viaje, seguridad y comodidad. La regularidad es cada vez más apreciada por los pasajeros, en tanto se cumple la promesa, con altísima probabilidad, de un tiempo fijo de viaje entre dos estaciones, absolutamente independiente de la congestión en la superficie.

No obstante sus atributos, debemos reconocer que hay limitaciones objetivas para el crecimiento de la red de Metro. Se requieren montos de inversión muy grandes. Pero no es sólo un problema financiero. El desafío es como articular los proyectos de infraestructura de transporte con el desarrollo urbano. Este propósito ha sido recurrentemente planteado por distintos sectores y algunas iniciativas están en curso. Nos proponemos contribuir en esta perspectiva imaginando intervenciones de inversionistas inmobiliarios en el entorno de las estaciones del Metro, proponiendo modificaciones a la Ley que rige la empresa, para abordar acciones más directas que permitan que la captación de la plusvalía de los terrenos constituya un factor de financiamiento futuro.

Quiero referirme más profundamente a la ley del Metro. Este marco legal, concebido en el gobierno anterior, resulta hoy incoherente con el proceso de modernización de las empresas públicas iniciado en este Gobierno. A la vez que el Estado define un nivel de exigencias en materias de autofinanciamiento del desarrollo, de eficiencia, productividad, y calidad de servicio, se establecen variadas restricciones para operar con rapidez y flexibilidad en los respectivos mercados, cada vez más dinámicos.

Por ejemplo, el Metro está impedido de formar filiales, aún cuando tengan que ver con el giro principal del negocio. Esta es una dificultad objetiva que cierra posibilidades de alianzas con otros sectores, y que impide buscar el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles a través de nuevas y variadas formas de financiamiento de la actividad del transporte. En el mercado inmobiliario, partiendo de las 37 estaciones actuales con sus 160 locales comerciales instalados, en el mercado publicitario, en los servicios complementarios de transporte tales como trolebuses y metrotren, en el mercado de servicios técnicos y profesionales y en otros campos, hoy existen oportunidades convenientes para el desarrollo de esta empresa.

Es claro que en el desarrollo del proyecto Metro, el esfuerzo económico principal ha sido del Estado. No hay otro modo de iniciar las grandes obras como el Metro. En la mayoría del centenar de metros que existen en el mundo, el Estado no sólo financia la inversión, sino también parte de la operación. Y hay que señalar que el Metro de Santiago, en materia de resultados financieros, está ubicado dentro de los cinco más exitosos del mundo.

Pero son los llamados beneficios sociales netos los que justifican la inversión pública en los proyectos de transporte. Estos beneficios son captados no sólo por los usuarios del Metro, sino por el conjunto de viajeros motorizados, desde el momento que la sola existencia del Metro implica menor congestión en la superficie. Por lo tanto, si se aplicara el concepto de «contabilidad social» a la recaudación por tarifas, ésta debería agregar, en nuestro caso, los beneficios directos sociales generados.

Ahora bien, una empresa que quiere preservar una situación financiera sana debe velar porque sus usuarios paguen los verdaderos precios por la prestación de los servicios que les brinda. Los fenómenos de congestión, normalmente asociados al transporte, requieren de herramientas adecuadas de tarificación para racionalizar su utilización. Es lo que el Gobierno ha propuesto para la congestión en las calles. En el Metro aplicaremos el mismo principio. Es así como a inicios de 1994 inauguraremos un nuevo sistema tarifario soportado en la tecnología de torniquetes inteligentes, lo que nos permitirá flexibilizar nuestra actual estructura tarifaria.

Junto a esta nueva readecuación -que implicará por lo demás una modalidad que cambiará parte de la rutina de nuestros usuarios- 1994 estará marcado por la puesta en marcha de la construcción de la Línea 5. La ampliación de nuestra actual red permitirá resolver la aguda crisis de movilidad del sector suroriente de Santiago, abriéndose además nuevas posibilidades de coordinación con los empresarios de la locomoción colectiva de superficie.

Este proyecto nos exige diseñar nuevas formas de gestión empresarial que permitan a la empresa crecer orgánicamente, desarrollarse y posicionarse de cara al futuro, teniendo en cuenta, para acometer este desafío, y en primer lugar, las inmensas potencialidades de capital humano, principal fortaleza de Metro S.A.

Pero la construcción de una nueva línea es, por sobretodo, una decisión de la comunidad, quien, a través de sus representantes, jerarquiza la prioridad de sus demandas. Ello implica un alto grado de coordinación de las distintas visiones y propósitos multisectoriales. Creemos que cada vez se requiere visiones más globales y sistémicas en la perspectiva de lograr una imagen-objetivo de la ciudad y su sistema de transporte, que sean coherentes con las políticas de transporte emanadas de la Autoridad.

Hemos asumido la gran responsabilidad que el Gobierno nos ha entregado de construir la Línea 5. Con 38 kilómetros de longitud y tres líneas interconectadas, se configura una red que multiplica los pares origen-destino de viajes posibles de efectuar en Metro. Nuevos trenes, de última tecnología, ya están en proceso de fabricación para su puesta en servicio a fines del año 1996.

Nos preocupa el tema del material rodante en el mediano plazo. Y lo planteo en el sentido de asumir con mucha responsabilidad el futuro de esta empresa. Debemos tener clara conciencia de que estamos viviendo «la época de oro» de una red ferroviaria, esto es con trenes y equipamientos relativamente nuevos. La experiencia mundial nos habla de verdaderos puntos de quiebre a la hora de renovar el parque de trenes. La inversión es de tal magnitud que tiende, normalmente, a ser postergada y con ello, comienza el deterioro del servicio y de la empresa. Tomar conciencia temprana de este fenómeno nos permitirá efectuar todas las provisiones necesarias para evitar que esto ocurra.

En torno a este y otros problemas sobre el futuro del Metro, del transporte y de la ciudad estamos conversando, tras una visión que reconozca los roles y responsabilidades de cada uno, preservando por sobre todo el interés de la comunidad.

Imaginamos, en el futuro, que la provisión de obras de infraestructura de transporte masivo deberá ser de responsabilidad del Estado, y entregadas en concesión a Metro S.A. mediante contratos de concesión que contemplen reglas claras y justas. Estamos abiertos también a explorar una eventual participación de inversionistas privados en el desarrollo de la red, lo cual no quiere decir que con esto estemos renunciando al carácter del Metro de ser un servicio público de primera necesidad.

La Empresa Metro está en pleno desarrollo. Factor importante, que no quiero dejar de mencionar, han sido las negociaciones colectivas con el Sindicato de Trabajadores. Aquí se ha expresado la unidad de propósitos transformada en compromisos entre el Sindicato y la Empresa por aumentar la productividad y asociar parte de las remuneraciones a sus resultados. Es más, forma parte de nuestra estrategia de desarrollo invertir en capital humano, y hemos destinado crecientes recursos a la capacitación profesional. Los desafíos de la modernización pasan, en primer lugar, por desplegar las potencialidades de las personas.

Son muchos los temas que quisiera tratar. Me entusiasma este apasionante e importante proyecto que es el Metro de Santiago.

Los desafíos que tenemos por delante son muy serios, sobretudo en el dominio de la inventiva. Sólo con imaginación y creatividad seremos capaces de generar parte de los recursos de inversión que se requieren.

Dentro de las diversas actividades con que los trabajadores de la empresa han celebrado sus 25 años, y en las cuales he tenido el gusto de participar, he podido apreciar que un número significativo de los hombres y mujeres que aquí laboran han cumplido 10, 15 y 20 años de servicio. Soy, por tanto, uno de los más nuevos en la empresa con mis escasos 7 meses de gestión.

Sin embargo, quisiera transmitirles un sentimiento que ellos me han transmitido. Es la mística y el cariño que los trabajadores tienen por su empresa. Y -me atrevo a asegurar- es compartido en gran medida por nuestros usuarios que agradecen y califican con la mejor nota este servicio limpio, puntual y seguro. Son finalmente estos factores los que, acompañados de una buena capacitación y una mayor eficiencia, me permiten afirmar con confianza que la empresa Metro, su gente y quienes lleguen a ella en el futuro responderán, como lo han hecho hasta ahora, a los nuevos desafíos que ya se inician con el primer año de nuestro segundo cuarto de siglo.

MUCHAS GRACIAS.

Santiago, 29 de octubre de 1993.-



Ant. 93/23010

CBE. 93/23010

Santiago, 17 de noviembre 1993

Señor

Daniel Fernández Koprach

Presidente del Directorio Metro S.A.

Av.L. Bdo. O'Higgins 1414

Santiago

ARCHIVO

Estimado señor:

Por encargo de S.E. el Presidente de la República, don Patricio Aylwin Azócar, tengo el agrado de acusar recibo de su carta del 12 de noviembre en que adjunta su discurso pronunciado con motivo de la celebración de los 25 años de la creación de la Empresa de Transportes de Pasajeros Metro S.A., que le agradecemos sinceramente.

Saluda atentamente a Ud.

CARLOS BASCUÑAN EDWARDS
Jefe de Gabinete Presidencial

MARCELO TRIVELLI OYARZUN
Asesor Presidencial

CHC/NRB/imr.

c.c.: Archivo Presidencial

```

+-----+-----+-----+
| Código RPC      Panel Ingreso De Datos      Fecha 12-NOV-1993 |
+-----+-----+-----+
| Nip      93/23010__-__ Hora 14:41      Tipodoc  CAR      Character  ___  ___  ___ |
| Numdoc  _____      Fechadoc 12-NOV-93      Destinatario PAA |
| Firma  Daniel_Fernández_Koprich_____      Sexo  ___ |
| Institución o  Dirección_Metro_S.A._____ |
| Dirección  _____ |
| Ciudad     Santiago_____ |
| Derivada CBE  Fecha 12-NOV-93      Nop _____ |
|              _____      Necesita Respuesta  S |
|              _____      Nop Relacionado _____ |
| Resumen  ENVIA_DISCURSO_EXPUESTO_CON_MOTIVO_Celebracion_25_Años_De_La_Empre |
|           SA_TRANSPORTES_PASAJEROS_METRO_S.A.,REALIZADA_29_OCTUBRE._____ |
+-----+-----+-----+

```

ARCHIVO

```

+-----+-----+-----+
| Next Screen para Realizar Derivaciones Externas |
+-----+-----+-----+
Transaction_completed_--_1_records_processed.
^ Char Mode: Replace Page 1 Count: *0

```

NRB

Aprobado y
anexo nrb.