

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 15ª sesión celebrada el martes 4 de septiembre de 2007, de 11:33 a 14:30 horas.

SUMARIO:

Se recibió a los miembros del Comité Ejecutivo del Banco del Estado, conformado por el Presidente, señor José Luis Mardones; el Vicepresidente, señor Jorge Marshall, y el Gerente General, señor José Manuel Mena, quienes se refirieron a los términos de la respuesta dada por el citado Banco a un oficio enviado por esta Comisión, en virtud del cual se solicitaba remitir copia de las actas de las reuniones de dicho Comité, en las que se discutieron o se adoptaron acuerdos referidos a la participación de esa entidad financiera en el Administrador Financiero del Transantiago. Asimismo, se refirieron a su participación en éste.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Enviar un oficio al Presidente del Administrador Financiero del Transantiago, a fin de solicitarle se sirva remitir una nómina de los asesores que se desempeñan o se han desempeñado en él, cuál es la labor que realiza cada uno de ellos, el monto de la remuneración que se les paga por sus servicios y quien paga tales emolumentos.

Asimismo, se acordó solicitar se informe respecto del proceso de licitación que concluyó con la adjudicación a la Empresa SONDA como soporte tecnológico del Administrador Financiero del Transantiago.

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:

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, y
Sule, don Alejandro.

También concurren los Diputados señora Saa y señor Latorre; los miembros del Comité Ejecutivo del Banco del Estado, conformado por el Presidente, señor José Luis Mardones; el Vicepresidente, señor Jorge Marshall, y el Gerente General, señor José Manuel Mena y el Fiscal de dicho Banco, señor Pablo Lagos.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación de la Contraloría General de la República por la que remite copia del informe emitido por ésta sobre la ejecución del contrato suscrito entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Administrador Financiero de Transantiago.

2.- Comunicación de INGYTRANS, equipo multidisciplinario de profesionales de la Universidad Católica, por la que reiteran su visión crítica respecto del funcionamiento del Metro y anuncian un nuevo colapso de éste.

3.- Presentación del Comité Ejecutivo del Banco del Estado ante la Comisión.

4.- Copia de las actas de las sesiones del Comité Ejecutivo del Banco del Estado de Chile relacionadas con el Administrador Financiero de Transantiago S.A., resoluciones que ejecutan los acuerdos adoptados y documentos anexos. Entre estos últimos se cuentan: Contrato de prestación de los servicios complementarios de administración financiera de los recursos del sistema de transporte público de pasajeros de Santiago y sus anexos; Anteproyecto de sistema de acceso electrónico y administración de los recursos

IV. ACTAS:

El acta de la sesión 11^a, se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

El acta de la sesión 12^a, se pone a disposición de las señoras y señores Diputados.

V. ORDEN DEL DIA

Se recibió a los miembros del Comité Ejecutivo del Banco del Estado, conformado por el Presidente, señor José Luis Mardones; el Vicepresidente, señor Jorge Marshall, y el Gerente General, señor José Manuel Mena, quienes se refirieron a los términos de la respuesta dada por el citado Banco a un oficio enviado por esta Comisión, en virtud del cual se solicitaba remitir copia de las actas de las reuniones de dicho Comité, en las que se discutieron o se adoptaron acuerdos referidos a la participación de esa entidad financiera en el Administrador Financiero del Transantiago. Asimismo, se refirieron a su participación en éste.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:30horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 15ª, celebrada en martes 4 de septiembre de
2007,
de 11.33 a 14.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales Dib.
Asisten las diputadas señoras María Angélica Cristi, Claudia Nogueira, Karla Rubilar y María Atonieta Saa, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Patricio Melero, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Alejandro Sule, Carlos Olivares, Enrique Accorsi y Juan Carlos Latorre.

Concurren como invitados los señores José Luis Mardones, Jorge Marshall y José Manuel Mena, presidente ejecutivo, vicepresidente y gerente general del Banco del Estado, respectivamente.

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 12ª se pone 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).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, respecto de la visita de hoy del presidente del Banco del Estado, ¿va a ser exclusiva y excluyente sobre el tema de la no respuesta de la carta o podremos avanzar en otras preguntas en su calidad de administrador financiero? Los términos en que está redactada la citación son bastante restrictivos. ¿O su Señoría ha tenido alguna conversación con ellos sobre la materia?

El señor HALES (Presidente).- Efectivamente, el presidente del Banco del Estado me llamó y me hizo presente que, a juicio de ellos, habiendo sido citado el AFT, del cual es socio el Banco del Estado, ellos entienden que en dicha sesión el presidente de la AFT, que es gerente general del Banco del Estado, contestaría respuestas atinentes al Transantiago y el AFT. Por lo tanto, en la presente sesión, a su juicio, no deberían responder sobre el AFT.

Tiene la palabra el diputado señor Alejandro Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, con todo respeto, creo que el presidente del Banco del Estado no tiene por qué condicionar lo que se puede preguntar o no preguntar en cualquiera de las sesiones de nuestra Comisión Investigadora. Tenemos atribuciones para hacerlo, así que no corresponde ninguna observación al respecto.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, coincido con lo que han planteado los diputados señores Sule y Melero.

No tiene mucho sentido recibir al presidente del Banco del Estado para debatir sobre un tema que ya está resuelto. El hecho de que esté aquí resuelve la discusión previa, por lo que su asistencia sería como una especie de pasar revista por parte del Banco del Estado a la Comisión Investigadora y nada más, y no tendría mucho sentido.

Hay que avanzar en temas como el AFT, que es clave. De hecho, es uno de los temas importantes que hemos visto en la Comisión de Transportes. Incluso, al diputado Latorre le interesa sobremanera esa materia y pienso que tiene reparos sobre el desempeño del AFT.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, estoy de acuerdo con lo que han dicho los diputados. La única dificultad sería que nuestros invitados dijeran que no están preparados. Espero que hayan previsto que el debate podría evolucionar en esa dirección.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que no puede hacer la Comisión es sorprender a los invitados con preguntas para las que no están preparados, pero tampoco debe restringir la comparecencia de los representantes del Banco del Estado solamente a esta ocasión.

En ese sentido, deberíamos acordar que podrán ser citados todas las veces que lo estimemos conveniente para el desarrollo de nuestra investigación, de modo que habría que hablar con ellos para que les quedara clara la situación.

En caso de que los invitados se sienten en condiciones de ser requeridos y liberan a la Comisión de hacer esa consulta, no veo inconvenientes para entrar a los temas de fondo, pero me parece que por respeto a la convocatoria el Presidente de la Comisión debiera consultárselos previamente.

El señor BURGOS.- Sólo deseo aclarar que los representantes del Banco del Estado han sido citados, no invitados.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo en los términos planteados por el diputado señor Patricio Melero?

Acordado.

Quiero hacer presente que en mi calidad de Presidente de la Comisión acojo todas las observaciones planteadas, de modo que no haré comentario alguno al respecto.

El señor MONTES.- Señor Presidente, ¿por qué no habla con ellos de inmediato?

El señor HALES (Presidente).- Considero que quizás no es necesario hacerlo antes de que ingresen a la Sala, porque ayer traté la materia con el presidente del Banco del Estado y le manifesté que en esta sesión no se analizaría el AFT, pero que tampoco era posible imaginar que a los representantes del comité ejecutivo del banco que encabeza, que es socio mayoritario del AFT, no les hiciéramos preguntas relativas al Transantiago.

Le hice ver que si bien esta sesión no tiene por objeto analizar los problemas del software del control de flota, los problemas tecnológicos ni las insuficiencias que han tenido algunos subcontratistas, tampoco era posible que en esta sesión, a la que concurriría el Comité Ejecutivo del Banco del Estado, que es el socio mayoritario del AFT, cuyo gerente general ejecutivo lo preside -ese organismo, a juicio del Gobierno y de los operadores, constituye uno de los nudos principales de las dificultades que ha tenido el Transantiago para que no haya buses en las calles- no les hiciéramos preguntas relacionadas, como si no tuvieran nada que ver con el tema.

Eso fue lo que planteé al presidente del Banco del Estado, de manera que pienso que el punto ha sido aclarado, salvo que ustedes consideren que se debe suspender la sesión para sostener una nueva conversación al respecto.

El señor MELERO.- ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, para claridad de todos los miembros de la Comisión, la Secretaría de la Comisión preparó una minuta acerca de las facultades de las comisiones investigadoras de la Cámara de Diputados respecto del Banco del Estado.

Lo señalo porque a la minuta que la Secretaría nos entregó la vez pasada se incorporó el informe elaborado por la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado, el cual estimo de la mayor importancia, porque emite un pronunciamiento sobre la materia, aprobado por la unanimidad de sus integrantes, el cual establece que para la historia fidedigna del establecimiento de la

ley es clara la facultad fiscalizadora que tiene la Cámara de Diputados sobre las empresas del Estado.

Ese nuevo elemento cobra mayor importancia al leer la carta respuesta que el Banco del Estado envió a la Comisión en 22 de agosto, en cuyo punto siete se señala que esa entidad bancaria no tiene obstáculos en proporcionar antecedentes que den cuenta de la relación con el Ministerio de Transportes en lo referente a la oferta presentada en el marco de la licitación para encargar el Administrador Financiero de Transantiago, pero que desde el punto de vista legal no corresponde que haga entrega de actas de sesiones de sus órganos superiores a la dirección y administración, ya que ellas no dan cuenta de las actuaciones del Gobierno.

A mi juicio, ése es el tema central.

El señor HALES (Presidente).- Está claro, señor diputado.

El señor MELERO.- Lo menciono porque creo que un pronunciamiento de esa naturaleza va a sentar un precedente muy importante, razón por la que deseo que quede establecido que esta no es una situación exclusiva y excluyente del hecho que ha generado esta petición, sino que debe ser una conducta que requiere ser modificada a futuro, la que servirá como precedente respecto de las acciones fiscalizadoras de la Cámara.

En consecuencia, no debe quedar la idea de que sólo se salvó el punto de esta situación en particular, puesto que hay un tema de fondo, sobre el cual quiero saber cuál va a ser la actitud del Banco del Estado frente a los otros requerimientos. En la sesión de ayer pedí, por oficio, las actas de la contraloría interna del 30 de enero. ¿Qué me va a responder el Banco del Estado? Ésa es mi consulta.

El señor HALES (Presidente).- Solicito a la Secretaría que haga pasar a nuestros invitados del Banco del Estado.

-Ingresan los invitados.

El señor HALES (Presidente).- Señores, esta Comisión tiene el mandato de ayudar al cuarenta por ciento de los chilenos que sufre por los graves problemas del Transantiago y que han motivado las disculpas presentadas por muchos funcionarios que han comparecido ante la Comisión. También hemos recibido de muchos de ellos una importante colaboración; de otros, no tanto.

Quiero dejar constancia en actas que esta Comisión no tenía contemplado invitarlos. Pero, en la última sesión, por unanimidad, se decidió citarlos, en virtud de las facultades que nos otorgan la Constitución y las leyes, esto motivado por la negativa del Banco del Estado a entregar sus actas.

Al respecto, esta Comisión expresó su opinión. Cuando se ha pedido información a los distintos órganos de la Administración del Estado, a

los funcionarios públicos y a las empresas del Estado, hemos recibido colaboración. La Comisión pensaba que íbamos a recibir de ustedes esa misma colaboración y cooperación. Sin embargo, lamentamos que no hubiera ocurrido así. Y esa negativa fuera acompañada de una cierta lección de derecho constitucional, que señalaba que la Comisión no estaba facultada para pedir antecedentes y que el Banco del Estado no los entregaría.

Por ello, se tomó la decisión de citarlos.

Quiero dejar en claro, al comenzar esta sesión, que la Comisión tiene la convicción de que tiene total facultad para pedir antecedentes. A juicio de la Secretaría, la Constitución ampara el proceder de esta Comisión y, por tanto, queremos dejar en claro que la documentación que traen, y que les hemos pedido, la Cámara de Diputados, a través de sus comisiones, tiene derecho a solicitarla.

Bien lo decían los señores diputados, y en especial el diputado Patricio Melero: no queremos que se considere la entrega de documentación como un acto gracioso de parte de una empresa de propiedad del Estado, ni que lo que ha hecho el Banco del Estado ha sido una gentileza o un acto de buena educación. Muy por el contrario, la Comisión tiene la convicción de que la Cámara de Diputados está facultada para pedir esos antecedentes.

La Constitución ampara ese proceder. La letra c) del numeral 1) de su artículo 52 indica que el personal de las empresas del Estado que sean citados por estas comisiones estarán obligados a comparecer y suministrar antecedentes e información.

En segundo lugar, la interpretación del presidente del Banco del Estado en su carta, restringe las atribuciones de la Cámara de Diputados y no encuentra asidero en la historia fidedigna de la reforma constitucional.

Tercero. El artículo 9º de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, obliga a las empresas del Estado y dice claramente que los organismos de la administración del Estado deberán proporcionar los informes. Se abunda más de media página sobre lo mismo.

Cuarto. La Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional establece procedimientos. Tal vez ustedes pensaron que se pedían documentos secretos o privados.

Esto ha sido compartido por la Contraloría General de la República, al punto que ha habido sanciones, como en el caso del señor Marcos Lima, a quien se le aplicó una multa de una remuneración mensual por haberse negado a proporcionar información, tal como lo habían hecho ustedes.

Quinto. Se menciona el criterio de los tribunales ordinarios sobre las demandas de mera certeza puestas por empresas públicas, y entrega un detalle de los juicios entablados con ellas.

Asimismo, hay un informe categórico de la Comisión de Constitución del Senado en el que se establece que es indispensable dejar constancia que las empresas del Estado creadas por ley pueden ser fiscalizadas por la Cámara de Diputados.

Además, queremos decirles que, fuera de la citación y de la petición de información de las actas, naturalmente hay una segunda implicancia en relación con la Comisión investigadora puesto que, por una parte, los hemos citado debido a que el diputado Jorge Burgos hizo una petición de las actas. La Comisión lo asumió por unanimidad. Ustedes se negaron, los citamos, y don José Luis Mardones tuvo la gentileza de llamarme para informarme que venían con las actas.

Ése es un capítulo. Pero existe otro capítulo inevitable. El Banco es socio mayoritario de una de las partes componentes de Transantiago, por lo tanto, en el curso de la conversación se consultará sobre la forma en que decidieron hacerse socios del AFT para participar en Transantiago y qué significa que el Banco sea socio mayoritario.

Independientemente, y tal como lo planteó su presidente, tenemos una sesión especial sobre el administrador financiero. La Comisión me ha pedido explicarles que esta sesión no es para el análisis detallado del administrador financiero, pero tampoco puede excluirse mencionarlo. Por lo tanto, si no están preparados con todo el detalle, entendemos que no podemos presionarlos para traer tal o cuál documento.

Quiero dejar establecido que carece de todo sentido esta conversación si no van a hablar de su participación en Transantiago, ni de la decisión de participar en el AFT. Eso es ineludible. El banco es socio del AFT, es parte de Transantiago y las fallas del administrador financiero son el principal responsable de que la gente no tenga micros en las calles.

Por lo tanto, si están acá y no hablan nada de lo que les señalo, es absurdo tenerlos presentes.

Ése es el marco de referencia que me han pedido los señores diputados que exprese al inicio de la sesión.

Tiene la palabra el señor José Miguel Mardones.

El señor MARDONES.- Señor Presidente, el comité ejecutivo del Banco del Estado, por mi intermedio, quiere agradecer la oportunidad que se nos brinda para entregar la información relativa a materias de competencia de esta honorable Comisión.

La información que aportaremos se enmarca dentro de la normativa legal que nos rige y que nos permite, a su vez, actuar de acuerdo a las políticas permanentes del comité ejecutivo en lo que se refiere a transparencia y colaboración.

Quiero señalar, señor Presidente, y por su intermedio a los señores diputados, que lamentamos el mal entendido que no nos permitió clarificar la entrega de información con anterioridad. Ahora traemos el material.

Las actas bancarias son escuetas, su formato recibe un pequeño número de acuerdos formales y no informa del contexto. Por ese motivo queremos aprovechar la oportunidad de estar aquí presentes. Lo anterior tiene que ver con las decisiones que adoptamos, en una primera etapa, para contribuir a la formación del administrador financiero, es decir, la puesta en marcha. Luego, el seguimiento que realiza el banco y su comité ejecutivo a ese importante proyecto.

Los criterios orientadores que el comité ejecutivo del banco ha tenido, en orden a la participación del mismo en el proyecto, se reflejan en las acciones y en el seguimiento que nos ha correspondido ejercer como accionistas. En esa materia, el primer punto es el rol del Banco del Estado y la decisión de participar en el proyecto. El porqué de la participación del Banco del Estado en la formación del administrador financiero y en la licitación es porque entendemos a Transantiago como una política de Estado, tanto por el contenido, como por la forma en que se llevan a cabo esas políticas, las que requieren de gran intervención y que tienen por objeto modernizar el sistema de transporte público.

En esa materia, el Banco del Estado tiene una larga tradición de apoyo a las políticas de Estado, particularmente, cuando ellas por su grado de innovación o de complejidad, necesitan de un ambiente de colaboración entre múltiples actores.

No quiero dar una larga lista de las iniciativas en que ha participado nuestro banco, pero voy a dejar esta presentación a su disposición. En ella se encuentra la lista.

Quiero dar ejemplos en los que participamos como impulsores para incorporar, muchas veces, a la banca privada en complejos proyectos nuevos.

En primer lugar, menciono el financiamiento de la educación superior con los créditos universitarios. Fuimos pioneros en ese complejo proyecto. Mejoramos el proceso de licitación, colaborando activamente con el Ministerio de Educación y su división de educación superior.

Otro ejemplo es la administración del Fogape, Fondo de Garantía Para Pequeños Empresarios, que lo administra nuestro banco, por mandato del Estado. En el

caso de Transantiago, como se ha señalado, imagino, repetidamente en esta Comisión, se trata de una reforma de extraordinaria complejidad técnica y política que requería la articulación de múltiples entidades, públicas y privadas.

Debemos considerar que estas complejidades se amplían al considerar que no existe en el mundo una experiencia similar, de esta magnitud y con tantos actores involucrados, y además que no se contaba con mecanismos sólidos que facilitaran los procesos de coordinación.

Recapitulando, ésta ha sido una política de estado y el modelo de negocios que establecen las bases de licitación requería, al menos, la participación de una entidad financiera. El AFT debía ser conformado por al menos una entidad financiera. El Banco del Estado no se podía restar a este desafío y, en particular, debemos mencionar que dentro de las diversas actividades que realiza el administrador financiero, se incluye el medio de pago y la administración financiera, materias propiamente bancarias; por lo tanto, no es extraño que en la licitación existiera la participación de una entidad financiera.

Tomando en consideración todos estos elementos, el Comité Ejecutivo del banco acordó, en el acuerdo 293 de 28 de abril de 2004, estudiar las mejores opciones para participar en este proyecto. De esta manera se estableció contacto con otras entidades para enfrentar en forma conjunta un proyecto de la complejidad señalada.

¿Por qué no participó solamente el Banco del Estado? Existen dos razones muy importantes. Una es que el proyecto para el administrador financiero del Transantiago, incorporaba dos elementos: una parte propiamente financiera, bancaria, el medio de pago y todos sus derivados, y otra parte, de tipo tecnológica, que tiene que ver con la administración de flota, los GPS, etcétera. Por lo tanto, era lógico establecer una alianza entre expertos financieros y expertos tecnológicos.

Por otra parte, se trataba de un proyecto de gran envergadura, que implicaba una amplia magnitud de inversión, un corto plazo de ejecución, la necesidad de distribuir en un muy breve plazo alrededor de 5 millones de tarjetas BIP, una conformación de una red de carga y recarga, para lo cual no había antecedentes previos y que debía ser hecho en forma muy densa, por lo cual se buscó entonces hacer alianzas con otros actores financieros para enfrentar esta situación de la mejor forma.

Esta es la costumbre en el ambiente financiero. Si bien somos competidores, también tenemos actividades de colaboración a través de filiales de apoyo al servicio bancario, como puede ser Transbank o

varias otras, en que participan varios bancos o cuando se hacen proyectos sindicados.

Cuando hay créditos de un volumen muy grande o de alta complejidad, participa un sindicato de bancos, es decir, se crea un ambiente de colaboración que permite mitigar o distribuir adecuadamente los riesgos.

Por eso se constituye un consorcio, en que la construcción del proyecto se aborda en forma conjunta con varios socios, y se cuenta, en esa etapa, con diversas asesorías externas en varios aspectos: técnico, legal, financiero y dirección de proyectos.

Esta fase se desarrolla a partir del segundo semestre de 2004 y finaliza con la presentación de la oferta técnica en la licitación, que se efectuó el 29 de marzo de 2005, la cual fue ganada por este consorcio.

Ponemos a su disposición una serie de materiales relacionados con los documentos técnicos presentados en la licitación, en los cuales se presentan los antecedentes más técnicos que respaldan la participación del Banco del Estado y del consorcio en esta licitación.

Una vez adjudicada la licitación, se aprobó la constitución de una sociedad anónima de mayor giro, en conjunto con el resto de los socios. A eso responde el acuerdo N° 420 de 11 de mayo de 2005 que toma el comité ejecutivo.

En esta materia es muy importante señalar que una vez que se conforma legalmente el administrador financiero de Transantiago, la dirección y ejecución del proyecto radica naturalmente en esta empresa, es decir, pasa, desde el consorcio de bancos, que estaba licitando, a una empresa constituida como sociedad anónima. Es importante señalarlo, porque estamos en presencia de dos entidades distintas. Banco del Estado tiene una participación -como ustedes saben- de 21 por ciento en las acciones del administrador y participan con un 20 por ciento otros tres importantes bancos de la plaza: Banco de Chile, Banco Santander y Banco de Crédito e Inversiones. En el resto participa CMR Falabella, con el 9 y medio por ciento y la empresa Sonda, con un 9 y medio por ciento.

Ahora bien, el Banco del Estado ha sido muy estricto en establecer la diferencia entre la labor del banco, como una empresa estatal, con una ley orgánica propia, y una sociedad anónima de apoyo al giro, filial de estas seis empresas, que se rige por las leyes propias de estas sociedades. En este sentido, la administración del AFT la ejerce en propiedad su directorio elegido por la Junta de Accionistas, constituido por estas seis empresas. Este enfoque de gestión está determinado por el marco legal que rige a las sociedades anónimas, en el sentido de que todos los

directores, nombrados por la Junta de Accionistas, tienen los mismos deberes para con la sociedad y con los demás accionistas. Es decir, el director del Banco del Estado en el AFT no está para defender los intereses solamente del Banco del Estado, sino que, según la ley de Sociedades Anónimas, debe tomar en cuenta los intereses de la sociedad que se le ha encomendado dirigir y del conjunto de sus accionistas.

Es también esta precisión y la forma de actuar del Comité Ejecutivo una manera de resguardar el patrimonio público y de generar los espacios de colaboración y decisión en el seno del directorio del AFT, que permita el cumplimiento del proyecto comprometido.

Respetando ese marco legal y la diferencia entre dos empresas, el Comité Ejecutivo ha hecho un seguimiento constante y activo de la labor del directorio y del AFT en forma directa, lo que ha incluido -por cierto- gestiones con todos los directorios de AFT y con los otros accionistas del AFT, cuando el caso lo amerita.

El seguimiento de las reuniones del AFT no se encuentra en los acuerdos formales tomados por el Comité Ejecutivo, porque esos acuerdos sólo reflejan las decisiones oficiales de incorporación, de aumento de capital o de esa naturaleza, sino que estos son materia de todas las semanas. En realidad, el trabajo nuestro de toda la semana.

Quiero aclarar que en los diversos momentos en que el administrador financiero enfrentó disyuntivas de carácter estratégico, el Comité Ejecutivo utilizó este marco de gestión y seguimiento para influir, siempre, a favor de aquellas opciones que, a nuestro juicio, aseguraban mejorar el estándar de servicio del AFT en el menor tiempo posible.

Criterios orientadores del Comité Ejecutivo.

El hecho de que el Transantiago sea una política de Estado hace referencia, sin duda, a la significación que tiene en la vida de todos los ciudadanos de la capital, pero también al indispensable marco de colaboración mutua que debe existir cuando se implementa este tipo de política. En otras palabras, Transantiago no es una simple suma de contratos, sino que es un proyecto que requiere una versión integral que interactúa con diversos actores públicos y privados. El punto crucial por el cual lo menciono es que estos contratos o diseños iniciales no pueden o no han podido en los hechos anticipar todas las circunstancias en que se va a desarrollar el proyecto. De manera que siempre nos pareció indispensable contribuir a un ambiente de colaboración entre los diversos actores, especialmente con la autoridad: el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que establece la orientación y prioridad a partir de su

visión integral. Eso requiere tener una actitud de flexibilidad con vista al propósito final y no a la letra estricta del contrato; se trata de ir más allá.

Quiero señalar, señor Presidente, los principios que hemos seguido. Lo primero es la transparencia.

En relación con la autoridad, hemos instado permanentemente a que el AFT informe en la forma más asidua posible sobre el estado y avance de los módulos que son de su responsabilidad, de tal manera que la autoridad esté permanentemente informada acerca de todos los detalles que estime convenientes en cuanto a las situaciones, cambios, dificultades o de los avances que se van enfrentando.

En segundo lugar, una flexibilidad para asumir responsabilidades adicionales a las estipuladas en el contrato. La complejidad de este emprendimiento - ya lo he señalado- hace que haya que modificar situaciones día a día.

Quiero reseñar solamente algunas -aunque hay una lista más extensa- que tienen que ver con el aumento significativo en la flota de buses a equipar en días previos al inicio de la etapa de régimen. Eso implica, naturalmente, equipar buses fuera de contrato.

Se modificó también el modelo operacional desde uno plenamente automatizado a uno mixto, automatizado en parte y manual en parte, por dos razones: primero, porque esos buses adicionales, que contaron con validadores, no contaban con computador, porque no existían. El validador, de hecho, provenía de los otros buses que tenían dos validadores; se les sacó uno y se les puso a los nuevos buses, pues los validadores hay que pedirlos, hay que fabricarlos a pedido y demoran unos seis meses en entregarse.

En segundo lugar, porque los terminales, muchos de ellos provisorios, no contaban y aún no cuentan algunos de ellos, con instalación eléctrica ni con comunicaciones. De tal manera que eso requiere un procedimiento manual que asegure que todas las transacciones son descargadas a tiempo: me refiero a las zonas pagas, a los esquemas tarifarios, a las redes de recarga, a los plazos de gratuidad en la entrega de la tarjeta bip, etcétera.

En fin, hay un sinnúmero de temas donde nuestra opción, como comité ejecutivo del banco, fue instar a nuestros socios y al AFT a disponer de la máxima flexibilidad para dar cuenta de aquello.

El tercer criterio, señor Presidente, es seguir las prioridades establecidas por la autoridad, por el ministerio.

El ministerio, en diversas instancias, expresó cuáles eran, dentro de las obligaciones del AFT, las prioridades y cuáles podían ser abordadas después. Obviamente, esto está indicando que ha habido

atrasos en el cumplimiento de varias de las obligaciones. En ese sentido, la prioridad fue, como es natural, el medio de pago, la tarjeta bip, los validadores, el sistema de recarga y la distribución de los fondos entre los distintos operadores y, posteriormente, el énfasis en que todos los buses tuvieran GPS, que se pudieran observar todos los buses en GPS y, posteriormente, el software administrativo.

En cuarto lugar, priorizar el cumplimiento del propósito final del proyecto por sobre cualquier otro aspecto. Naturalmente, tenemos un propósito común y antes que priorizar una u otra cosa nos parecía que había que cumplir con la ciudadanía. Esto, ¿qué significa? Tengo otra larga lista, que tampoco dejaré entera, pero la voy a dejar.

Primero, hemos procurado que todos los socios de AFT provean los recursos necesarios para mantener la viabilidad financiera de esta empresa frente a los déficit de ingresos y a los mayores costos con respecto a lo que estaba programado. Esta empresa estuvo en déficit durante muchos meses y los socios debieron proveer los recursos necesarios. En eso, nuestra actitud fue de convencer en forma permanente, seducir y apoyar este tipo de medidas.

Ya hablé sobre la flexibilidad para requerimientos adicionales a los contratos iniciales, que cuente con los mejores apoyos técnicos y de gestión.

Hemos otorgado al AFT los mejores apoyos técnicos, hemos mantenido la unidad de criterios entre los diversos accionistas y hemos tratado de buscar las soluciones más efectivas para el proyecto. Creo que el Banco del Estado ha desempeñado un rol muy importante y destacado al respecto. Además, hemos privilegiado la solución más efectiva en el corto plazo frente a los problemas técnicos por sobre las controversias; es decir, hemos tratado de evitarlas, pues no tienen juicios entre nosotros ni con el operador tecnológico, ya que siempre estamos buscando la manera de resolver los problemas.

En síntesis, quiero concluir señalando que, ante los evidentes problemas del AFT por alcanzar un correcto estándar en varios de los servicios comprometidos, el Banco del Estado ha mantenido una política de colaboración tendiente al mejoramiento sostenido en sus estándares, entendiendo que Transantiago es una política de Estado en la cual hemos estado embarcados, estamos embarcados y seguiremos embarcados con todo el entusiasmo y compromiso hasta que, finalmente, este importante proyecto llegue a los estándares comprometidos con la ciudadanía.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, que buena noticia tener los documentos a disposición de esta Comisión.

Sería bueno que asesores hicieran un trabajo con las actas del consejo de ministros, a fin de tener algunos elementos centrales de la documentación que trajeron los representantes del Banco del Estado.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien. Entonces, solicito a la Secretaría que pida hacer un resumen al respecto y así acceder a la petición del diputado señor Burgos.

Tiene la palabra su señoría.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero formular algunas preguntas al presidente del directorio del Banco del Estado y después, por su intermedio, otras al presidente del AFT.

Cuando el señor Mardones y su equipo llegaron al Banco del Estado tuvieron la oportunidad de evaluar el proyecto. Tengo entendido que cuando llegaron a hacerse cargo de la conducción del Banco del Estado ya estaba en camino todo este proyecto y, en consecuencia, había decisiones absolutamente consumadas de las administraciones anteriores. Por lo tanto, ¿cómo evaluaron la marcha del proyecto? ¿Cómo iban las cosas hasta ese momento? ¿Se cumplía lo que se había prometido?

Por otro lado, tengo algunas consultas que van dirigidas, aprovechando su presencia, al presidente de la AFT.

En primer lugar, ¿por qué informó la AFT profusamente por la prensa a mediados de mayo de 2006 que todos los problemas tecnológicos estarían superados y que tendría toda la flota instalada antes del 22 de octubre de 2006, situación que ni siquiera había ocurrido al 10 febrero de 2007? ¿Hubo incompetencia? ¿Hubo un deseo de no hacerse responsable de aquella postergación?

En segundo lugar, ¿por qué firmaron el 30 de junio de 2006 una modificación contractual, según la cual tendría totalmente equipado al 31 de diciembre de 2006, 5 mil 100 buses, lo que tampoco se cumplió para el 10 de febrero de 2007? ¿Por qué se comprometió a tener el 15 de septiembre de 2006 los sistemas de posicionamiento y explotación de flotas, lo que tampoco ocurrió el 10 de febrero de 2007?

En tercer lugar, ¿por qué a mediados de enero señalaron que el AFT estaba en condiciones de hacer funcionar una operación integrada al sistema de transporte público, lo que no ocurrió el 10 de febrero de 2007?

En cuarto lugar, ¿por qué se informó en enero que los sistemas de posicionamiento estaban en

condiciones operativas cuando tampoco lo estuvieron durante los primeros meses de funcionamiento del Transantiago?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Luis Mardones.

El señor MARDONES.- Señor Presidente, respecto de si al inicio de este Gobierno Banco del Estado evaluó el proyecto de Transantiago, debo decir que sí, pero desde un punto de vista parcial, en lo que nos corresponde como accionistas de un proveedor de un servicio específico. El banco no conoce la integridad de los contratos ni de todo el sistema. Somos un proveedor más, no tenemos por qué conocerlo ni exigirlo. Tenemos un contrato y debemos cumplirlo. En ese sentido, hicimos la evaluación y pusimos en marcha una serie de medidas para asegurarlo, con los criterios orientadores que he señalado, es decir, dando prioridad a lo que la autoridad señaló que debíamos hacer antes, sí o sí, y postergando aquellas que, a su juicio, eran menos relevantes y podían quedar para después, de modo de focalizarse en lo importante. Y eso es, justamente, el medio de pago: la tarjeta BIP, los validadores y el sistema de distribución de los ingresos entre los operadores, cuestión que, efectivamente, ha funcionado y es el aspecto mejor evaluado de este sistema.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Manuel Mena.

El señor MENA.- Señor Presidente, he concurrido a esta sesión en mi calidad de integrante del comité ejecutivo. Hemos recibido una citación o una invitación, dependiendo de la responsabilidad en el administrador financiero, para conversar en extenso respecto del AFT.

Como presidente del directorio del AFT, he tomado contacto con usted, señor Presidente, poniendo a su entera disposición los elementos necesarios para responder ampliamente a todas las consultas. Sin embargo, en este minuto, no cuento con un detalle para entrar a analizar las razones principales de las dificultades que ha tenido el AFT en los aspectos técnicos y en algunos aspectos operativos.

Con todo, quiero dar a conocer las tres razones por las cuales ha habido dificultades.

La primera, tiene que ver con atrasos en los subcontratos que el administrador financiero tiene para poder desarrollar los distintos servicios comprometidos.

La segunda, se relaciona con una dificultad en la coordinación y colaboración con los distintos actores del proyecto.

La tercera, tiene que ver con las modificaciones permanentes, durante este último año, para hacer que el sistema se adecue a la realidad, las cuales han sido relevantes para modificar, a su vez,

los tiempos que, inicialmente, en proyectos como éste, nos han comprometido.

Por lo tanto, solicito un mayor detalle en las preguntas. Mi ánimo, y el de la sociedad que me toca presidir, es poner a su disposición los antecedentes y, en una próxima sesión entrar en el detalle de cada una de esas preguntas.

El señor HALES (Presidente).- Señor Mena, no es lo que queremos, porque entre el detalle y la nada hay una distancia importante que transitar, y usted ha optado por la nada. Entonces, estamos abiertos a que en la sesión fijada para el próximo martes 11 de septiembre...

El señor MENA.- No contaba con esa fecha, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Nosotros lo habíamos invitado para esa semana, pero usted dijo que no podía asistir. Por eso, nosotros cambiamos la fecha para invitar al AFT el 11 de septiembre. No es necesario que entregue todos los detalles ahora. Sin embargo, algunas de las preguntas, al menos las formuladas por el diputado Burgos y otros colegas, contienen materias de carácter general que usted puede contestar perfectamente; incluso, se le entregó la hoja en que están escritas esas consultas. Comprendemos si usted no puede entrar en el detalle de alguna de ellas, pero no nos parece necesario esperar hasta el martes 11 de septiembre para que no diga nada.

Por otra parte, en su intervención usted se refirió, de manera extremadamente vaga, a tres aspectos de dificultades que conoce y que dicen relación con subcontratos que no estaban cumplidos. A lo menos, me gustaría que indicara de qué subcontratos se trata, sin entrar en el detalle, para que eso no quede en la nebulosa. También ha señalado algunos elementos que no estaban terminados y otras personas que no cumplieron. Puede indicarnos quiénes no cumplieron, sin entrar en el detalle. Por lo tanto, le sugerimos que, en el tránsito entre el detalle máximo y no decir nada, nos pueda explicar algunas cosas.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sin perjuicio de su intervención, la cual comparto, no tengo inconveniente en que el fondo y el detalle sean contestados en la oportunidad procesal correspondiente. En ese sentido, quiero que se aclare una cuestión bastante central de la respuesta de su titular, como usted lo declaró, para cuando entremos al detalle.

Ahora bien, entiendo que en la vida del comercio bancario siempre surgen inconvenientes. En ese sentido, el señor Mena ha dicho que ha habido problemas en los subcontratos -seguramente él nos entregará más detalles al respecto en su oportunidad-, que falló la

pyme tanto porque no entregó los cables, etcétera, lo cual obviamente puedo entender. Sin embargo, ¿por qué anunciaban que todo iba a estar listo? Ese es el tema central. Se lo digo muy sinceramente y con mucho respeto, porque la sensación de dejación ciudadana que hay en este país es a partir de anunciar cosas que no han funcionado. Lo ocurrido hace quince días en Avenida Apoquindo le preocupa a todo el mundo, en particular a la gente de la Concertación, porque nosotros somos quienes estamos gobernando. A esa coalición pertenecen los señores Mardones, Mena y Marshall. Eso tiene que ver con la acumulación de frustraciones y no con una explicación de que falló una determinada pyme.

Entonces, le pido que entremos al fondo de eso cuando sea la oportunidad procesal.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, voy a ahondar en alguna medida o lo que recuerdo sobre esos tres elementos. Sin embargo, quiero hacer una separación de las prioridades que se han trabajado respecto del sistema en su globalidad, que, como todos sabemos, no ha tenido la capacidad de contar con el estándar requerido.

En ese sentido, las prioridades que se recibieron desde el Ministerio, las cuales dicen relación con la posibilidad de entrar en operación, tenían que ver principalmente con el medio de pago, con el esquema de carga y descarga que se producía a través del equipamiento embarcado en los buses y con la necesidad de tener un esquema de tarifa integrada.

Antes de la entrada en operaciones del sistema el 10 de febrero el esfuerzo principal estuvo centrado en lograr que este equipamiento se pudiera instalar para que el medio de pago estuviese en condiciones de operar, con todo lo que ello implica.

Quiero detallar tres razones de las dificultades. El equipamiento en estos buses tuvo dificultades debido a la coordinación que era necesario lograr con los distintos operadores. Eso significaba tener equipos, cuadrillas, para que los buses estuvieran disponibles para su instalación. En diciembre, una porción importante de esa flota quedó instalada y menos de 10 por ciento de la flota quedó por instalarse en enero, con las dificultades que significaba tener acceso a esos buses.

En ese sentido, quiero ejemplificar las dificultades de coordinación y colaboración, puesto que desde el AFT se veía una adecuada disposición en algunos operadores, pero no así en otros con los cuales se establecían compromisos de tener esos buses a disposición con fechas, con planes y programas escritos, los cuales no se cumplían. Eso llevó a tener que apresurar esa instalación, lo que implica más

recursos humanos para encontrar esos buses, lo que generó un primer problema en alguno de los casos para que esos buses quedaran finalmente con el equipamiento adecuadamente revisado.

Otro aspecto es la modificación del sistema en flotas que fueron informadas como adicionales en semanas muy cercanas al inicio del proyecto. Es así como a fines de diciembre y a comienzos de enero se nos informó desde el AFT de la necesidad de equipar otros buses en lo que se denominaba prueba de flota complementaria y, como el presidente del Banco del Estado ha indicado, esta fue una petición que estaba por sobre el contrato que la empresa, el AFT, tenía. La colaboración que nos solicitó la autoridad, entendiéndolo la necesidad de hacer un equipamiento aunque fuera parcial, es que la prioridad de que hubiera al menos un sistema de validadores. Este sistema fue necesario equiparlo a través de sacar validadores de otros buses y usar todo lo stock que la empresa tenía en ese momento. Lo planteo así porque la empresa con un ánimo de colaboración señaló que esta era una obligación que se tomaba por sobre el contrato con la intención de asegurar el funcionamiento, a lo menos, del sistema de validación. Esto lo hicimos presente, pero la prioridad que nos fijaron fue contar con un sistema de pago integrado que estuviera disponible al momento de iniciarse las operaciones.

Un ejemplo adicional que menciono en la dificultad de coordinación y colaboración tiene que ver con la manualidad que se generó en estos buses, porque debían descargarse manualmente, y también con la necesidad de trabajar en terminales adecuados. Recién ahora, en septiembre, vence el plazo para que los operadores designen su terminal definitivo. De hecho, aún existen terminales que no cuentan con todos los elementos de automaticidad que el sistema originalmente consideraba. Todo esto ha generado en esta etapa un sobre costo y una complejidad operacional.

Desde el punto de vista del AFT, se buscó cumplir con la prioridad establecida: que el medio de pago funcionara y que el sistema que está detrás de él estuviera disponible para hacer uso del servicio que se denomina "tarifa integrada".

Por último, debo decir que a la fecha de entrada en operaciones del sistema al menos ese servicio funcionó, a pesar de que tuvimos una primera semana muy compleja, punto adicional al que puedo referirme posteriormente cuando traiga todos los antecedentes.

El señor HALES (Presidente).- Le pido disculpas, pero debo suspender la sesión para que los diputados podamos concurrir a votar a la Sala.

Se suspende la sesión hasta cinco minutos después del término de la votación.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra el señor Mena.

El señor MENA.- Señor Presidente, voy a responder las preguntas que se nos han planteado.

Hay elementos de respaldo que no tengo en este momento, así es que me valdré de lo que aún recuerdo.

Primero voy a entregar un antecedente de contexto. Toda la información entregada por el AFT ha sido conocida por la autoridad. No hay ninguna información sobre este proyecto, que ha tenido tantas dificultades, que la autoridad no haya tenido a la vista para tomar su decisión. Sin embargo, hay, en estos meses, mucha información que nosotros, como AFT, hemos conocido sólo a través de la prensa, por ejemplo, que la opinión que la autoridad tenía a través de sus propias asesorías técnicas, era que la operación sería incluso peor, con muchos más problemas, casi con incapacidad para actuar.

El señor HALES (Presidente).- ¿A qué autoridad se refiere?

El señor MENA.- Al Ministerio.

El señor HALES (Presidente).- ¿Al ministro?

El señor MENA.- Yo supongo que era la persona que servía de coordinadora entre el Transantiago y el Ministerio de Transportes.

Quiero hacer énfasis en la situación previa a febrero, antes del inicio del Transantiago, cuando las informaciones técnicas nos llegaban incluso por la prensa, por ejemplo, la opinión de que el sistema de pago no iba a funcionar. Estoy hablando, principalmente, de los elementos accesorios al sistema de pago, como el equipamiento en los buses.

La opinión proveniente del Ministerio de Transportes que más tuvo en cuenta el AFT fue que no sólo había atrasos, sino que escenarios muy difíciles, por lo cual en las conversaciones con la autoridad siempre estuvo presente la necesidad de contemplar planes de contingencia para actuar en caso de problemas severos, especialmente con el sistema de pago y el sistema de tarifa integrada.

En ese contexto, en mayo de 2006, cuando se plantea al atraso del proyecto, que como AFT nos enteramos por la prensa -nunca se pidió nuestra opinión ni se nos consultó sobre alguna alternativa para actuar de otra manera-, se produce la declaración que se menciona en la pregunta N° 1, y la que yo realizo planteando el contexto de la conversación. Estaba centrada principalmente en la posibilidad de que el sistema empezara a actuar.

Cuando se produce la decisión en el Ministerio de correr el cronograma, se genera una serie de modificaciones en el actuar y en los plazos del resto de los operadores. A modo de ejemplo, a fines del año pasado hubo dificultades severas para acceder a los buses a fin de proceder a la instalación del equipamiento y generar las condiciones para que ese equipamiento estuviera con los chequeos necesarios.

En ningún caso la afirmación estuvo planteada como un deseo de no hacerse responsable. El AFT es responsable en la parte que le compete y en lo que corresponde al sistema de Transantiago. Ha sido el ánimo permanente de la empresa responder con más esfuerzo, con más inversión y apresurando los tiempos de solución.

Comprendemos las dificultades que esto ha implicado. Por lo tanto, el ánimo del Banco del Estado ha sido buscar entre los socios y en el operador tecnológico la posibilidad de actuar más pronto y con los recursos necesarios para que las dificultades sean superadas.

Quiero poner un ejemplo puntual sobre el medio de pago.

Como empresa no dispusimos del informe, pero en la prensa vimos diversas opiniones en el sentido de que la tarjeta no iba a tener el soporte necesario para que la tarifa fuese integrada. Cuando hablo de tarifa integrada me refiero a que se permitiera al pasajero pasar de distintos medios, Metro, troncal y alimentador, siendo reconocida su tarjeta en los validadores y, por lo tanto, teniendo un cobro adecuado, que era el espíritu del sistema. Eso significa tener un historial de transaccionalidad.

Naturalmente, todos esos procesos tuvieron *testing* en laboratorio. Pero una situación muy distinta, como en muchos proyectos tecnológicos, es cuando el *testing* pasa a una etapa de régimen o de acción piloto.

Al respecto, conocimos artículos de prensa que indicaban que el sistema no iba a funcionar y que sería necesario tener boletos físicos para conseguir que el sistema, en un caso extremo, estuviera en condiciones de operar. Pero debo decir que había opiniones peores en la autoridad sobre el esquema.

En ese contexto, el actuar de la empresa, y mía como director, fue asegurar que el sistema estuviese en condiciones de partir. Cuando hablo de partir, me refiero a las prioridades que el Ministerio nos planteaba. Y es así como el ciento por ciento de las conversaciones que tuve con la autoridad estuvieron centradas en la tarjeta, en el sistema de carga, en los validadores y en la tarifa integrada. En definitiva, se trataba de que el sistema tuviera la capacidad de contar con un soporte que permitiera

interactuar a los operadores alimentadores, troncales y Metro.

La tercera consulta señala si estamos en condiciones de hacer una operación integrada del sistema.

No hice declaración en ese aspecto, pero esa pregunta puede estar referida a alguna exposición que un técnico del AFT pudo haber hecho frente a la autoridad. No recuerdo exactamente la situación, pero puedo decir que el contexto que he dado es que las conversaciones estaban centradas en que el medio de pago fuera capaz de distinguir la integración entre distintos actores.

En ese sentido, si hay algo que ha funcionado, sin perjuicio de las trabas que hubo durante la primera semana de operación, las que fueron asumidas por la empresa, ha sido el sistema de pago. De hecho, los representantes del AFT podrán dar a conocer los elementos de respaldo cuando concurran a la Comisión.

El sistema de pago es el mejor valorado y creemos que ha funcionado como es debido, a pesar de todos los problemas y riesgos operacionales señalados, los cuales han podido ser cubiertos.

En ese aspecto, nuestra relación con el Ministerio era a niveles técnicos, de informaciones plenas, de manera que no hay ninguna afirmación de la empresa aparecida en la prensa que diga que esta situación era distinta. Lo que hicimos fue priorizar lo que desde el Ministerio se nos planteaba.

En cuanto a otra consulta formulada, una de las grandes razones para entender los diferentes plazos tiene que ver en algunos casos con los plazos originales.

Se hizo referencia al equipamiento al 31 de diciembre, plazo que fue extendido una vez que el proyecto modificó su plazo original hasta el 10 de febrero. Algo similar ocurrió con el plazo de 15 de septiembre, en el que los sistemas de posicionamiento y de explotación de flota debían estar operativos.

Lo anterior dice relación con los plazos establecidos en el proyecto original o con la modificación de algunos de ellos a partir de la decisión que el Ministerio de Transportes tomó en mayo. Al respecto, quiero señalar que lo anterior corresponde a los plazos que el AFT había comprometido en los subcontratos del operador tecnológico, de manera que estuviera en condiciones de operar.

Por lo tanto, cuando afirmé en mi intervención previa que hemos tenido atrasos con subcontratos, me refería específicamente a los atrasos puntuales del operador tecnológico.

El señor HALES (Presidente).- Ese operador tecnológico es Sonda.

El señor MENA.- Así es, que es la empresa tecnológica chilena más importante, la que a su vez ha suscrito contratos con empresas tecnológicas de talla mundial. Dado esos antecedentes teníamos la confianza de que esas situaciones estarían cubiertas.

En ese aspecto, hay razones que como presidente del AFT señalaré con posterioridad, con el objeto de explicar qué impidió que algunos plazos se cumplieran, relacionadas con el operador tecnológico y con el cambio efectuado en el sistema de coordinación.

Simplemente quiero decir que esta situación con el operador tecnológico llevó, como empresa AFT, a una situación de controversia que tenía que ver con la forma en que ambas entidades debían asumir mayores costos -estoy hablando del AFT y del operador tecnológico-, mayores inversiones o dar cuenta de los menores ingresos de la sociedad.

Eso llevó, en su minuto, como socio -y ahora me pongo como Banco Estado-, a interesarnos en mantener la mirada en el proyecto e intentar obtener soluciones lo más pronto posible, evitando una judicialización, lo que habría sido, en nuestra opinión, un golpe muy fuerte a la viabilidad del proyecto.

Finalmente, quiero referirme al punto 4, que tiene que ver con otra situación muy puntual relacionado con el sistema de posicionamiento.

La pregunta es: ¿por qué se informó en enero que esto estaba en condiciones operativas? Esto también tiene que ver con pruebas técnicas, de laboratorio, que se hicieron. La razón de este atraso -diría que es el más claro en términos de atraso en los servicios del AFT- está en los servicios comprometidos, reasociados a lo que se denomina el sistema de apoyo y explotación de flota, pero no así en los otros. En este caso, las razones, que no fueron verificados en el proceso de testeo de laboratorio, tienen que ver con problemas, por ejemplo, desde un extremo de implicancia, a cuando uno cambia un recorrido. Cuando hay cambio de recorridos se producen movimientos del bus que pasan por espacios distintos de la ciudad, que deben ser cubiertos con un sistema de comunicaciones adecuado, ya que no es instantáneo.

Por lo tanto, cuando se producen 200 cambios de recorridos, la posibilidad de ajustar un sistema de posicionamiento no es instantánea.

En el otro extremo, tenemos problemas de estabilidad en el equipo embarcado -en este caso, del computador- que también llevó a un atraso en tener la estabilidad, de manera que, desde el AFT, se buscaron múltiples formas y alternativas para que esto pudiera estar prontamente resuelto.

Termino señalando dos aspectos sustantivos en toda la mirada que se ha tenido como AFT.

La primera es que las alternativas que han estado presentes han buscado la manera de responder prontamente a los problemas detectados o entrar a situaciones que, a nuestro juicio, llevaban a un quiebre del sistema, como son los procesos judiciales. Por lo tanto, lo que ha buscado permanente es estudiar qué posibilidades existen, de manera que estas soluciones se alcancen prontamente.

Luego, lo que ha estado en la decisión constante ha sido pedir que se asuman mayores inversiones, mayores costos, que solucionen los problemas, que haya controles más fuertes para que las soluciones sean confiables y buscar que esto se dé en el menor tiempo posible.

Por la prensa, nos hemos enterado de que se dice que deberíamos haber cambiado todo. Esas alternativas fueron evaluadas permanentemente, porque estaban dentro de la lógica posible. Sin embargo, la respuesta recurrente ha sido que no era viable para el sistema, porque los plazos para hacer cambios radicales de proveedores eran de un horizonte tan largo tiempo - dos años- que hacían imposible que el sistema entrara en operación.

La experiencia general que ha traído todo esto es que no ha sido suficiente lo que hemos intentado resguardar. Desde el punto de vista tecnológico, se hicieron muchos testeos de laboratorio en los cuales no se encontraron problemas. También se hicieron verificaciones de control propias, del operador tecnológico, o independientes, a partir de lo que la empresa contrataba, en las que tampoco se verificaron dificultades. Sin embargo, en la realidad, cuando los sistemas se aplicaron, aparecieron múltiples problemas, normales en proyectos de envergadura, pero que este caso han tenido implicancias hacia la ciudadanía, de lo cual estamos concientes.

En ese aspecto, mirando hacia atrás, parecería posible la alternativa de haber desarrollado alguna experiencia piloto, real, pero, por diseño y por la forma en que los contratos estaban planteados, eso no fue así.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no voy a repreguntar, pero voy a hacer un breve comentario.

Entre la primera declaración y el receso hubo un cambio, y lo agradezco, porque hemos tenido más respuestas, sin perjuicio de que algunos detalles y contrapreguntas las haremos en la sesión especial con el AFT.

Sin embargo, no puedo dejar de hacer una consideración muy personal, que no tienen por qué compartir nuestros invitados.

Si de parte del gerente general del Banco del Estado y presidente del AFT nos enteramos de que el AFT conoció la primera postergación por la prensa, es dable suponer muchas cosas en relación con lo que ha venido ocurriendo.

Muchas gracias.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, tengo gran valoración de lo que ha representado el Banco del Estado en la historia democrática de este país y gran aprecio por varias personas del banco que he conocido en distintas etapas de la vida.

Si miramos el banco hoy, siento cierta distancia con algunas políticas de modernización del banco respecto de los clientes. Me encantaría que el señor Dillems alguna vez sufriera situaciones complejas, porque parece que nunca en su vida le ha ocurrido algo así. Me refiero al problema interno con el personal y con las Pymes.

Ustedes han dicho que ésta es una política de Estado, pero para muchos de nosotros el hecho de que estuviera el Banco del Estado era una cierta garantía de que las cosas iban a operar bien.

El congreso Nacional aprobó, por lo menos en tres ocasiones, por unanimidad, el presupuesto de Transantiago, y uno de los factores que tuvimos presente para hacerlo fue que participaba el Banco del Estado, porque para algunos de nosotros no es cualquier institución; es muy importante.

Me quiero referir a dos temas: la crisis y la trayectoria de los problemas.

Respecto de la crisis, me gustaría saber, de forma muy directa, porque no voy a hacer preguntas muy específicas, lo siguiente: ¿por qué se produjo la crisis? ¿Qué responsabilidades tienen el Banco del Estado y el AFT, en concreto, en ella? ¿Qué se está haciendo actualmente para solucionar los problemas?

Muchas personas están viviendo una situación muy difícil en la ciudad, así como también el Gobierno y la Presidenta de la República están viviendo una situación complicada, por lo que se requiere una actitud de -por decirlo de alguna forma- emergencia.

Entonces, me gustaría saber por qué fracasó la puesta en marcha.

En la Comisión, el ministro Espejo dijo lo siguiente: "Con fecha 25 de enero de 2007 -es decir, 15 días antes del inicio de la fase de régimen-, en las oficinas del operador Alsacia, con la participación del comité de operadores y de técnicos del ministerio, el AFT procedió a realizar una demostración de las funcionalidades de regulación, las cuales -sostuvo- se encontraban en desarrollo a la fecha. En la ocasión, el AFT mostró diferentes funcionalidades de apoyo a la

gestión operacional, tales como la configuración de rutas y la definición de puntos de control. Del mismo modo, mostró las facilidades de configuración de cercas electrónicas, visualización de las rutas en el mapa cartográfico, el ajuste en el tamaño de estas cercas, las diferentes vistas de las flotas en operación, a través de grillas y mapas cartográficos, usando para ello las facilidades de filtro del software Arena. De esta manera, el AFT mostraba que su solución permitía visualizar si los buses estaban o no prestando servicios."

Eso fue lo que señaló el ex ministro Espejo ante la pregunta si había sido con una muestra o fue completa. Y él respondió que había sido completa. El conjunto del sistema entró en ejercicio 15 días antes.

Me gustaría una explicación respecto a esto, porque para nosotros el tema del soporte tecnológico es clave para entender la crisis. Además, quiero saber si ustedes lo comparten. ¿Qué pasó con este ensayo general que se realizó el 25 de enero?

En ese marco -insisto-, la responsabilidad es del AFT y, en particular, del Banco del Estado. ¿Qué están haciendo hoy para resolverlo?

Además, han sufrido varias multas. ¿Me gustaría saber la cantidad de ellas y las razones que las motivaron? ¿Qué hicieron que generó una multa que debieron pagar? ¿Por qué Sonda, como dueño, no ha pagado las multas? Ésa es la información que tenemos. Entiendo que las han pagado los bancos, pero no todos.

Finalmente, sobre la crisis, ¿en qué consiste la carta del ministro de Transportes al presidente del banco -la información apareció en todos los diarios durante el fin de semana- respecto de los problemas que al ministerio le preocupan y que el AFT no está cumpliendo? Supuestamente, lo habría recibido el presidente del directorio del banco.

Eso respecto a la crisis.

En relación a la trayectoria de los problemas, ¿con quién -pido nombre y apellido- se entendían ustedes en el Ministerio de Transportes para la parte tecnológica. ¿Qué asesores concretos tuvieron para seleccionar el soporte tecnológico que finalmente tuvieron, como AFT y como banco? ¿Por qué se eligió la tecnología que finalmente se seleccionó y al operador tecnológico? ¿Lo vieron operar esa tecnología en algún lado? ¿Por qué se eligió a Sonda? Obviamente, estaba en el mercado, pero hoy sabemos que había crítica a esa empresa respecto de los procesos más complejos. Era una cuestión más bien de apertura que de tratamiento.

¿Fueron o no a México a verificar el soporte que les ofrecía TIM? Si fue así, ¿quién fue?

Mi consulta es más bien global: quiero saber sobre la crisis, responsabilidad en la crisis y qué están haciendo hoy con la urgencia que esto tiene.

Además, quiero saber sobre la trayectoria, por lo menos, para tener claro cómo nos metimos en esto sin tener el soporte tecnológico, porque parece ser uno de los factores que explican, en un alto porcentaje, los problemas que hemos tenido.

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

El señor MARDONES.- Señor Presidente, voy a responder algunas cosas general, porque hay otras que son propias del AFT.

No voy a hacer una defensa del BancoEstado y su modernización; simplemente quiero decir que comparto ese cariño.

Creo que no hay contradicción entre desempeñar un rol social y uno comercial. El nuestro es un banco público exitoso.

El señor HALES (Presidente).- Disculpe la interrupción, señor Mardones.

Señores diputados, propongo prorrogar la sesión por una hora, hasta las 12:30 horas, hasta el término de las preguntas y respuestas. ¿Habría acuerdo en prorrogar hasta la hora señalada?

Acordado.

Puede continuar, señor Mardones.

El señor MARDONES.- El Banco del Estado es una potente herramienta de gestión comercial con impacto social, y en esa opción estamos involucrados, con la caja vecina, cuenta ruta, etcétera.

Respecto a la crisis y a las responsabilidades, nosotros hemos aportado los antecedentes sobre el rol del banco como accionista del AFT. Insisto en que hay dos sociedades. Una tiene el 21 por ciento de las acciones del AFT y una empresa, que es una sociedad anónima, que tiene seis socios.

También me he extendido sobre los criterios que hemos usado como banco para enfrentar las disyuntivas que el AFT fue enfrentando en cada momento.

Me permitiré alterar un poco el orden de las respuestas.

¿Por qué se eligió a Sonda? La empresa Sonda fue elegida en una licitación que llevó a cabo el consorcio de los cuatro bancos que participan en el AFT, antes de que se formara el AFT y antes de que se concurriera a la licitación del Ministerio de Transportes. Se trató de una licitación internacional en la que participaron muchas empresas, en la cual Timm, una empresa mexicana, no participó.

Sonda ganó esa licitación de acuerdo a los criterios técnicos y económicos establecidos en su momento, como cualquier licitación sería en que participan los cuatro bancos más importantes del país.

En cada disyuntiva, lo que correspondió al banco como accionista fue enfrentar la situación con los criterios señalados: la mayor flexibilidad y

teniendo en vista el propósito final. Esto significó que, cuando hubo requerimientos financieros, el banco puso los recursos y negoció con sus socios, a veces con dificultades, para que también pusieran recursos. Era necesario ajustarse a los nuevos requerimientos extra contractuales o a las priorizaciones del Ministerio de Transportes, ante un conjunto de situaciones en que había que priorizar, porque no estaban todas las cosas a tiempo, por lo que era necesario focalizar los esfuerzos en determinados aspectos y poner todos los recursos complementarios para que eso pudiera llevarse a cabo.

Nosotros seguiremos intentando -y creo que lo lograremos- que el AFT cumpla con el ciento por ciento de su contrato.

Hemos dicho que esta empresa debe dar un servicio de excelencia que vaya más allá del contrato, es decir, que muestre un compromiso del AFT y de sus socios con el éxito de un tema que es un asunto de Estado y que ha generado una situación de la magnitud que todos conocen. Esto significa que ante cada disyuntiva vamos a estar operando con esos criterios.

Por ejemplo, si se necesitan más recursos para tener un nuevo software, distinto o complementario al Arena, lo propondremos al AFT, lo que significará que los socios desembolsen recursos adicionales. Pero si se estima que es necesario un software -aunque en las bases de licitación no queda absolutamente claro, porque parecería que con el software Arena se estaría cumpliendo, porque es de apoyo a la explotación y no uno de regulación ni de optimización-, se debe hacer.

Se debe fortalecer la administración del AFT en todo lo que sea necesario. Hemos hecho los análisis con respecto a qué áreas deben ser fortalecidas en su trabajo y se han hecho las contrataciones y se han abierto nuevas gerencias, lo que, naturalmente, ha significado aumentar la planilla y, al mismo tiempo, frustrar cualquier valor esperado en este negocio. Sin embargo, eso se supedita a conseguir el objetivo. Ésa es nuestra actitud, la que, a nuestro juicio, debe ser permanente.

Para nosotros, especular por qué fracasó es un ejercicio complejo porque no conocemos la globalidad. El Banco del Estado es accionista de un proveedor, pero no tenemos el conocimiento de los contratos, por ejemplo, del Ministerio de Transportes con los operadores. No sabemos cómo funciona eso.

Conocemos el contrato que tiene con el AFT y el que recientemente se ha renegociado -muy exitoso, por lo demás-, para adecuarlo a las nuevas realidades, porque el contrato de 2005 no tiene nada que ver con las realidades actuales de lo que se requiere. Eso se ha llevado a cabo durante varios meses de intercambio técnico y legal. Hay un convenio listo y eso debería

estar redactado dentro de este mes. De manera que no podría especular sobre por qué fracasó, porque tenemos una información parcial y, por lo tanto, nuestra versión será absolutamente sesgada. Pero sí podemos decir que el Banco del Estado ha hecho todos los aportes de antecedentes, ha aplicado una serie de criterios y va a seguir aplicando todos los que sean necesarios y que la autoridad nos indique.

El señor MONTES.- ¿Quiénes eran los asesores? ¿Con quién se entendían en el Ministerio de Transportes sobre el sistema tecnológico? ¿Cómo seleccionaron? ¿Quién los asesoró -con nombre y apellido- para seleccionar esta tecnología y no otra? ¿Fueron a ver la tecnología a otros lados? ¿La observaron en la realidad?

O sea, ustedes no son solamente socios; son los administradores y, además, tienen al presidente del directorio de quienes administran. Ustedes contratan un gerente, etcétera. Entonces, me cuesta entenderlo que no conozcan los contratos de una parte del sistema que depende de ustedes.

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

El señor MARDONES.- Señor Presidente, ni el banco ni el AFT conoce los contratos que no le competen; sólo conoce los que le competen. Eso es natural y es así. Hay una autoridad central que tiene multiplicidad de contratos y a nosotros no nos han dado a conocer ni tampoco podríamos pedirlos.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, una precisión sobre la primera postergación del Transantiago al 10 de febrero.

En esa ocasión, recibí un llamado del ministro la noche previa en que me indicaba que esto se iba a postergar. El ministro Espejo había informado a una comisión -entiendo que en el Congreso- que la fecha se iba a postergar, indicando, al menos, cuatro causas que estaban dadas por atrasos de los distintos operadores: Siaut, infraestructura, el AFT, los operadores. En efecto, esa declaración incluso está en la prensa al día siguiente.

El señor HALES (Presidente).- ¿En qué fecha?

El señor MENA.- En mayo de 2006, porque el ministro Espejo hace la primera declaración del atraso -repito- en una comisión de la Cámara. Él me llama e informa que ha hecho esta declaración y que se tomó esta decisión. En efecto, sí puedo ratificar que nunca, en forma previa, habíamos tenido ninguna comunicación al respecto, ni los equipos técnicos, gerente del AFT y ningún equipo técnico había sido llevado a una reunión.

Cuando estamos en la etapa previa a la conformación de la sociedad, que es la etapa evaluativa

de la tecnología, los técnicos de todas las entidades habían estado haciendo algún análisis previo. De hecho, debo señalar que, en esa ocasión -incluso, en los meses previos-, había dos grupos de entidades; el Banco del Estado estaba con el Banco de Chile, el Banco Santander estaba con el Banco de Crédito e Inversiones y además había dos grupos independientes que habían estado visitando diversos países. Recuerdo, Singapur, México y Holanda, aunque no recuerdo bien.

El proceso que se llevó a cabo implicó, en esa etapa previa, juntar a los equipos técnicos de todas las entidades, de manera que hubiese una opinión más mancomunada de los problemas que se habían apreciado y de las ventajas que también se habían analizado.

Es así como, desde este conglomerado de cuatro entidades salieron, en efecto, dos grupos que hicieron esta licitación: uno técnico y otro económico.

Entiendo que cada una de las entidades tuvo sus propias asesorías. Nosotros contratamos asesorías técnicas internas. No recuerdo el nombre de la empresa, pero en ella participa un técnico muy conocido que, posteriormente, llegó a ser el primer gerente general de la entidad; se trata de la empresa de un técnico muy destacado, llamado Paul Fontaine, aunque también hubo otras asesorías, tomadas con otras entidades, que también aportaron a esta evaluación.

Finalmente, al llegar a trabajar con Sonda como operador tecnológico, se ratifica el hecho de que lo que se buscó fue la posibilidad de recibir ofertas sobre aspectos que eran muy lejanos a los bancos, ya que la parte tecnológica estaba muy distante a la experiencia específica; me refiero al sistema, especialmente de apoyo a explotación de flota o de los equipamientos que están arriba de los buses. En ese aspecto, se buscó y se invitó al menos a cinco o seis operadores, algunos chilenos, que son grandes empresas de telecomunicaciones en Chile, y también a operadores extranjeros. Ese proceso fue dirigido por un equipo técnico de las cuatro entidades, cuya comisión entregó el resultado. No participé en ese proceso y sólo lo conocí como resultado final.

La relación permanente que ha tenido el AFT con el ministerio está dada, principalmente, por la estructura gerencial que tiene el AFT, el cual dispone de un gerente general y de al menos tres otros técnicos a nivel de gerencia. Ellos tienen una relación permanente con el equipo de Transantiago y con asesores del ministro de Transportes. En mi caso particular, debo señalar que he tenido permanentes conversaciones con el ministro o con el coordinador que estuviese en esa situación que, dependiendo de la etapa del proyecto, han sido más o menos intensas. Desde hace un año, esas conversaciones han sido muy intensas con

ambos personeros, ya que se ha intentado generar espacios de solución para los problemas que se han presentado.

Respecto de las multas y sus razones, quiero decir que hay dos grandes conceptos, que son separables.

Durante la primera semana de operación del sistema, en febrero, en los días previos a la puesta en marcha del sistema, desde el AFT se detectó que por causa en parte de la manualidad del sistema, que obligaba a colocar software a través de computadores móviles -Laptop-, se presentaron dificultades en la forma en que el sistema de pago estaba funcionando y, por otra parte, nos dimos cuenta de que, en una puesta en marcha que iba a ser extremadamente difícil, el hecho de que además se hiciese un cobro, sin que hubiera tenido una marcha blanca -es decir, sin que se pasase desde una situación piloto a una situación real de operación-, complicaba más las cosas, el directorio del AFT tomó la resolución de ofrecer durante el sábado 10, el domingo 11 y lunes 12 de febrero de 2007 un espacio de gratuidad.

Cuando digo que el sistema tenía equipamiento de manualidad, me refiero a que una de las causas de eso, en esa fecha, tenía que ver con el hecho de que algunos buses no tuvieran computador a bordo, servicio que estaba contemplado en los contratos. Al mismo tiempo, como AFT, tenemos problemas en algunos terminales -aún los tenemos- que, a esa fecha, eran transitorios y que todavía permanecen como tales. Los definitivos sólo estarán formalmente para después de septiembre. Por lo tanto, no hay terminales definitivos y, al no tenerlos, se nos crea un gran problema dentro de un sistema que se asumía como automatizado. Y al no operar esos terminales con un soporte de electricidad y comunicaciones, el problema era mayor.

El señor MONTES.- ¿Quién ponía los terminales?

El señor MENA.- Eran responsabilidad de los operadores, quienes debían decir dónde se instalaba el terminal, de manera de llegar con fibra óptica y con los elementos de respaldo necesarios.

Como decía, hoy todavía vemos una inconsistencia en los contratos, porque los operadores tienen plazo hasta septiembre de 2007 para entregar sus terminales definitivos y cada vez que se han producido modificaciones en los recorridos, se generan modificaciones en los terminales.

Entonces, en la primera semana, el sábado 10, el domingo 11 y el lunes 12 de febrero de 2007 se produjo esa oferta de gratuidad en el servicio. Por un problema humano de los técnicos, que el lunes en la noche hacen modificaciones de software, se produce un error que se detectó en la madrugada del martes 13 de

febrero de 2007, en donde en una conversación con el ministro, a las 6 de la madrugada, le planteo que esta situación debe ser asumida por el AFT y que la única posibilidad, dado que no se podía dimensionar lo que estaba ocurriendo en un grupo de buses y al no tener una explicación muy clara, le propusimos que la gratuidad se extendiera hasta el sábado o lunes, dependiendo de si eran troncales o alimentadores.

Por lo tanto, esa semana de gratuidad se produjo por los problemas indicados y la oferta del AFT fue que ésta asumía en forma íntegra ese pago, de manera que la población no tuviera un efecto ni menos que el sistema tuviera consecuencias. El cálculo se produce por cada día hábil o cada día festivo del número de pasajeros que el modelo referencial asumía, lo que lleva a que el cálculo equivalga aproximadamente a las primeras dos boletas.

Diferente es el caso de las segundas dos boletas que en los meses posteriores cobra el ministro de Transportes como consecuencia del atraso en el servicio que se denomina SAEF, Servicio de Apoyo y Explotación de Flotas.

Termino respondiendo la consulta acerca del sistema Arenas, pues este sistema está inmerso en el servicio completo que se denomina SAEF, en que el ministerio ha cobrado dos boletas como consecuencia del atraso que se produjo.

Ahora, el origen del atraso daría para una respuesta bastante más extensa, pero las razones también tienen que ver con problemas técnicos muy puros, asociados a estabilidad del computador a bordo, que tiene tecnología de un proveedor mundial, que es Siemens. Segundo, tienen que ver, además, con el problema de cambio de terminales, que también genera una inestabilidad en el mismo sistema.

Para terminar, quiero señalar que, como AFT, estamos conscientes de que ese servicio es el que ha sido visualizado como con un atraso mayor y también con un impacto mayor en el proyecto. Sin embargo, la implicancia del sistema Arena, que se ha atrasado en su solución final, debemos ponerla en un contexto mayor.

¿A qué apunto? Los sistemas de apoyo a explotación de flotas, que efectivamente son de un peldaño inferior a sistemas de planificación, no solucionan el problema de fondo que ha tenido el proyecto en todos estos meses, por cuanto no hay sistemas de operación, de planificación, que den cuenta de la diferencia entre los 4.600 buses -hasta 5.100-, de acuerdo con el contrato en su etapa inicial, y los 6.400 buses que hoy se estima que son necesarios. En nuestra opinión, el punto central se encuentra más ahí.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, aquí tengo un informe de Aditiva, de marzo de 2006, que dice que tienen que postergar en octubre porque ustedes no están listos y no podían estarlo. Además, hace poco tuve referencias de un informe de la Fundación Chile - no lo he leído-, que dice lo mismo respecto de febrero, en el sentido de que ustedes no estaban en condiciones de iniciar el proyecto.

Entonces, no había correspondencia entre lo que se decía en los ejercicios y lo que señalan estas entidades. Sólo quería dejar sentado este punto para la próxima sesión.

El señor HALES (Presidente).- Les pido que nos hagan llegar los antecedentes de los asesores del AFT, es decir, los nombres, sus tareas, para qué fueron contratados, quién les pagaba o quién les paga si aún están contratados.

Tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, me interesa el detalle del proceso interno de estos bancos que terminó en la adjudicación a Sonda.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para pedir el oficio en los términos señalados?

Acordado.

Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, a pesar de la larga explicación que nos han dado -ya son expertos en materia de operadores y soportes tecnológicos-, quiero saber qué los motivo o qué los impulsó a entrar en este consorcio que, a larga, tenía esta difícil tarea, que, como dijo el señor Mena, no era parte de su experiencia o de su incumbencia como banco.

Además, quiero saber si hubo una instancia superior -llámese Presidente de la República, ministro del Interior, etcétera-, que le pidió al banco ser parte de los consorcios, como una manera, me imagino, de proteger el sistema.

Por otra parte -esto me lo han comentado algunos banqueros-, ¿nadie pensó en que la participación del Banco del Estado en este consorcio iba a inhibir la de bancos extranjeros? ¿Nadie previó que con la participación del Banco del Estado el Gobierno se transformaba, en alguna forma, en juez y parte?

Respecto de Sonda, me asaltan varias dudas. Por ejemplo, me llama la atención que sea parte del consorcio formado por BancoEstado, Banco de Santander Santiago, Banco de Chile, Banco de Crédito e Inversiones y CMR Falabella. O sea, dicha empresa también es juez y parte. También me sorprende que la comisión del 1,95 por ciento que Sonda recibía por la

administración de los fondos era la más baja en el mundo, considerando que la inversión comprometida era de aproximadamente 100 millones de dólares.

Por otra parte, cuando se habla de la experiencia de Sonda, efectivamente tenemos antecedentes de que tiene experiencia con varias empresas extranjeras, especialmente en México. Pero si comparamos la experiencia en dicho país, en que se consideraron 600 validadores, 180 taxis, etcétera, con la de Chile, podemos apreciar que la experiencia que Sonda ha demostrado tener es tremendamente inferior a lo que se requería para los 4.600, 5.100 o 6.400 buses requeridos por el sistema chileno.

Según algunos técnicos, en el mundo hay tres empresas expertas que podrían haber hecho funcionar los operadores tecnológicos: a saber Cubic, Ascom y ERG. Ninguna de ellas está presente en el contrato suscrito por el AFT y Sonda. Sin embargo, como ustedes señalaron, esta última contrató a Siemens, que, a su vez, contrató a una empresa checa. Asimismo, Sonda también se asoció con NEC, que, a su vez, contrató a TIMM, de México, para los validadores en los buses, la que también falló y debió ser reemplazada por Coasin. Por eso, no es raro que haya ocurrido todo lo que sucedió y que el sistema no haya estado listo.

¿No había alguna posibilidad de haber cambiado a la empresa Sonda, que estaría a cargo del principal factor que, a nuestro juicio, ha generado el retraso del sistema de transporte Transantiago, y haber considerado a un operador tecnológico más activo y con más experiencia, o haber llamado a los operadores internacionales como Cubic, Ascom o ERG para realizar una asesoría posterior?

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

El señor MARDONES.- Señor Presidente, respecto de qué motivó a BancoEstado a participar en esta aventura, quiero repetir que ésta es una política de Estado y, por lo tanto, BancoEstado se sentía llamado a participar en ella.

Las bases de licitación exigían que el consorcio estuviera formado por, a lo menos, una entidad bancaria. BancoEstado no podía prestarse a eso.

Ahora bien, el equipo de Transantiago, al establecer tal requerimiento en las bases de licitación, naturalmente hizo su debido proceso y conversó con los bancos de la plaza, específicamente con BancoEstado y con muchos otros, para entusiasmarlos o inducirlos a participar y para crear la competencia lógica que se da en los procesos de licitación. De manera que es lógico el motivo de por qué BancoEstado está participando.

En la licitación se juntó lo que era el medio de pago y todos sus derivados, que son de especialidad

de los bancos, con un tema distinto, que era la explotación de flotas, que no es nuestra especialidad. Quizás se podría decir que eso podría haber estado separado. Pero me dicen que, por razones tecnológicas, es mejor que eso estuviera en un solo computador. Por lo tanto, había que crear un consorcio que incluyera a actores que tuvieran expertise financiera y otros con expertise tecnológica.

¿Por qué se eligió a Sonda? Como he señalado, hubo una licitación internacional realizada por cuatro bancos, en la cual se invitó a todo el mundo y participó mucha gente. No sé por qué no participaron las empresas señaladas por la diputada Cristi, o, específicamente, TIMM. Lo concreto es que hubo un debido proceso y se eligió a la mejor empresa que estaba disponible para realizar la tarea.

¿Por qué Sonda es socia? Ése es un tema debatible. Se la incorporó e invitó a participar como socia, porque esta tarea tenía un componente financiero y otro tecnológico muy importantes, y se hizo así como una forma de incentivar, comprometer e involucrar al operador tecnológico de mejor manera en el éxito del proceso. Si uno tiene una variable en que gana si le va bien, obviamente tendrá un estímulo mayor. Pero, sin duda, es un tema debatible. No observé que ahí hubiera conflicto de intereses ni situación de ser juez y parte, porque Sonda tiene sólo 9,5 por ciento del consorcio, que es una inversión menor, desde el punto de vista financiero, pero que le da la oportunidad de ganar si a la sociedad le va bien. Obviamente, la mayoría está en otra parte.

La posibilidad de cambiar a Sonda fue analizada en detalle por el Comité Ejecutivo del banco, pero, por razones de tiempo, insistimos con Sonda, intentando superar todas las dificultades que existían. Reemplazar a Sonda significaba, además de un juicio -que naturalmente estaríamos dispuestos a enfrentar-, retrasar mucho más la solución de los problemas. Y ese juicio fue aceptado. Eso es lo que podría informar en términos generales.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, agradezco la comparecencia de nuestros invitados del Banco Estado a la Comisión. Espero que no tengamos otro impasse en cuanto a la información requerida por la Comisión. Entiendo salvados los argumentos que el Banco del Estado entregó en su carta a la presidencia, porque hay una serie de otros oficios que estamos pidiendo. De hecho, ayer pedí un oficio respecto de un informe de la contraloría interna.

Quiero conocer un pronunciamiento más definitivo sobre si el Banco del Estado va a dar a la entrega de estas actas un carácter de excepcionalidad o

ha entendido los argumentos del fallo de la Corte, de la Contraloría General de la República, el pronunciamiento de la Comisión de Constitución del Senado y lo que establece la ley orgánica y el Reglamento de la Cámara de Diputados en cuanto a la forma fluida de entregar la información o en un hecho excepcional.

Señalo lo anterior porque, al tenor de la carta y de los precedentes que se han establecido, en que, de alguna manera, ustedes han modificado su conducta inicial al venir hoy a entregar esas actas, quiero saber cuál va a ser la conducta que van a tener en el futuro frente a nuevos requerimientos.

Más allá de las competencias, quiero consultar respecto a su relación como administrador financiero con el Gobierno. En un momento, el Gobierno habló de graves incumplimientos del Administrador Financiero del Transantiago, pero, por otro lado, ustedes tienen una relación directa con el Gobierno. ¿Cómo ha sido esta relación con el Gobierno, a través de quien se ha hecho y de qué forma la han ejercido?

Cuando fue interpelado a raíz del Transantiago, el ministro del Interior Belisario Velasco señaló que varios integrantes de los bancos, de los organismos propios del administrador financiero, habían señalado al Gobierno que estaban todas las condiciones dadas para iniciar la operación el 10 de febrero y que nadie se había opuesto. Es más, incluso varios habían hecho ver el inconveniente de postergarlo.

¿El Banco del Estado expresó alguna opinión a favor de que se iniciara el Transantiago en esa fecha o señaló que no se estaba en condiciones de partir? ¿Qué grado de responsabilidad sienten -si es que la tienen- en haber inducido al Gobierno a no postergar nuevamente el 10 de febrero e iniciar la fase que correspondía a partir de esa fecha?

El señor Mena se ha referido en varias oportunidades al tema de las prioridades del pago, de todo lo relacionado con el cargo de las tarjetas. Además, dijo que el Gobierno, en su momento, había establecido dar prioridad al tema de los validadores. ¿Por qué no estuvo en la prioridad el tema de los poseedores satelitales, los GPS, que era un tema central en la administración de la flota? ¿Por qué tanta prioridad en ser eficientes en cobrar a los chilenos por el servicio y no en prestar bien el servicio? Lo pregunto especialmente por el tema de los posicionadores GPS, que eran un elemento clave para la administración de la flota.

¿Ustedes sienten, como lo siento yo, que no haber puesto las prioridades en eso fue un elemento que también dificultó después lo que ustedes después querían: recuperar la mayor cantidad de plata?

Creo que estuvieron mal puestas las prioridades. Si usted no comparte esa opinión, dígame por qué.

Respecto del tema financiero, es de público conocimiento que el Gobierno se ha visto en la necesidad de requerir recursos adicionales para financiar el Transantiago. De hecho, tuvo que enviar un proyecto de ley, aprobado en contra de mi voluntad y de la de muchos otros parlamentarios, de Gobierno y de Oposición, para destinar 290 millones de dólares a ese objeto. Además, como ustedes bien saben, hubo un traspaso muy cuestionado de 80 millones de dólares desde el Metro al Transantiago.

A la luz de la administración financiera, ¿creen que será necesario mantener permanentemente un subsidio al Transantiago? ¿Creen que será posible mantener lo que inicialmente el Gobierno señaló: que esto se autofinanciaría con la tarifa? ¿Hasta cuándo creen que será factible mantener la actual tarifa sin entrar en una situación financiera compleja? ¿En cuánto estiman los recursos que el Estado debería aportar a partir del próximo año, si es que creen que se necesitará subsidio?

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

El señor MARDONES.- Señor Presidente, quiero reiterar la absoluta disposición de BancoEstado a cooperar con la importante labor de esta Comisión.

En cuanto a las preguntas, quiero señalar, primero, respecto de la relación con el Gobierno, que ella se da a través del AFT con el mandante, que es el Ministerio de Transportes. Ahí hay un contrato que liga al AFT con dicho Ministerio, y es allí donde se da la relación. No hay una relación del Comité Ejecutivo del banco o de algún representante del banco con otra autoridad de Gobierno respecto de estos temas, porque no es ésa la manera como está organizado este sistema.

En cuanto a por qué tanta prioridad al medio de pago y no al GPS, debería señalar que nosotros, como banco, ni siquiera el AFT, no definimos cuáles son las prioridades. En todo caso, el criterio orientador del Comité Ejecutivo del banco ha sido atender a las prioridades que el Ministerio, como autoridad y contraparte del contrato, ha manifestado, y no entrar a cuestionarlas. Eso se debe a que, naturalmente, el Ministerio tiene una visión de conjunto, ya que es el centro de toda la red de contratos y de todo el esfuerzo, y nosotros, desafortunadamente, no contamos con una información global que nos permita siquiera analizar o discutir esas prioridades, ni tenemos una estimación propia sobre si será necesario contar con un subsidio permanente o si el Transantiago se irá a autofinanciar o no. Sólo conocemos un aspecto de la

realidad, que es el contrato del AFT, a lo cual nos abocamos.

Ahora, la prioridad que dio la autoridad al inicio del sistema fue todo lo relacionado con el medio de pago: la tarjeta bip, los validadores, etcétera. Insisto: hay una serie de cosas que están detrás de lo que se llama medio de pago, hasta llegar a la distribución de los dineros recaudados entre los operadores, incluidos el Metro y microbuseros.

Ese sistema de pago estaba efectivamente disponible para funcionar en la fecha en que se informó al ministerio. Y, de hecho, ha funcionado. No funcionó por un error humano del proveedor tecnológico, situación que ya describió el gerente general, y el AFT asumió el costo de ese error, que significó tres días de gratuidad, que después el ministerio prorrogó por otros días. De manera que ni el Banco Estado ni el AFT dieron ningún tipo de opiniones sobre cuáles eran las prioridades; ni el Banco sobre si el sistema de pago estaba listo.

El AFT sencillamente informó que el sistema de tarjeta bip, de validadores y de clearing estaban disponibles, y cuando ocurrió el error, asumió su responsabilidad monetariamente.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, bastante vaga y exigua la respuesta del presidente. Voy a intentarlo por segunda vez.

Usted nos ha señalado que el Banco tiene plena disposición a colaborar con la Comisión, por lo que quiero que me diga si mantiene los términos para justificar la negativa a entregar documentación, expresada en la carta a esta Corporación, o los ha modificado. ¿Va a entregar todos los documentos que se requieran? ¿Sí o no?

El señor HALES (Presidente).- Señor Mardones, le solicito que conteste la pregunta.

El señor MARDONES.- Por supuesto, señor Presidente.

Quiero señalar al señor diputado que hemos traído la transcripción de las actas del banco referidas a los aspectos que a esta Comisión le interesan.

Las actas del Comité Ejecutivo del Banco son un conjunto de acuerdos sobre las más diversas materias, entre ellas, acuerdos de créditos de tipo comercial. Y esos acuerdos efectivamente no están disponibles. Están cautelados por el secreto bancario. Ése fue nuestro malentendido, porque si mandábamos las actas, violábamos una ley, y si no las mandábamos, estábamos violando otra. ¿Cómo lo hacemos?

Por lo tanto, lo que hemos hecho es transcribir lo relevante y eso es lo que hemos traído.

El criterio que tenemos es de máxima apertura, pero naturalmente hay otras disposiciones que nos impiden entregar alguna información que, por lo demás, no son del interés de esta Comisión.

El señor MELERO.- Es evidente que no me interesa conocer las cuentas corrientes de los clientes del banco ni la gestión comercial.

Obviamente, me estoy refiriendo a todos y cada uno de los aspectos en que el banco está involucrado en la gestión y administración financiera y tecnológica del Transantiago, ya que el gerente general del banco es presidente de ese directorio. No me interesa otra cosa ni es del interés de la Comisión. Es justamente en esa dirección que he requerido al presidente del BancoEstado, a objeto de saber, en esa área, cuáles van a ser los límites.

También quisiera una respuesta más categórica respecto del rol que cumplió el administrador financiero en cuanto a repararle al Gobierno el inicio del Transantiago el 10 de febrero, porque, vuelvo a insistir, el ministro del Interior, señor Belisario Velasco, fue explícito en señalar que ustedes no habían expresado reparo alguno. Es más, afirmó que habían señalado que estaba todo en condiciones de iniciarse. Por lo tanto, quiero conocer una respuesta más definitiva en esa materia.

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

El señor MARDONES.- Señor Presidente, tal vez me expresé mal, pero pensé que había sido súper claro.

El señor MELERO.- Puede que yo no le haya entendido.

El señor MARDONES.- Efectivamente, la Comisión puede contar con toda la disposición del banco a colaborar con todo lo que necesiten en esta materia. Por eso quise hacer la aclaración sobre el tema de las actas, que incluye muchas cosas diversas, y de la transcripción de lo relativo a la materia objeto de la investigación de esta Comisión.

Con respecto a si el banco dio una opinión al Gobierno sobre si era conveniente o no iniciar el Transantiago el 10 de febrero, yo le digo categóricamente que al banco no se le consultó ni el banco dio opinión alguna, porque el Banco no tenía opinión. Sencillamente, no conoce la globalidad del tema como para saber qué problemas podrían surgir en ámbitos que no son de su competencia ni de su conocimiento.

El señor MELERO.- Señor Presidente, más que del banco -quizás puede responder el gerente general-, me interesa la respuesta en calidad de administrador financiero, del cual ustedes son parte.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Manuel Mena.

El señor MENA.- Señor Presidente, el Administrador Financiero de Transantiago no era consultado habitualmente sobre las decisiones del ministerio. Nosotros no fuimos consultados sobre la postergación ni tampoco respecto de otras decisiones posteriores, incluso asociadas al sistema de *clearing*. Nunca fuimos consultados al respecto. Nuestra posición permanente fue responder a lo que se nos pedía.

Respecto del sistema de pago, comprendíamos que podía ser prioritario, pero en la medida en que fuera un sistema de pago integrado, puesto que era la única posibilidad de que el sistema del Transantiago partiera.

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

El señor MELERO.- Ustedes fueron nombrados por la Presidenta de la República y son personas leales al Gobierno. Fueron nombrados en virtud de cargos políticos, de manera que no pueden venir a esta Comisión a decir que no dijeron nada porque nadie les preguntó.

Por lo tanto, quiero que me señalen dónde está su responsabilidad, como parte del Gobierno, dado que ocupan cargos de confianza de la Presidenta de la República, por el hecho de no haberle advertido a tiempo de la situación, sino que esperan un llamado telefónico. Ustedes se enteraron por un llamado telefónico del ministro Espejo de que se postergaba, pero no tuvieron la prestancia ni la decisión de tomar el teléfono y advertir a la Presidenta que el sistema estaba mal, que no estaba en condiciones de partir. ¿Necesitaban ser requeridos? ¿No tienen iniciativa propia?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Luis Mardones.

El señor MARDONES.- Señor Presidente, es grato escuchar un llamado a la responsabilidad como personero designado por la Presidenta de la República, pero quiero decir que he cumplido cabalmente con mis responsabilidades.

El banco tiene un rol distinto al del Ministerio de Transportes. En esta ocasión, el banco lideró un grupo de para responder a una política de Estado y es accionista de una empresa en que participan seis empresas accionistas que no tienen un conocimiento global del sistema, ni el banco ni el AFT.

El Administrador Financiero de Transantiago efectivamente estaba en condiciones de responder frente a lo que el Ministerio de Transportes y el equipo de Transantiago definió como elemento esencial para la partida, lo que correspondía -reitero- al sistema de pago, pero los GPS no estaban instalados en la flota complementaria -había GPS solamente en la flota inicial- y faltaba una serie de otros elementos.

Por lo tanto, estoy respondiendo a la pregunta, porque no teníamos los antecedentes necesarios para dar una opinión, porque no conocíamos el globo, de manera que cualquier cosa que hubiéramos señalado habría sido una especulación irresponsable. Nuestra responsabilidad era responder por nuestro rol. Si hubiera estado en otro rol, habría hecho otra cosa.

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

El señor MELERO.- Entiendo que no eran parte del globo, pero estaban llamados a cumplir los contratos, de modo que el Gobierno los acusó de incumplir los contratos y los sancionó fuertemente. Se aplicaron multas al AFT por un monto de 55 mil millones de pesos, de las cuales obviamente una parte proporcional corresponde al Banco del Estado.

No los he requerido por aspectos que requerían una visión global, sino respecto de la información que sí tenían como integrantes del Administrador Financiero de Transantiago, de manera que quiero que me respondan si al tomar en consideración el globito chico -el del AFT- tenían realmente plena certeza de que todo estaba bien y si no sintieron como un deber, no como banco, sino por un tema de lealtad mínima con la persona que los nombró en el cargo, advertir alguna posible situación de que el sistema no iba a funcionar, debido a lo cual con posterioridad fueron sancionados fuertemente por incumplimiento de contrato. Ésa es mi pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Luis Mardones.

El señor MARDONES.- En cuanto al incumplimiento de contratos, debo insistir en que el evidente atraso en una serie de prestaciones que el AFT debía brindar en determinadas fechas tuvo consecuencias. En ese sentido, ha habido transparencia total. Se ha informado permanentemente al Ministerio cuáles son los niveles de avance y cuáles son los niveles de complejidad.

Se escucharon las prioridades y el Banco Estado estuvo siempre por escuchar esas prioridades y dar las garantías de lo que se podía dar. De lo que no se podía, obviamente no la dábamos. Al respecto, hubo transparencia total.

Ahora, las consecuencias de esos incumplimientos tienen que ver con un sistema global, que no maneja el Banco Estado ni el AFT.

Por lo tanto, cuando ha habido incumplimiento de contratos, se han pasado las multas, las boletas y lo que corresponde. Se ha respondido y asumido la responsabilidad pecuniaria que corresponde. Además, se han tomado las medidas para corregir esos problemas con la mayor velocidad posible, dentro de un sistema de altísima complejidad.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, no sé si el señor Mena, en su calidad de gerente del AFT, con una visión más amplia, pudiera hacerse cargo de las preguntas.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, soy presidente del directorio. Hay una estructura bajo el AFT: un gerente general y otro gerente.

Mi función, como presidente del directorio, primero, consistió en buscar que la viabilidad de la empresa pudiera mantenerse, de manera de resolver los problemas cuanto antes.

El directorio fue permanentemente informado respecto de las dificultades y en el aspecto de lo que no se ha podido lograr en los estándares adecuados.

Pero en otra gama, que tiene que ver con el 75 por ciento del contrato del AFT -el sistema de pago, el de recarga, los validadores-, ha funcionado. Fueron las prioridades que se escucharon desde el directorio como prioridades del Ministerio de Transportes. En esas prioridades, el AFT extremó los elementos posibles y generó incluso planes de contingencia -que el ministro Espejo ha indicado previamente-, con el objeto de buscar que esas prioridades se pudieran cumplir.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, por su intermedio, quisiera saber lo siguiente: ¿el operador tecnológico tiene experiencia en transporte público? ¿Algunas de las empresas, como NEC, Siemens y Sonda, tienen esa experiencia? ¿Por qué no exigieron esta experiencia en la licitación?

¿El BancoEstado tenía conocimiento de cartas de denuncia de las empresas TIMM, informando supuestas irregularidades en la licitación pública del AFT? ¿Efectuaron alguna gestión para verificar dichas denuncias?

¿Cómo, cuándo, con quién -o con quiénes- se realizó la evaluación y la verificación de la oferta técnica?

¿Consideran que la gestión de flota funciona hoy? En caso de que la respuesta sea afirmativa, ¿desde cuándo? En caso de que sea negativa, ¿por qué no está funcionando todavía?

¿Conocen el porcentaje de fallas o deficiencias en los validadores, contadores de pasajeros, GPS instalados?

¿Por qué el BancoEstado y el AFT aún no estiman o no consideran necesario cambiar el operador tecnológico?

He dicho.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, ahora no voy a hacer preguntas. Espero hacerlo en la sesión del 11 de septiembre, luego de escuchar una exposición seria y responsable sobre el tema.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, para responder con más detalle muchas de estas consultas necesito elementos de apoyo.

Mi oferta en ese sentido es traer la experiencia de los operadores tecnológicos en el mundo, especialmente de Siemens.

Obviamente, uno de los puntos a tratar fue la posibilidad de analizar la experiencia en proyectos previos de las empresas que se tuvieron a la vista.

La gran complejidad de esta situación fue que no encontramos en el mundo una empresa que tuviera la experiencia de la diversidad que tiene Transantiago.

La gran diferencia que hemos tenido en Chile es que el sistema de Transantiago agrupa a distintos operadores. Por ejemplo, en las experiencias de Hong Kong y de Londres, el diseño, la planificación, las tarifas y la coordinación de actividades operativas están en una sola mano.

En nuestro país, las dificultades tienen que ver no sólo con las soluciones que ofrece, por ejemplo, un sistema de *clearing*, sino en tener precios que hagan la diferencia entre distintos operadores. Eso no existe en el mundo.

Además, la necesidad de entregar herramientas para que distintos operadores hagan posteriormente, en su gestión, una planificación de flota, también constituye una dificultad, porque, en el ejemplo de Londres, hay un solo dueño que hace posible una planificación del conjunto. Aquí tenemos subplanificaciones, si los operadores son capaces de utilizar esas herramientas.

Para el AFT, las denuncias por la prensa de parte de la empresa TIMM no estaban dentro de nuestra información previa y sólo las conocimos posteriormente.

Por la prensa nos enteramos de que, en algún minuto, esa empresa iba a hacer una demanda contra el Banco del Estado, situación que finalmente no ocurrió. Nunca hemos tenido algún contacto con la empresa y no conozco a las personas que están en esa entidad. Por lo tanto, no tengo mayores detalles que entregar.

Alguna vez tomé contacto con algún socio que en su minuto tuvo la empresa mexicana, que opera en Chile con Chilesat, consultando sobre las personas que estaban detrás de ella. Tuvimos alguna información que nos permitió intentar conocer el contexto en que esto

se estaba produciendo. Pero no me corresponde entrar en mayores detalles que, por lo demás, desconozco.

Finalmente, quiero explicar una situación de contexto en la evaluación de por qué no hubo cambio del operador tecnológico.

El operador tecnológico ha tenido muchas dificultades...

El señor SULE.- Señor Presidente, no pregunté por qué no hubo sino por qué no hay actualmente. ¿Por qué no se toma esa decisión? ¿Cuál es el horizonte?

El señor MENA.- Señor Presidente, permítame calificar el contexto en que se está evaluando en forma permanente.

Los proveedores de las empresas -en nuestro caso lo hacemos permanentemente- tienen que cumplir con los contratos que tenemos con ellos. Es así en el caso del AFT y con otros, como, por ejemplo, con los proveedores de tarjetas. Por lo tanto, permanentemente se visualiza si se está cumpliendo el contrato. Es decir, permanentemente está en juego que esto se cumpla y, al mismo tiempo, ver qué alternativas existen.

En el caso del operador tecnológico, los problemas estrictamente técnicos están circunscritos, a nuestro juicio, al sistema de apoyo y explotación de flota. En el resto de los servicios hay que hacer mayor soporte y respaldo a su operación fundamentalmente manual, lo que hoy no tiene que ver con razones atribuibles al operador tecnológico. En lo que corresponde al apoyo y explotación de flota, el punto es ver en qué medida eso es una herramienta que sirva al sistema y a los operadores.

El sistema Arena ha sido desarrollado según las bases de licitación y, a nuestro juicio, hoy cumple con ellas. Pero eso, en el tiempo, en la experiencia concreta y real, ha demostrado que las bases, con ese sistema, no satisface la necesidad del proyecto definitivo. Por eso se mantiene la petición al operador tecnológico de que ese sistema se establezca en la globalidad y que, además, los operadores puedan haber un adecuado conocimiento de su uso.

Hasta donde sabemos, estos sistemas no operan en forma automática, sino en la medida en que los propietarios de los buses, esto es, las empresas operadoras de transportes, hagan un uso habitual de ellos.

Para asegurar un esquema o una herramienta que ayude a la operación de lo que hoy se visualiza en Transantiago, el sistema Arena ha contado con un acuerdo preliminar entre el ministerio y el AFT para hacer inversiones adicionales que permitan que esté disponible lo que necesitan los operadores, aunque dichas necesidades estén más allá de las bases.

Sea cuál sea el apoyo y la herramienta final que se establezca, no estoy en condiciones de decir cuál será.

Quiero destacar -como ha señalado el presidente ejecutivo del banco- que se está cumpliendo con uno de los elementos que nos interesaba. Si hay situaciones que no están funcionando totalmente a satisfacción de lo que se requiere en el sistema, aunque estén por sobre las bases, hay una disposición - que, por supuesto, no es infinita, porque hay que buscar tiempos posibles- a solucionar los problemas. Pero ésa ha sido una de las directrices, que esperamos concluir con una herramienta que se ponga arriba del sistema Arena, que usa elementos que requieren que ese sistema mantenga su funcionalidad en forma permanente, de manera que pueda ser una herramienta que cumpla con la ayuda que el sistema necesita.

El señor HALES (Presidente).- El señor Latorre había pedido la palabra, pero, en aras del tiempo, ha renunciado a su derecho a usarla.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor MARDONES.- Señor Presidente, hago entrega de las actas y de la presentación que hemos hecho en esta oportunidad.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

Se dan por recibidas oficialmente y quedan a disposición de los señores diputados.

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

-Se levantó la sesión a las 14.30 horas.

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