

## 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 17ª sesión celebrada el lunes 10 de septiembre de 2007, de 10:45 horas a 14:40 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió al ex Coordinador General del Transantiago, señor Fernando Promis.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Mandatar al Presidente de la Comisión para que se comunique con el ex Presidente de la República señor Ricardo Lagos, o bien para que deje el Mensaje en su oficina, a fin de manifestarle que ha sido formalmente invitado para asistir a la Comisión Investigadora del Plan Transantiago. Asimismo, se acordó encomendar al Presidente de la Comisión que tome contacto con el invitado, a fin de concordar una posible fecha para su asistencia, en el evento que esté dispuesto a concurrir.

2.- Incorporar en las Actas de la Comisión la entrevista que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones concediera al Diario El Mercurio de Santiago, el día Domingo 9 de septiembre del año en curso.

3.- En el mismo sentido, se acordó incorporar en las Actas la carta dirigida al Director del Diario El Mercurio de Santiago, por el Presidente del Banco del Estado, en respuesta a una publicación de ese matutino, y la aclaración que ese medio de comunicación consignó al día siguiente de publicada la carta.

4.- Encomendar a la Secretaría que confirme la asistencia de los invitados que figuran en la carta Gantt elaborada por el Presidente de la Comisión, en las fechas que se indican en el citado documento.

**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;  
Farías, don Ramón;  
Melero, don Patricio;  
Monckeberg, don Cristián;  
Nogueira, doña Claudia;

Rubilar, doña Karla;  
Sule, don Alejandro, y  
Uriarte, don Gonzalo.

En reemplazo del Diputado señor Montes asiste el Diputado señor Encina. También concurre el ex Coordinador General del Transantiago, señor Fernando Promis.

### **III. CUENTA:**

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

1.- Oficio del Ministro de Defensa Nacional, por el cual remite los informes elaborados por la Policía de Investigaciones a propósito de la puesta en marcha del Plan Transantiago.

2.- Oficios de las Municipalidades de Recoleta y Vitacura, por el cual informan respecto de su participación en el diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

3.- Comunicación del señor Jean Paul Oyarzún Madariaga, usuario del Plan Transantiago, por el cual hace presente los problemas que ha sufrido a raíz de la implementación de éste.

4.- Comunicación de la Bancada de Diputados del Partido Socialista por la que informa que el Diputado señor Montes será reemplazado en la presente sesión por el Diputado señor Encina.

5.- Presentación efectuada por el ex Coordinador General del Transantiago, señor Fernando Promis.

### **IV. ACTAS:**

El acta de la sesión 13ª, se da por aprobada por no haber sido objeto de observaciones.

### **V. ORDEN DEL DIA**

Se recibió al ex Coordinador General del Transantiago, señor Fernando Promis.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:40 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 17ª, celebrada en lunes 10 de septiembre de  
2007,  
de 10.45 a 14.45 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Presiden los diputados señores Patricio Hales, titular, y Patricio Melero, en calidad de accidental.

Asisten las diputadas señoras Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Francisco Encina, Ramón Farías, Cristián Monckeberg, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurre como invitado el señor Fernando Promis, ex coordinador general de Transportes de Santiago.

### TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 13ª se declara aprobada.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor MELERO (Presidente accidental).- Quiero consultar a la Secretaría si la Carta Gantt que ha entregado a los miembros de la Comisión es una propuesta de invitaciones elaborada por el Presidente de la Comisión, diputado Patricio Hales.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, pido la palabra para referirme a ese punto.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sería positivo iniciar el debate respecto de ese documento, pero como el diputado señor Patricio Hales, quien lo elaboró, viene en camino y está pronto a llegar a la Comisión, propongo que se suspenda la sesión hasta contar con su presencia.

El señor MELERO (Presidente accidental).- Así se hará, señor diputado.

Se suspende la sesión por un minuto.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Señores diputados, en primer lugar, quiero informar a la Comisión que preparé una Carta Gantt exploratoria sobre la base de las distintas listas de invitados recibidas de parte de las señoras diputadas y

de los señores diputados, sin perjuicio de lo cual se puede ajustar todo lo que se considere necesario.

Por lo tanto, les propongo que revisen el documento con tranquilidad, con el objeto de que en la sesión de mañana martes o en la del próximo miércoles procedamos a perfeccionar la Carta Gantt, en materia de fechas y de nombres que falten. En todo caso, hago presente que se en ella se encuentran incluidas la mayoría de las personas respecto de las cuales se ha manifestado interés que concurran a la Comisión, sin perjuicio de que hay algunos nombres pendientes.

El señor MELERO.- Señor Presidente, pido la palabra.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, me parece bien si trasladamos la discusión detallada del documento para la sesión de mañana, pero desde ya quiero adelantar que en el listado no figuran ni la intendenta de la Región Metropolitana, señora Adriana Delpiano, ni los ex intendentes que ocuparon el cargo en la época en que se implementaron distintas fases del Transantiago, de manera que me parece importante que la Secretaría de la Comisión proceda a efectuar la corrección correspondiente.

Asimismo, propongo que se deje espacio en el cronograma para la inclusión de la eventual comparecencia del ex Presidente de la República don Ricardo Lagos. Hoy aparecen publicadas en la prensa algunas declaraciones del ex Mandatario en las que señala que está muy dispuesto a colaborar con la Comisión investigadora del plan Transantiago, de lo cual me alegro mucho, porque no podría ser de otra forma, pero me preocupa la información que dice que el ex Presidente Ricardo Lagos habría señalado lo siguiente: "Hasta ahora no he recibido ninguna información oficial al respecto y, en consecuencia, cuando tenga una información oficial podré hacer un planteamiento".

Por tal razón, y en virtud de lo acordado en la Comisión, solicito formalmente que se despache la invitación hoy por escrito, con el objeto de que pueda sentirse oficialmente notificado e invitado, que es lo que ha acordado esta Comisión. Y como también la nota de prensa señala múltiples compromisos del ex Presidente Lagos en el exterior, cabría hacer la invitación abierta para la fecha que disponga cuando esté en Chile. Pareciera ser que la fecha original planteada, del 15 al 17 de octubre, no sería posible. Pero si está en Chile en octubre o noviembre, quizás sería probable que pueda venir, de manera que en la Carta Gantt del Presidente de la Comisión también se considere el espacio para que podamos recibir al ex Presidente.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, respecto del punto planteado por el diputado Melero, creo haber entendido que íbamos a definir, primero, una conversación que tendría usted con el ex Presidente Lagos, antes de acordar fechas.

Antes de despachar una invitación oficial de la Comisión, usted iba a conversar con él y, una vez que lo hubiera hecho, determinaríamos la fecha más adecuada. Entiendo que ése fue el acuerdo que tomamos y no despachar ahora la invitación al ex Presidente Lagos.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, al final acordamos lo que dijo el diputado Burgos: proceder de la misma manera a como se había hecho con todos los invitados.

Por lo tanto, eso corresponde hacer oficialmente, más allá de que se trate de un ex Presidente de la República y tenga una investidura especial. Por lo tanto, se pueden tener conversaciones y hacer indagaciones por parte del Presidente de la Comisión sin ningún problema.

Es procedente que se despache una invitación y se proponga una alternativa de fecha.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, parece más o menos obvio que cueste cumplir con el mandato que se le encomendó si el invitado se encuentra fuera del país. De hecho, lo tuve que llamar por otro asunto, y sólo pude hablar con su jefe de seguridad.

Supongo que ocupó otros canales, como llamar a la gente que trabaja con el Presidente Lagos en la Fundación, y no ha funcionado.

Entonces, para qué hacemos tanta cuestión. Enviemos una invitación a su oficina, para cuando vuelva al país, para que se produzca la comunicación y se busque una fecha alternativa.

Ahora, en consideración a que sabemos que él tiene problemas de agenda, para qué vamos a determinar una fecha.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Propongámosle una fecha.

El señor BURGOS.- Esa parte se la encargamos al Presidente de la Comisión, a fin de buscar una fecha conveniente. Y, en el evento de que el ex Presidente decida venir a la Comisión y no hay fecha disponible, está en su derecho a mandar un informe.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, hay una proposición de adoptar un nuevo acuerdo.

El diputado Farías tiene razón, porque, efectivamente, el mandato consistió en formular una invitación verbal.

La propuesta del diputado Melero precisaba que la conversación que debía desarrollar verbalmente con el ex Presidente Lagos era para los efectos de que la Comisión se abriera a la disponibilidad de agenda del ex Presidente.

Después de ser mandatado, hice los contactos con las oficinas correspondientes, porque el señor Lagos se encontraba en Sydney. Se cumplió la tarea en lo que se refiere a mi búsqueda de los contactos.

Ahora hay una propuesta de otro acuerdo: cursarle la invitación por escrito.

Tiene la palabra el diputado Francisco Encina.

El señor ENCINA.- Señor Presidente, en atención a que el ex Presidente Lagos se encuentra fuera del país y a que usted efectuó una tarea encomendada por la Comisión, quizás sería importante que primero se comunique con él y después tomar el acuerdo que se propone, para evitar análisis y suposiciones que, a lo mejor, son absolutamente infundados.

El señor HALES (Presidente).- Esa es otra posibilidad puesto que, después de esta semana, no tendremos sesiones de la Comisión hasta el 2 de octubre. Se podría dejar abierta la posibilidad de contactarse durante la presente semana y, de no ocurrir, se podría preparar una nota para cursarla el viernes, en lugar del martes.

Si les parece, para no crear un hecho adicional, hacemos lo que propone el diputado Encina y esperamos estos tres días para ver si hay, al menos, respuesta al contacto telefónico. Si no resulta ese intento de contacto, le daremos curso a la invitación que proponen los diputados Jorge Burgos y Patricio Melero.

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que no puede ocurrir es que al ex Presidente Lagos no le quede claro que está siendo invitado formalmente a la Comisión.

Ése es el punto que me preocupa de lo que se ha publicado, porque don Ricardo Lagos señala: "Hasta ahora no he recibido ninguna información oficial al respecto y, en consecuencia, cuando tenga una información oficial podré hacer un planteamiento".

Entonces, lo que está oficialmente acordado por la Comisión es invitarlo. Y, para claridad de todas las personas, del ex Presidente, de los intereses de la Comisión y de la opinión pública, pido que hoy se despache una invitación formal al ex Presidente Ricardo Lagos a comparecer ante la Comisión, dentro de octubre

o de noviembre, de acuerdo con su disponibilidad y su presencia en Chile.

Además, pido que, una vez cursada esa invitación, el Presidente de la Comisión, telefónica o personalmente, concuerde con él la mejor fecha para que concurra, si su decisión es hacerlo.

Eso es lo que estoy planteando formalmente.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, si seguimos modificando lo que ya hemos acordado vamos a terminar quién sabe en qué. Tal vez terminemos cursándole al ex Presidente Lagos una citación en lugar de una invitación.

Hay un mandato que acordamos en la sesión pasada, después de una larga discusión. Ese mandato señalaba que el Presidente de la Comisión conversara y viera todas las alternativas.

Por lo tanto, no veo por qué la UDI plantea apurar el tema, si ya hay un acuerdo tomado al respecto.

Sería fácil desconfiar de cualquier otro acuerdo que tomemos porque, quizás, después van a solicitar que venga mañana, y si no lo hace, lo descuartizamos.

El Presidente de la Comisión tiene un mandato, y hay que respetarlo porque, de lo contrario, ninguno de los acuerdos que tomamos tiene sentido, puesto que pueden ser cambiados mañana a propósito de nada.

El Presidente de la Comisión está haciendo las gestiones, pero le ha ido mal, pero por enviar un papel no le va a ir mejor.

Por lo tanto, creo que hay que mantener el acuerdo original y si el jueves o a la vuelta de la semana distrital no hay resultados, entonces procederemos de otra manera.

Insisto: no veo la necesidad de cambiar ahora el acuerdo; no tiene sentido.

El señor HALES (Presidente)-. Les hago presente que, reglamentariamente, el acuerdo que ha tomado la Comisión respecto de la forma de invitación sólo puede ser revocado por la unanimidad de la misma.

Tiene la palabra la diputada Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, dado que el ex Presidente Lagos ha manifestado que nadie lo ha invitado en forma oficial, lo que ha planteado, no sólo la UDI, sino que también la Alianza y la Comisión, es extenderle una invitación oficial -eso es todo- y darle las garantías al ex Presidente Lagos para que, en la fecha que estime conveniente, pueda asistir a la Comisión a dar cuenta de su gestión. El asunto no es tan complicado.

En lugar de conversar -que es algo informal y no oficial-, lo adecuado es extenderle formalmente una invitación al ex Presidente, para que se sienta invitado y convocado a la Comisión.

He dicho.

El señor HALES (Presidente)-. Para hacer una observación de Reglamento, tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, aquí no hay una revocación. El acuerdo fue exactamente en los términos planteados por el diputado Burgos. Yo intervine cuando se presentó alguna duda.

Pero lo que se acordó es que se procediera de igual forma como se ha hecho con todos los invitados que hemos tenido. A todos se los ha invitado por escrito y se coordina la fecha y la hora de asistencia en forma telefónica.

Lo único que pido ahora, dada la buena disposición que ha tenido el Presidente de la Comisión, es que proceda. Yo intervine básicamente por la duda que tiene el ex Presidente Lagos: no se siente invitado. Eso es lo único que estoy planteando.

El señor HALES (Presidente)-. Para referirse al aspecto reglamentario del acuerdo tomado, ofrezco la palabra al señor Secretario.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, el acuerdo adoptado, a propuesta del diputado Burgos, consiste en invitar al ex Presidente Lagos en los mismos términos que al resto de los invitados. Y lo que se ha hecho siempre es, primero, tomar contacto con ellos y ver la disposición de fechas, y una vez que tenemos acordada la fecha, se despacha la invitación formal.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero manifestar que la determinación que esta Comisión tomó es oficial.

En segundo término, es natural que el ex Presidente Lagos aún no esté oficialmente invitado porque el Presidente de la Comisión no ha podido tomar contacto con él. Eso es evidente. Por lo tanto, la declaración del ex Presidente Lagos es perfectamente atingente respecto a lo que sucede en la realidad.

El señor HALES (Presidente)-. Señor Secretario, respecto del acuerdo que se tomó acerca de la gestión verbal para invitar al ex Presidente Lagos, ¿necesita unanimidad para ser revocado?

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, todos los acuerdos de la Comisión, para ser adoptados o revocados, requieren de la unanimidad.

El acuerdo que se adoptó en esa oportunidad fue para mandar al Presidente de la Comisión a objeto



de que tomara contacto con el ex Presidente Lagos y concordara una posible fecha para su comparecencia.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿cuál es el artículo del Reglamento que señala que se requiere de la unanimidad para revocar el acuerdo? Pido que lo cite el señor Secretario.

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

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Señor Presidente, en estricto rigor, no existe una disposición reglamentaria que señale lo que indica el diputado Melero. Lo que sucede es que los acuerdos de la Comisión se adoptan por mayoría de sus miembros, pero, una vez adoptados, para poder revisarlos, se requiere la unanimidad. Ésa ha sido la práctica, tanto de la Sala como de las Comisiones.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, al no existir una norma reglamentaria que obligue, salvo el uso, costumbre y el *fair play*, lo único que he planteado es salvar el hecho de que el ex Presidente Lagos aún no se sienta oficialmente invitado.

Me parece obvio hacerlo por escrito. Si no quieren hacerlo por escrito, entonces le pido al Presidente de la Comisión que hoy tome contacto con el representante del señor Lagos en Chile -la secretaria de la fundación u otra persona- a objeto de que quede clara la invitación.

Lo que no debe ocurrir es que el señor Ricardo Lagos llegue a Chile y pregunte si está o no, porque nadie lo ha llamado, ni invitado ni le ha dicho nada. No quiero que la Comisión se exponga a eso. El hecho nuevo es la nota de prensa.

Si usted quiere hacerlo por escrito, me parece mucho mejor. Si los señores diputados no dan el acuerdo para ello -lo que me parece sin sentido-, entonces le pido que en la oficina de don Ricardo Lagos en Chile quede claro que él está siendo invitado. Mi intención es que no quede en una acción oficiosa, sino oficial.

El señor HALES (Presidente).- Acepto esa sugerencia aun cuando ya había sido planteada.

Entiendo que la Comisión me pide que deje el mensaje, aunque el ex Presidente no se encuentre en Chile, con el fin de reiterar que se trata de una invitación oficial de la Comisión y que tengo el mandato de tener una conversación, que no debiera pasar más allá del jueves, para conocer la disposición del ex Presidente Lagos y de posibles fechas.

El señor BURGOS.- La fecha se determinará en caso de que el ex Presidente acepte venir, porque

podría ocurrir lo contrario, situación que es un derecho del ex Presidente. El señor HALES (Presidente).- ¿Les parece proceder conforme a lo sugerido?

**Acordado.**

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, espero que mantengamos el *fair play* respecto al manejo de las Comisiones y de los acuerdos. En caso contrario, todo se empieza a enredar.

En segundo lugar, no empecemos a manejar la Comisión a través de los medios de comunicación, en relación con lo que dice o no dice el ex Presidente Lagos. Yo también quiero saber lo que dice el ex Presidente porque, en definitiva, aún no lo sabemos. Ésa es sólo una versión de prensa. Pero realmente no sabemos lo que de verdad se dijo. Cada uno de nosotros hemos estado en distintas situaciones en que la prensa publica cosas que nunca han ocurrido tal como ellos lo afirman.

Por lo tanto, pido que no nos dejemos llevar por declaraciones de prensa o por lo que eventualmente pueda publicarse en ella para efectos de manejar la investigación de la Comisión, porque no nos conduce a ninguna parte.

El señor HALES (Presidente).- Procederé en los términos acordados.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero pedir que se pueda incorporar oficialmente a las actas la entrevista al actual ministro de Transportes, don René Cortázar, publicada ayer por el diario El Mercurio, cuerpo B, en la cual hace un planteamiento muy interesante sobre los compromisos que adopta sobre el funcionamiento del Transantiago y los plazos que se fija al mes de diciembre. Me parece que, por su contenido, es muy importante.

De igual forma, pido que se incorporen oficialmente a las actas las Cartas al Director enviadas por el actual presidente del Banco del Estado, señor José Luis Mardones, y la respuesta publicada en ese mismo periódico, El Mercurio, para claridad de las exposiciones efectuadas.

Finalmente, pido que se incorpore al acta la nota que le adjunto despachada por una agencia internacional, en que se consigna, no como una interpretación mía, sino una cita textual del ex Presidente Lagos respecto de lo que he señalado.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien.

**Acordado.**

Señores diputados, propongo que evaluemos la Carta Gantt que he preparado. No es un ordenamiento directo de la Secretaría, sino un listado que preparé en función de los distintos intereses que han manifestado ustedes.

Sugiero que no lo veamos el martes o el miércoles, sino mas bien, dado lo que se ha señalado sobre el ex Presidente Lagos, los ex intendentes y otras personas cuya asistencia todavía no está muy clara, y como para octubre tenemos personas citadas e invitadas, podríamos dejar pasar los días de septiembre y los primeros de octubre. Por lo tanto, propongo que la decisión la tomemos la primera semana de octubre y no mañana ni pasado mañana.

El señor MELERO.- Señor Presidente, lo que pasa es que, después de esta semana, ya no tendremos más sesiones en septiembre. Entonces, habría que resolver el tema la primera semana de octubre.

El señor HALES (Presidente).- En vista de lo que se ha manifestado sobre los intendentes, de la posibilidad de que haya una respuesta del ex Presidente Lagos, de que todavía hay que acomodar fechas, de que no están confirmados los representantes de los municipios, de que no tenemos respuesta de Blas Tomic y de Gibrán Harcha, de que no están definidos los representantes de los trabajadores del sector, de que hay distintas personas sobre las que todavía no se tiene certeza y teniendo claro que para las primeras semanas de octubre tenemos invitados y citados, podríamos conversar la situación de quienes nos faltan en octubre, para cursarle las invitaciones para noviembre.

En octubre no tenemos problema. Si hubiera algún problema con octubre, lo vamos a saber en el curso de estos días, para cambiar fechas, pero los nombres están resueltos. Por lo tanto, sugiero que, cuando retomemos las sesiones durante la primera semana de octubre, resolvamos las invitaciones pendientes y las nuevas fechas con más tranquilidad.

El señor MELERO.- Señor Presidente, entiendo que octubre no está resuelto, sino solamente la primera semana de octubre. Entonces, ¿cuándo incluiremos a los intendentes?

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, estoy haciendo una propuesta personal, de acuerdo con los intereses manifestados por los distintos diputados y las listas de invitaciones que se han hecho.

Mi propuesta concreta es la que está en esta Carta Gantt, semana a semana, invitado por invitado. Ahí están incluidos los ex ministros y otras autoridades, etcétera.

Dado el mandato que tengo de ordenar el listado, según las propuestas de invitados, he acogido esa tarea y he preparado este listado con las fechas correspondientes. Además, he ordenado a la Secretaría cursar estas invitaciones. Vale decir, el jueves pasado ya instruí a la Secretaría para que curse por escrito todas las invitaciones que están marcadas con rojo en

la Carta Gantt. Las fechas sólo se alterarían en función de las dificultades que pueda tener alguna de las personas citadas o invitadas o que hubiese una objeción especial de los diputados respecto de algún invitado.

Los otros invitados -como intendentes, alcaldes y todos los demás que están pendientes- están propuestos para esas fechas, pero no se han cursado las invitaciones, debido a que no se encuentran los nombres.

Entonces, propongo que no empecemos ese debate ahora, sino en octubre, ya que para ese mes tenemos gente citada. O sea, no nos quedaremos sin trabajo en octubre. Así no ocuparemos las sesiones del martes y del miércoles en esa discusión y nos daremos un par de semanas de septiembre para verificar la información. Posteriormente, les informaré si, por ejemplo, los alcaldes Undurraga, Ossandón y De la Maza contestaron que sí o que no. Pregunté a la asociación de municipios si se siente representada por los alcaldes mencionados anteriormente, pero la asociación ya objetó esos nombres.

Entonces, propongo no copar el tiempo de esas sesiones -martes, miércoles y jueves-, en que yo les daré cuenta de eso, y avancemos con lo que ya tenemos, para que en el curso de las primeras semanas de octubre lo resolvamos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, como el procedimiento acordado es que usted llame por teléfono antes a estas personas, en lugar de invitarlas por escrito, imagino que usted hablará muy pronto o ya ha hablado telefónicamente con algunos de ellos, por lo que conocerá el nivel de aceptación que existe para concurrir a la comisión en esas fechas.

El señor HALES (Presidente).- Así es.

El señor MELERO.- Entonces, como usted nos ha hecho una propuesta, le pido que el miércoles destinemos a esto no más de diez minutos antes de irnos al largo receso, porque es posible que de aquí al miércoles usted ya tenga alguna información telefónica distinta, y nosotros queremos insistir en que se agende -porque aún no está incluido-, el tema de los intendentes. Podríamos despacharlo en diez minutos el miércoles en la mañana, en Fácil Despacho, para que todos puedan ver la lista de invitados.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero referirme a una cuestión de procedimiento.

En la tercera semana de octubre, tenemos dos sesiones, ya que el lunes 15 es feriado.

El señor HALES (Presidente).- Así está marcado, señor diputado.

El señor URIARTE.- Entonces sugiero recuperar esa sesión el jueves 18.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿les parece la propuesta del diputado Uriarte?

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, es complicado porque tenemos otras comisiones que atender, con las cuales también hay que cumplir.

El señor URIARTE.- ¿Y no podríamos tener dos sesiones el martes o el miércoles?

El señor FARÍAS.- Es lo mismo, señor diputado.

El señor HALES (Presidente).- Yo estoy dispuesto a tener sesiones extraordinarias.

El señor MELERO.- Toquemos el tema el miércoles en la mañana.

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

El señor BURGOS.- ¿Estaba invitado originalmente el señor Promis?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado, y lleva esperando más de 40 minutos.

El señor BURGOS.- ¿A quién vamos a recibir primero?

El señor HALES (Presidente).- Él señor Signorelli pidió especialmente que asistiesen a la Comisión en forma separada, para que no ocurriera lo mismo que en la oportunidad anterior. Ahora, en cuanto al orden de ingreso, pensaba recibir primero al señor Promis por ser el penúltimo coordinador del Transantiago, con quien no hemos tenido ninguna conversación. En cambio, al señor Signorelli ya lo recibimos y ya declaró en la Comisión.

¿Habría acuerdo al respecto?

**Acordado.**

Por favor, que ingrese el señor Promis.

Se suspende la sesión.

*-El señor Fernando Promis ingresa a la Sala de la Comisión.*

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Señor Promis, le doy la bienvenida por asistir a la Comisión. Si quiere hacer una presentación, puede hacerlo. Posteriormente, se procederá a las consultas.

Tiene la palabra señor Fernando Promis.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, mi intención es comenzar mi participación en esta Comisión con una presentación que describe la administración y la gestión del Transantiago en el año de implementación que me tocó coordinar.

En síntesis, me gustaría mostrar cuáles fueron los antecedentes que siempre tuvimos a la vista para evaluar el inicio de la fase de régimen.

Fui coordinador del Transantiago desde el 13 de marzo de 2006 hasta el 8 de agosto de 2007. Soy ingeniero civil químico, con un magíster en administración de empresas. Principalmente, mi carrera se ha desarrollado en la gestión y en el desarrollo de proyectos de ingeniería, en especial relacionados con la energía.

Después de terminar el magíster, postulé a un cargo de administración pública, dentro de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, para hacerme cargo de la División de Combustible y Gas, función que ocupé cuando se desempeñó como superintendente el ex ministro Sergio Espejo. Ahí que nos conocimos.

A partir de la gestión elaborada, se propuso la posibilidad de tomar también la administración y la coordinación del Transantiago. Postulé y partí como coordinador del Transantiago en marzo de 2006.

A modo de breve descripción del Transantiago, quiero decir que éste es un plan de mejoramiento del transporte urbano de Santiago, cuyo principal objetivo es mejorar el transporte público de Santiago, ayudar a reducir la congestión vehicular y la contaminación y promover el uso del transporte público.

Para lograr sus objetivos, Transantiago constituyó un sistema complejo e integrado de concesiones, que opera sobre la base de prestación de servicios de transporte público y remunerado de pasajeros, a través de la autorización de uso de vías para cinco unidades de negocio troncales y nueve unidades de negocio alimentadoras.

También incorpora la prestación de servicios complementarios de los servicios de transporte público y la habilitación de una adecuada infraestructura vial, requerida para la operación de esos servicios de transporte. Esos servicios complementarios son la administración financiera de los recursos del sistema, AFT, la información y atención a los usuarios de Transantiago (Transantiago informa) y la infraestructura de apoyo al sistema, como corredores o vías segregadas, estaciones de trasbordo y de intercambio modal y conexiones viales.

¿Cómo se constituye Transantiago? En cuanto a la articulación orgánica y administrativa del Plan Transantiago, el instructivo presidencial N° 1, de 7 de abril de 2003, crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago, que constituye una entidad interministerial y colegiada encargada de efectuar la coordinación y seguimiento de las acciones, programas, medidas y demás elementos

necesarios para la implementación del Plan Transantiago.

Por otra parte, ese instructivo establece que el Comité contará con un secretario ejecutivo, designado por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, quien se desempeña como Coordinador General de Transportes de Santiago y a quien se le asigna la función de dirigir la Secretaría Ejecutiva, en este caso la coordinación del Transantiago. A su vez, esta Secretaría actúa como soporte técnico del Comité de Ministros.

En cuanto a las funciones específicas asignadas al Secretario Ejecutivo del Comité, éstas son: asesorar directamente al ministro de Transportes y Telecomunicaciones en el desarrollo del Plan de Transporte Urbano para la ciudad de Santiago, convocar a las reuniones del Comité por instrucciones del presidente del mismo, preparar y distribuir la agenda y el acta correspondiente a cada reunión, encargarse de la preparación de los documentos de base necesarios para informar al Comité, solicitar y distribuir minutas de respaldo a los temas tratados por el Comité, actuar como coordinador frente a los servicios que integran la organización del Estado u otras organizaciones y desempeñar las demás funciones que el Comité le encomiende.

En cuanto a su estructura y competencia, Transantiago cuenta con una dotación de 64 personas, compuesta por profesionales multidisciplinarios expertos en las áreas de vías, tecnología, administración financiera, información, infraestructura, gestión urbana, leyes, administrativos y apoyos técnicos.

Para todos los efectos jurídicos y administrativos, Transantiago se constituye como una unidad más de la Subsecretaría de Transportes, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Su presupuesto, de acuerdo con las autorizaciones de la ley de Presupuestos de los dos últimos años, es cercano a los 4 mil millones de pesos, de los cuales el 24 por ciento corresponde a gasto de personal, el 66 por ciento a estudios y asesorías externas y el 10 por ciento restante a inversión en activos, caja, transferencias, bienes, servicios y otros.

A continuación, aclararé algunas de las áreas fundamentales para el funcionamiento del Transantiago, específicamente la operación de vías. Éste es el centro del quehacer del Transantiago y sus principales funciones, por lo menos durante mi gestión, fueron las siguientes:

-Determinación de las mallas de recorridos. A partir de las mallas entregadas en las bases de

licitación, que resultaron del modelo hecho por los consultores Fernández & De Cea en el escenario N° 11, fue necesario realizar un trabajo en conjunto con las direcciones de tránsito de los 34 municipios de Santiago, con los operadores, con la Subsecretaría de Transportes y con la Seremitt, para definir en detalle los recorridos alimentadores y troncales, que posteriormente se utilizaron de base para la determinación de los programas de operación, en las sucesivas revisiones del modelo de operación y en la ubicación de los más de ocho mil puntos de parada y transbordos.

-Definición de los programas de operación. Por medio de un equipo de ejecutivos de unidades de negocio, se mantiene una constante comunicación y coordinación con cada uno de los concesionarios, para definir, corregir y modificar recorridos, frecuencias, tipos de operación, etcétera.

-Supervisión y apoyo a la gestión de operaciones. A través de un centro de monitoreo, de reciente implementación, se supervisa que la operación se realice de acuerdo con el programa de operación, de manera de calcular el Índice de Cumplimiento de Programa, ICP, implementado en la última modificación de contratos.

A modo de antecedente, dejaré en poder de la Comisión una carpeta con una serie de anexos que aparecen en la presentación.

En el Anexo 1, se muestra el trabajo desarrollado con los municipios desde el primer semestre de 2005 y durante 2006, antes de que partiera el Transantiago, en febrero de 2007. Hay detalles de cada uno de los municipios y de las reuniones que hubo en cada una de las instancias con las personas designadas por las respectivas municipalidades.

Este trabajo mancomunado y en estrecha relación con las direcciones de tránsito y con la Seremi de Transportes permite finalmente que, para definir el primer programa de operación, que parte en febrero de 2007, se revisan y se corrijan todas las unidades de negocio, los servicios troncales y alimentadores ofrecidos en las bases y se comparan con la nueva estructura de la malla, evaluando un aumento de los mismos como consecuencia de coberturas que no se habían establecido en el modelo original, debido al crecimiento que había experimentado la ciudad de Santiago.

En ese contexto, los recorridos troncales aumentan su operación desde lo postulado por las bases, de 3.178 kilómetros de servicio postulados en las bases, a 3.532 kilómetros después de este trabajo, pasando de 83 a 90 servicios regulares definidos previamente al 10 de febrero.



En el caso de los alimentadores, el número de servicios aumenta de 110 a 132 en toda la flota alimentadora, y la cantidad de kilómetros aumenta de 2.166 a 2.944.

Por lo tanto, el trabajo previo a la puesta en marcha significó un aumento de 9 por ciento en la cantidad de servicios troncales y de 20 por ciento en los servicios alimentadores. Asimismo, los cambios realizados antes de la puesta en marcha, respecto de las bases de licitación, implicaron un aumento de 11 por ciento en los kilómetros de servicios troncales y de 36 por ciento en los kilómetros de servicios alimentadores.

Otra labor que se encomienda al área de vías coordinadas de Transantiago es revisar y supervisar en forma permanente los aspectos operativos de cada fase del proyecto, los que finalmente se entregaban a los consultores especialistas encargados de modelar el diseño, a fin de que actualizaran el modelo, definieran las flotas y sus respectivas tarifas. Es decir, cada uno de los trabajos realizados con los municipios en las fases anteriores, en septiembre, octubre y noviembre, podía modificar una malla de recorridos. Ese resultado se le entregaba a los consultores para actualizar el modelo y evaluar la flota que se requería y las tarifas necesarias para partir con el Transantiago.

Además, esta área realizaba un seguimiento a la implementación y coordinación de cada fase del proyecto.

He escuchado más de alguna intervención en esta Comisión en que se han referido a la operación en fases versus la operación *big bang*. En el cuadro podemos apreciar, con tres colores destacados, que esta implementación, en el caso de las vías, siempre se pensó desarrollar en etapas y fases. El cuadro verde muestra como estaban desarrolladas las fases en el contrato original. El cuadro rojo indica la primera modificación de plazos hecha en 2005, donde algunas de las fases ya difieren de las originales en su momento de implementación. Y el cuadro azul ilustra sobre las fases que, como coordinador de Transantiago, me tocó implementar, además de las que corregimos a partir de la postergación de mayo.

Como se puede apreciar, mi participación comienza en la implementación de la fase 1C, que consistía en reducir paulatinamente la cantidad de buses operativos durante el año de implementación. De acuerdo a las bases, el propósito era contar en la fase 1C con una flota de 7 mil buses, pero finalmente quedaron operando 7.359 buses, a partir del 14 de abril del año pasado, producto de que las bases no contemplaban ciertas zonas de la periferia que había

que cubrir y, por lo tanto, era necesario contar con una flota adicional a esos 7 mil buses.

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

La Secretaría confeccionó un cuadro resumen sobre este punto en especial, porque, como se ha dicho, se han dado todo tipo de cifras e, incluso, la prensa registra desde 4 mil a 6.400 buses, según distintas fuentes.

En este documento se puede apreciar al invitado, en la primera columna; el número de buses en la licitación 2004-2005, en la segunda; los comentarios del invitado, en la tercera columna; el número de buses 2007, en la cuarta, y las observaciones -incluso con citas textuales-, en la quinta.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, la fase 1C, implementada a partir del 14 de abril, cuyo plazo original era el 16 de febrero de 2006 a 26 de mayo de 2006, que fue modificado en 2005 desde 14 de abril a 21 de julio de 2006. Sin embargo, debido a la postergación de mayo de 2006, me tocó implementar la fase 1C entre el 14 de abril y el 31 de diciembre de 2006, con una flota operativa promedio en la calle de 7.300 buses, con la antigua malla de recorridos.

En la fase II, nunca se contempló reducir la flota. Luego venía la fase de régimen -el cuadro azul-, después de la postergación para el 10 de febrero.

Precisamente, respecto de lo que señala el señor Presidente, elaboré un gráfico respecto del número de buses requeridos en los distintos modelos. Desde el modelo Bali-07 en adelante, se muestra la actualización del modelo de diseño. La línea verde es la que se va modelando en cada una de las etapas del trabajo realizado con las mallas de recorridos y con los buses durante el 2006.

En esta misma sala se señaló que en septiembre se habría señalado a la coordinación del Transantiago que se requería una flota de 5.900 buses. Eso corresponde a la primera actualización del modelo utilizado para elaborar las bases de licitación, en septiembre de 2004, conocido como Escenario N° 11.

En esa fecha, el modelo postulado por los consultores postulaba una flota de 4.532 buses, pero las ofertas recibidas contemplaban 4.515 buses. A partir de ese momento, la nueva modelación encargada a los consultores, bajo mi administración en la coordinación del Transantiago, señala que para poder mantener los mismos tiempos de espera modelados, aunque la demanda requerida había aumentado a partir de las proyecciones originales, se requerían 5.930 buses, es decir, una flota mayor a la ofertada.

Esa situación nos puso inmediatamente en alerta y empezamos a evaluar situaciones de operación en la calle. Además, contábamos con información que no

fue considerada en las modelaciones hechas en 2002, 2003 y 2004. Como ya a esa fecha había una cantidad importante de buses con GPS a bordo, empezamos a evaluar las velocidades comerciales de los buses en función de los ejes estructurantes que seguirían siendo tales a partir del 10 de febrero.

También se debe tener presente que a partir de abril de 2006 había 730 buses menos en operación, lo que permitía proyectar mejor cuál sería la velocidad que alcanzarían los servicios troncales y alimentadores.

Por eso, la modelación hecha al mes siguiente de la primera actualización -la de octubre- entregó como resultado de flota total la cifra de 5.374 buses, con las evaluaciones y registros de velocidades detectados por los GPS instalados en los buses. Además, los consultores hacen una proyección de su modelo y proyectan esas velocidades registradas en los GPS al resto de los ejes del Transantiago, al resto de la malla de recorridos, situación que se grafica en rojo en el gráfico que se muestra.

Por lo tanto, ese mismo modelo y escenario entregado en octubre de 2006 nos indicaba que si se proyectaban las velocidades registradas en los GPS y se mantenían los mismos tiempos de espera, el requerimiento de buses sería de 4.823 buses.

A medida que iban pasando los días había más buses con GPS a bordo, lo cual permitía obtener más y mejor información. Además, también se iba haciendo más efectivo el trabajo con las direcciones de tránsito de los municipios.

Por lo tanto, las modelaciones BALI-07\*A y BALI-07\*T ya incorporan las mallas actualizadas de recorridos con las unidades alimentadoras y con las unidades troncales.

A su vez, cada día se incorporan más registros de velocidades, medidas con los GPS instalados por el administrador financiero en la flota que se estaba equipando para la fecha.

Por lo tanto, la flota, en promedio, de esas modelaciones físicas requeridas por el modelo, era de alrededor de 5.400 buses, y si se extrapolaban las sensibilidades, del orden de 4.900 buses.

En diciembre, en reuniones de trabajo sostenidas con los consultores, con el ministro de Transportes, con la Coordinación del Transantiago, en las propias oficinas de los consultores, se nos entregan -traigo esos anexos- los resultados de los análisis, detallados, en que ya se incorpora la evaluación de Metro, porque el informe de Metro, que genera una condición crítica, se entrega a principios de diciembre. Se hacen una serie de mediciones y evaluaciones de medidas de mitigación para corregir algunas estaciones críticas y se nos indica cómo

corregir la malla de recorridos para que la estación Las Rejas, que era considerada crítica en el informe de Metro, dejara su condición crítica, por lo que se crean nuevos recorridos desde la plaza de Maipú hasta la plaza Los Dominicos, como los troncales 401 ó 406.

Dichos recorridos son nuevos y no existían en la lógica original de Transantiago. Eran recorridos cortos. Pero para reducir el impacto y obtener algunas medidas de mitigación, sobre todo de la red de Metro, se hace una serie de modelaciones y evaluaciones y se entrega un informe con un requerimiento de flota física cercano a 5.400 buses.

Estos escenarios se ponen a disposición de los consultores y de la Sectra para evaluar los distintos escenarios de tarifas.

Es importante detenerse en este punto, porque cada escenario de tarifa evaluado y modelado modificaba y corregía todo el modelo de diseño y la expectativa que el modelo de diseño daba al usuario si la tarifa de Metro era de 400 pesos, igual que la de un troncal, o si era de 420 pesos, distinta a la de un troncal. ¿Cuál sería la preferencia del usuario? ¿Tomar Metro o utilizar un servicio troncal?

A su vez, si la tarifa del bus troncal era similar a la del bus alimentador, en aquellos servicios donde competían alimentador con troncal, ¿cuál sería la preferencia para que el usuario tomara un alimentador versus un troncal? Todas esas modelaciones tarifarias se incorporan aquí. Se sigue el trabajo con los consultores Fernández & De Cea y se incorpora a la Sectra como elemento esencial para evaluar el escenario financiero y de equilibrio financiero con que tenía que partir Transantiago en relación con las tarifas.

También se evalúa el trabajo que hasta ese momento estaba desarrollando el administrador financiero sobre el tema tecnológico, en el sentido de qué factibilidad había de iniciar la operación de Transantiago con una tarifa plana -no con una tarifa escalonada, como estaba originalmente en el concepto- que permitiera, en una ventana única de tiempo, de 90 minutos, hacer una serie de trasbordos, y qué efectos generaba en la modelación de los buses y en la modelación financiera del sistema.

El resultado de todo eso es el escenario entregado como BALI-07\*-F, en que se nos indica que la flota física requerida por el modelo era de 5.622 buses, y de 5.082 buses si se siguen las extrapolaciones y las sensibilidades a que se referían los consultores Fernández & De Cea para proyectar en el resto de la flota.

El gráfico continúa con las correcciones que se hacen posteriormente en marzo, las que aparecen reflejadas en color amarillo.

A pesar de que los consultores Fernández & De Cea indicaban que la extrapolación de velocidades eventualmente permitía que el sistema operara con una flota de 5.082 buses, parte de los cuales se encuentran en terminales, Transantiago prefirió no correr el riesgo y confirmar finalmente a los operadores, en los programas de operación, una cifra de 5.613 buses para todo el sistema.

¿Por qué hablo de flota física y me refiero al modelo? Al respecto, me quiero detener en esta lámina, porque también se ha dicho que en el modelo no estaba incorporada la tasa de falla. Sin embargo, con los cuadros que tienen a la vista en estos momentos, trato de demostrar que el modelo establecía, en el escenario que les comenté -con una tarifa plana de 380 pesos-, que se requerían 5.622 buses, de los cuales 5.426 estaban en operación y 196 estaban en terminales, producto de los tiempos muertos que la simulación asignaba al escenario de diseño.

La simulación consideraba cantidad de tiempos muertos para que el bus se ubicara, para que el chofer cambiara de turno, para que el bus pudiera estar detenido permanentemente o para que esté en reparaciones. Es decir, se modelaba un escenario de tiempos muertos para una serie de situaciones.

En el cuadro que aparece en color azul se muestra cómo, a partir de la definición del primer programa de operación, de acuerdo con el requerimiento de la modelación, se establecen 5.613 buses, equivalente a los 5.622 buses del modelo. De acuerdo con el primer programa de operación, 5.414 de los 5.613 buses estaban en operación y había 199 buses en terminales, como flota de reserva, como tasa de falla, en espera de ser despachada, en ubicación o en cambio de turno.

Por lo tanto, los porcentajes estimados, tanto en la modelación como en la asignación del primer programa de operación para buses que no estén en operación, son equivalentes: un 3,6 y 3,7 por ciento. Aproximadamente, se estimó y se definió en los programas de operación un 4 por ciento como variabilidad.

En cuanto a la disponibilidad de buses que había para asignar esa flota, cabe señalar que los requisitos del primer programa de operación, por tratarse de un período estival y de vacaciones, establecían en las bases que estuviera operativa el 70 por ciento de la flota requerida en un período normal, de manera que de los 5.613 buses que se requerían, de acuerdo con las bases, estuvieran en operación 3.930 buses. Obviamente, desde marzo en adelante debería estar en operación la totalidad, es decir, 5.613 buses, con la tasa de falla indicada.

En el cuadro también se muestra que para estar inscrito en los registros de inscripción de la Seremi de Transportes -que no es solo un registro-, el operador de la unidad de negocio respectiva debe acreditar pertenencia o arrendamiento del bus, permiso de circulación vigente, revisión técnica al día, que existe físicamente el bus y que está en condiciones de operar.

En el cuadro que tienen a la vista en estos momentos se observa que previo al 10 de febrero, el 24 de enero de 2007, en la capital existían en operación más de 6 mil buses. En el último registro con que cuento, de fecha 16 febrero, había inscritos, por unidad de negocios, 4.882 buses con esas características en los registros de la Seremi de Transportes.

Como les comenté con anterioridad, a partir de las modelaciones y de las evaluaciones se trabajó estrechamente con los consultores y con la Sectra para evaluar las tarifas bases que permitieran estimar los ingresos para el primer año de operación, con el objeto de que estuvieran en equilibrio con el sistema.

Por esa razón, se definen -lo dejo como antecedente- todos los escenarios utilizados para modelar la tarifa al inicio de régimen, que permitiera estos equilibrios, y que, a su vez, fuera el resorte para determinar finalmente la flota requerida y las etapas de viaje de usuarios, tanto en buses como en el metro, y dentro de los buses, entre troncales y alimentadores.

Además, dentro del área de operación de vías, se hace un trabajo, durante el segundo semestre del año pasado, con la Intendencia de la Región Metropolitana, con la Seremi de Transportes y con el comité de coordinación interministerial, para definir una serie de medidas de gestión de vías que permitan mejorar la velocidad comercial de los buses y reducir el impacto de la entrada en operación del Transantiago en régimen.

Por esto, se instalan y fiscalizan más de 8 mil puntos de parada. También se instalan diez vías exclusivas para el transporte público, que también están contenidas dentro de un anexo de esta presentación. Asimismo, hay trece pistas para operación sólo bus y, además, se completa la segregación de La Alameda.

Estos tachones que tiene La Alameda, que estaban bastantes espaciados y que permitían la competencia del vehículo particular con los buses en La Alameda, se completa en este período. Eso trae como consecuencia la instalación de una serie de señalizaciones para evitar los virajes a la derecha, rerutear a los vehículos particulares y una serie de señales "No estacionar" en estas vías exclusivas para

transporte público, todas ellas implementadas en este segundo semestre.

Pero como mi gestión no la he concentrado solamente hasta el 10 de febrero, porque duró hasta el 8 de agosto, también muestro cómo, a partir de los resultados obtenidos desde el 10 de febrero, se hace una serie de trabajos, de correcciones con los municipios -también lo dejo como anexo- y de correcciones de alargue de recorridos, de correcciones de recorridos, de implementación de nuevos recorridos, los que, finalmente, nos iban requiriendo de más flota. Esa flota adicional se iba acordando y solicitando, con la correspondiente modificación del contrato con los operadores respectivos, para llegar, a fines de marzo o a principios de abril -en momentos de un cambio de gabinete-, a tener en perspectiva un requerimiento de operación de 6.400 buses.

Recién en esa fecha aparece, como resultado de los trabajos de corrección, la necesidad de tener una flota cercana a 6.400 buses.

Ése es el resumen que he hecho con respecto al área de vías.

También tengo preparada exposiciones sobre el área del AFT y del área de información y atención de público.

El señor HALES (Presidente).- Señor Promis, estamos interesados en escucharlo, pero los diputados también quieren hacerle consultas.

Por lo tanto, puede continuar, pero pensando en dejar disponible un tiempo para que los señores diputados puedan formular consultas.

Puede continuar, señor Promis.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, respecto del rol del AFT, puedo señalar que es el encargado de prestar el servicio de administración financiera, de comercialización y de carga del medio de acceso, provisión del equipamiento embarcado y servicios asociados.

La concesión tiene un plazo de doce años, a contar del inicio de la etapa de régimen.

El AFT recauda los recursos del sistema, ejecuta los pagos a cada proveedor de servicios, ya sea de transportes, Metro, Transantiago informa, el propio AFT, infraestructura concesionada utilizada para el Transantiago.

El gráfico siguiente muestra claramente el rol del administrador financiero: emitir las cuotas de transporte y comercializarlas -todo vía tecnología-; entregar la tarjeta *bip*, que es el medio de acceso, y distribuirla masivamente; construir el soporte tecnológico para hacer esa operación transaccional de cuotas de transporte y toda la operación de limpieza y clarificación financiera para el pago respectivo a cada uno de los proveedores. Además, debe administrar la

reserva técnica, recaudar y distribuir a los concesionarios los recursos del sistema; proveer el equipamiento embarcado; implementar los buses, tanto para gestión de pago como para gestión de flota; entregar toda la información a los operadores para su propia gestión de operación y al "Transantiago informa", para ponerlo a disposición de los usuarios.

A solicitud de Transantiago, el 28 de abril de 2006, la Fundación Chile emitió un informe que fue la base de la postergación de la fase de régimen a febrero de 2007, ya que se evaluó que la probabilidad de que el AFT estuviese con el sistema de pagos completamente integrado y operativo para el 22 de julio -que era el fin de la etapa 2- e, incluso, para el 21 de octubre de 2006, que correspondía al inicio de la etapa de régimen, era prácticamente improbable, cuestionando el avance alcanzado y los recursos disponibles por parte del AFT en el desarrollo del proyecto.

Es así como se recomendó postergar la entrada en servicio y partir gradualmente con una solución parcial, que debería completarse en julio de 2007.

Es importante destacar que en la revisión de las instalaciones, en marzo de 2006, se constató que la solución de Metro estaba en condiciones de entrar en operación, así como las tarjetas de pago sin contacto o tarjeta *bip*.

Lo que hace es ver el retraso en esas etapas para partir operando el 21 de octubre. Por lo tanto, se desfasa el fin de la etapa 3 al 1 de enero de 2007, y el fin de la etapa 4 e inicio de régimen, al 10 de febrero.

El Administrador Financiero propuso un plan de acción para corregir esta situación y, en conjunto con Transantiago, definió un nuevo cronograma de implementación, manteniendo la filosofía original de un contrato de soporte tecnológico, pero acotando la gradualidad y secuencialidad de las distintas etapas que componían el proyecto. Es decir, no podíamos saltarnos ninguna etapa; debíamos ir avanzando una a una.

Ellos señalaban que por el desarrollo que tenían, por la expertise alcanzada y por las correcciones implementadas internamente, estas etapas podían tener una proyección más acotada que la que originalmente esta programada, sobre todo la que viene entre las etapas 3 y 4, que se acota desde el 1 de enero al 10 de febrero.

En la imagen siguiente -que también se adjunta- se aprecia una gráfica, entregada por el propio administrador financiero, a partir de las modificaciones de contrato, firmada por el propio gerente general del AFT, en que se señala que la flota iba a estar equipada al 1 de enero -los 5.100 buses



requeridos de acuerdo con el modelo de diseño-, que se iban a hacer dos pruebas pilotos intermedias, que se iba a contar con un sistema de posicionamiento para medir las velocidades comerciales y empezar a tener respaldos del posicionamiento que permitieran ser modelados a partir de septiembre, que se podían hacer pruebas del uso de la tarjeta bip a contar del 1 de enero y que, a su vez, el AFT podía tomar el control comercial y financiero de toda la operación de Metro, también a partir del 1 de enero de 2007, con una red de comercialización de cuotas de transporte al ciento por ciento en lo que es PCMAV, a partir del 1 de enero, y los PCMA, que corresponden a las oficinas más grandes de atención de público, al 10 de febrero, también en un ciento por ciento. Además, se tenía un plan de distribución masivo de tarjetas que finalizaba el 30 de abril de 2007, porque también incorporaba el recambio de tarjetas de la fase escolar, que se iniciaba en marzo y abril con los estudiantes universitarios.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, ¿ese anexo va a dejar a nuestra disposición? Es básico para la sesión de mañana. ¿Tiene la firma de Enrique Méndez, gerente general del Administrador Financiero, y la del coordinador de Transantiago? Allí le anuncian al país que va a estar todo listo. ¿Se puede distribuir ahora?

El señor HALES (Presidente).- ¿Me puede facilitar el documento señor Promis?

Señor Secretario, que se fotocopie por ambos lados y se entreguen copias a los señores diputados.

Continúe, señor Promis.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, además se entregaba un cronograma de los terminales de buses y su equipamiento para los operadores. Dicho cronograma se utiliza como base y se le hace un seguimiento.

A partir del 15 de septiembre se empiezan a iniciar las pruebas de operación y se escogen cinco unidades de negocios, se reparten tarjetas a mil usuarios, se utiliza a cien personas como prueba, como personal de testing, se fiscaliza y se entregan cuponeras para que carguen sus tarjetas.

En ese mes, se realizan más de 10 mil transacciones, con la operación de cinco unidades de negocio en una distribución de recorridos similar a lo que sería Transantiago a partir del 10 de febrero, como se muestra en esta gráfica.

Hay que recordar que durante el año 2006, los recorridos seguían siendo los antiguos, de extremo a extremo.

Se utiliza una estructura de servicios de recorridos largos que se asimilen a los troncales y de recorridos cortos, tipo Metrobús, que se asemejen a la operación de los alimentadores.

Señor Presidente, se mantiene el seguimiento al cronograma anteriormente indicado. En algunas notas

de prensa del 17 de octubre, el propio gerente general del administrador financiero declaraba que estaban equipados más de 2.500 buses para la operación y que al 31 de diciembre de 2005 contaríamos con los 5.100.

En la gráfica expuesta, muestro el control y seguimiento de la información que recibíamos y visualizábamos en las distintas unidades de negocios.

Al 20 de noviembre, la intervención real del administrador financiero en el equipamiento de buses alcanzaba a 4.112 buses. Y lo que estaba proyectado para ese momento, de acuerdo al cronograma, eran 4.172 buses. Ése era el trabajo que se estaba realizando.

A partir de algunas situaciones provocadas en los primeros días de enero, en el cambio de etapa, dentro del cronograma de implementación del AFT, se le propuso al ministro de Transportes -por parte de la coordinación de Transantiago- solicitar al AFT que realizara una exposición pormenorizada para informar las medidas que pretendía adoptar, a fin de garantizar la operación correcta de los sistemas tecnológicos.

Eso, finalmente, se transforma en una carta del nueve de enero de 2007, donde el señor ministro de Transportes de la época solicita al presidente del directorio del administrador financiero que, dentro de las 48 horas de recibida esta comunicación, se realice una exposición pormenorizada por parte del directorio del AFT y, asimismo, que adjunte cualquier minuta o antecedente para garantizar esta operación.

La respuesta, recibida el 11 de enero, que contenía un plan de contingencia -que adjunto en esta presentación-, muestra una serie de condiciones, redundancias y controles propios de cualquier proyecto tecnológico. Si falla A, tengo B o C; si falla A y B, tengo C o D. Eso está en este plan de contingencia y, como consecuencia de lo anterior, en la carta de respuesta, el AFT no coincide con la apreciación de que ellos no estarían en posición de hacer funcionar una operación integrada del sistema de transporte público a partir del 10 de febrero.

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que fotocopie también esos dos documentos y entregar copia de ellos en forma inmediata a los señores Diputados.

El señor BURGOS.- ¿Sería factible tener todos los antecedentes del AFT, con cierta anticipación, para mañana?

El señor HALES (Presidente).- El diputado Burgos propone que todos los antecedentes relativos al AFT expuestos por don Fernando Promis sean fotocopias y se hagan llegar hoy a los diputados para su revisión y estudio, dado que mañana tenemos la reunión con el administrador financiero.

El señor MELERO.- Dada la importancia de estas respuestas, advertencias o solicitudes de

información hechas al presidente del Directorio del AFT, me parece bien su sugerencia y poder ocupar nuestro cuaderno aparte para este capítulo.

Además, quiero pedir una apreciación a nuestro invitado respecto de lo que plantea el ex ministro Espejo cuando señala que, como consecuencia de lo anterior, no coincide con la apreciación del AFT, por cuanto éste "no estaría en posición de hacer funcionar una operación integrada del sistema de transporte público."

Quiero la precisión porque por operación integrada entiendo el tema de los pagos entre Metro y buses. Por lo tanto, me interesa saber cuál es el tenor de esa afirmación. No desprendo de esto que no estuviera todo el AFT en condiciones, sino solamente esa parte.

El señor HALES (Presidente).- Se debe tener cuidado con el documento que se les está entregando, porque en la parte de atrás está la firma del acuerdo.

En vista de que quedan 15 minutos para que termine la sesión, ¿habría acuerdo para prorrogarla hasta las 13.45 horas?

**Acordado.**

Tiene la palabra el señor Promis.

El señor PROMIS.- Complementando lo anterior, quiero decir que el 31 de enero de 2007, recibimos una segunda misiva desde el AFT en que, por instrucciones del directorio, la administración del AFT le envía una carta al ministro Espejo y, desde ese momento, un informe diario de seguimiento del equipamiento de buses.

En el cuadro en azul, destaco lo que señala esa carta, que también dejo en un anexo. La flota disponible por el AFT es de 4.773 buses de los 5.100 requeridos.

Se estaba definiendo un programa de equipamiento para la flota complementaria. En ese momento se estaba cerrando la negociación con los operadores, ya que se iban a requerir 500 buses desde marzo en adelante.

Se habían habilitado ya 49 terminales definitivos y 28 transitorios, que estaban operando. Hay que recordar que, de acuerdo con el cronograma y las bases, los operadores tenían hasta el mes de septiembre de 2007 para definir la ubicación de sus terminales definitivos.

También aseguraba la instalación de un validador o cobrador de pago exacto. En ese momento, todavía no teníamos registro del acceso y de la penetración que había tenido la entrega y distribución masiva de la tarjeta bip en los usuarios. Por lo tanto, el proyecto contemplaba un sistema de pago exacto, con monedas, arriba de los buses y se aseguraba la instalación de este validador o cobrador de pago exacto

en la flota requerida por las bases, que era el 50 por ciento de la flota operativa, que solicitamos que se instalara sobre todo en las unidades alimentadoras, porque son las unidades que están más alejadas de los centros comerciales, de las estaciones de Metro o de los lugares donde los usuarios podían cargar su tarjeta.

A esa fecha, también se indicaba que el ciento por ciento de las estaciones de Metro estaba operando correctamente, que la red de comercialización de tarjetas estaba operando en un ciento por ciento, de acuerdo con el contrato, y que se estaban adicionando mil quioscos para distribuir tarjetas bip precargadas a partir de la cercanía al 10 de febrero.

Respecto del plan de distribución de tarjetas bip, que está incluido dentro del anexo 9, se nos informaba, por parte del Administrador Financiero de Transantiago, sobre el plan de distribución masivo de tarjetas bip, al 25 de enero, concluyendo razonablemente que la campaña de penetración ha sido extremadamente exitosa al considerar que, en términos agregados, se ha llegado al universo total de usuarios potenciales. Además, se nos señalaba que la evaluación que ellos tenían era de un universo de 3 millones 177 mil usuarios por cubrir en los segmentos socioeconómicos indicados en la imagen, en los rangos de edades que se muestran en el cuadro, esto es, población menor de once años, pase escolar o población adulta, y que, hasta ese momento, el plan de distribución llegaba a 4 millones 500 mil tarjetas distribuidas.

En relación con el sistema de gestión de flota, hay un informe de Aditiva, de 29 de abril de 2006, que en su reporte "Visión General del Estado Actual del Proyecto Tecnológico" advierte que resulta prácticamente imposible cumplir con los plazos establecidos en el contrato original y, por lo tanto, propone evaluar la posibilidad de postergar el inicio de la Fase 3. Así como se posterga pago por un informe de la Fundación Chile, con Aditiva se evalúa lo mismo para gestión de flota.

En este caso, la propuesta plantea habilitar un total de funcionalidades de gestión en dos escalones: un grupo importante de funcionalidades críticas en febrero de 2007, que tienen que ver fundamentalmente con la visualización y ubicación del bus, y un segundo grupo de funcionalidades complementarias a mayo de 2007, que están en el cuadro que se muestra. Consolas de mensaje, sistema de megafonía, micrófonos, pedales de emergencias eran para una segunda etapa. Las primeras, estaban para febrero.

Por instrucción del Transantiago, el 25 de enero de 2007 se realiza una demostración de la operación del sistema de gestión de flota en el centro

de operaciones de la empresa Alsacia, contando con la participación del Comité de Operadores, el Ministerio y el AFT.

Transantiago solicitó al AFT hacer una presentación de la funcionalidad del sistema, demostrando algunas funciones con buses reales y utilizando las aplicaciones existentes a la fecha, instaladas en el COF del operador Alsacia. El AFT respondió que, además de lo requerido, se haría una demostración de funcionalidades de regulación, configuración de rutas y definición de puntos de control, visualización de rutas en los mapas cartográficos, diferentes vistas de las flotas en operación a través de grillas y mapas cartográficos e intercambio de información entre el COF y el conductor.

El AFT realizó una demostración de las diferentes funcionalidades disponibles en el COF a esa fecha, realizando una demo en tiempo real en que muestra la visualización de los buses a través del GPS y, adicionalmente, el AFT mencionó que para desarrollar la segunda fase era necesario iniciar un proceso de poblamiento de datos por parte de los operadores. Ése es el resultado a esa fecha.

Respecto de "Transantiago informa" -o Siaut-, el rol que me tocó fue hacerme cargo de una nueva licitación.

En 53 días fue necesario licitar nuevamente la versión del Siaut, incluyendo su evaluación, aprobación, adjudicación y toma de razón. Participaron empresas como Telefónica, Quintec, J. Walter Thompson y Comicro.

Pero, claramente, al igual como se había evaluado la condición del AFT con la Fundación Chile y Aditiva, la preocupación de si licitábamos esto a finales de marzo era que en los 5 meses restantes, para el 21 de octubre, era prácticamente imposible diseñar, construir e implementar un plan estratégico comunicacional de información y de educación a la comunidad.

Por lo tanto, también fue uno de los elementos esenciales que se consideraron para la postergación.

¿Qué se hace finalmente? Se licita y se define una estrategia comunicacional por medios masivos, en tres etapas: alerta, aprendizaje y seguimiento.

Se selecciona un rostro representativo de la campaña, que empatice con el público objetivo. Además, se implementa una campaña territorial que incluye: educación en colegios e instituciones, información con monitores, promoción con volantes, distribución masiva de guías de uso en los hogares -más de un millón y medio de guías- y apoyo y asesoramiento en la vía, con monitores, por un período de más de cinco meses.

Definido el grupo objetivo de los casi 4 millones de personas que viven en Santiago, el 61 por ciento de ellos se declara usuario del transporte público y el 92 por ciento de ese 61 por ciento proviene de los segmentos C2, C3 y D, por lo que se diseña y estructura una campaña desde el 15 de octubre hasta finales de marzo, en distintos spots, tanto del AFT como del Transantiago Informa.

Se define una campaña territorial, con cien monitores de educación, 60 monitores del plan informativo, más de 200 promocionales y con distribución de guías antes del 10 de febrero. A partir de la segunda semana de febrero, se suma un complemento de más de 500 monitores en las calles, apoyando a los usuarios de Transantiago.

Además, se despliega una campaña territorial de información y de apoyo al uso de la tarjeta bip por parte del administrador financiero.

Transantiago Informa también está encargado de implementar los servicios de atención de llamados telefónicos o *call center*, con un total de más de 1 millón 400 mil llamadas contratadas. A la fecha ya se han atendido más de 782 mil llamadas. Como se aprecia en la imagen, febrero y marzo son los meses peak de utilización y de consultas del sistema *call center*.

También se implementa un servicio web para la localización y las consultas, con una cantidad de más de 7 millones 350 mil visitas realizadas al sitio.

En cuanto a infraestructura -tal como señaló aquí el ex ministro Espejo-, el programa de inversión de infraestructura tenía una serie de etapas de implementación, cada una de ellas con sus respectivas glosas presupuestarias de construcción, aprobada por la Ley de Presupuestos.

Hay que recordar que Transantiago es una unidad coordinadora, no una unidad ejecutora, y las obras se realizaban a través de los distintos ministerios: el de Vivienda con el Serviu, el de Obras Públicas y los fondos del FNDR.

Estos presupuestos -indicados en cada una de las leyes de Presupuesto desde 2004 a 2006- permitieron ir desarrollando, en forma escalonada, el programa de inversión. Para el primer programa, se construyeron 43 kilómetros de Metro, 30 kilómetros de vialidad urbana, 1 estación de intercambio modal, 27 estaciones de trasbordo, 70 kilómetros de ciclovías, dos conexiones viales, mejoramiento y relocalización de 5 mil 800 puntos de parada y paraderos, que se están terminando de instalar, y mantención de más de 650 kilómetros de pavimento.

¿Qué quedó pendiente del primer programa para este año? Está destacado en rojo en la proyección. Para abril de 2008, el corredor Santa Rosa; cuatro estaciones de trasbordo, que se están trabajando en

estos momentos, producto de trabajos previos en la vía, de corredores y mejoramiento de calles, y otras concesionadas que estaban para finales de febrero, y para mayo cinco estaciones de trasbordo concesionadas, más el inicio de la operación de la estación de intercambio modal de La Cisterna, que todos ustedes vieron operando en parte en mayo de 2007.

El segundo programa de inversión contempla la construcción de una serie de corredores segregados: corredor Pajaritos sur, conexión Puente del Abasto, corredores Las Industrias, Vicuña Mackenna, Grecia (extensión), Pedro Aguirre Cerda, Anillo Intermedio y, además, una serie de kilómetros de mantención vial. Éstos se licitaron en septiembre de 2006 y las obras se iniciaron a mediados de diciembre, para ser entregadas a mediados de este año. El programa de inversión estaba destinado ex post el inicio de la fase de régimen.

Con la información aportada a partir de los antecedentes que tuvimos disponibles y que fueron expuestos, se proyectaba un escenario de riesgos controlados y corregibles a partir del inicio de la fase de régimen.

Nos anticipamos al plazo que establecían las bases, ya que en conjunto con los municipios y operadores desarrollamos la ingeniería de detalles para definir la malla de recorridos.

En la medida en que se contaba con información nueva, se complementaba la ingeniería de detalles con las modelaciones del estudio de diseño, desarrollado por los consultores Fernández y De Cea, estableciendo finalmente una flota cercana a los 5.600 buses, que fue comprometida por los operadores mediante contratos.

Se confirmó la existencia física de buses para los requerimientos establecidos en el primer programa de operación, de acuerdo con la información que existía en registros de la Seremitt -revisión técnica y permiso de circulación al día, tenencia y pertenencia del bus-, la intervención y equipamiento de buses por parte del AFT, informados de acuerdo a los programas que mostré, y las fiscalizaciones y controles realizados por los equipos del Ministerio de Transportes.

Se definió una tarifa plana con una ventana única de tiempo, sistema que fue revisado, validado y respaldado por la Sectra y por los consultores especialistas en el modelo de diseño, de forma de dar inicio a la operación de régimen en equilibrio financiero, de acuerdo con sus propias proyecciones de demanda y estimación de evasión, y, al mismo tiempo, eliminando de esta fase una de las principales inquietudes de los usuarios: ¿cuál será la tarifa que tendré que pagar?

Hubo medidas de gestión vial implementadas en conjunto con la Intendencia de la Región Metropolitana, Carabineros, Seremitt, Serviu Metropolitano, Dirección de Vialidad de Obras Públicas y otros organismos competentes.

A partir de la definición de las mallas de recorridos, se trabajó intensamente con el Serviu Metropolitano, con la Seremitt y con los operadores para tener construidas e instaladas más de 8 mil puntos de paradas de la nueva red.

Se implementó una red de comercialización y un plan de distribución masivo de tarjetas bip, concluido exitosamente de acuerdo con los parámetros entregados por el propio AFT.

También hubo un proceso de integración tarifaria entre buses y Metro en operación escalonada desde principios de enero de 2007.

Validadores de pago instalados en la flota requerida par dar inicio a la operación.

Plan de contingencia propuesto y elaborado por el AFT con sistemas de redundancia y doble seguridad para las posibles fallas más críticas.

Pruebas funcionales de visualización de buses a través de GPS realizadas en un centro de operación de los propios operadores.

Licitación, contratación e implementación de una campaña territorial de información y educación, que se complementa con la construcción del primer sistema de canalización de consultas vía web, call center y de apoyo presencial de pasajeros de transporte público desarrollado en Chile.

Se trabaja intensamente en elaborar un proyecto de ley para establecer una nueva institucionalidad al proyecto, liderada a través de una autoridad metropolitana de Transportes.

Señor Presidente, dejo hasta aquí mi presentación. En mi gestión hubo una serie de modificaciones y correcciones ex post 10 de febrero, pero prefiero dejar tiempo para las preguntas y respuestas.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, señor Fernando Promis.

Tiene la palabra el diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, el señor Promis ha asumido terminar su exposición dejando fuera las medidas ex post, como él las ha denominado, al 10 de febrero. No sé cuánto tiempo ocupará en referirse a eso, porque me parece de vital importancia que exponga ese punto.

El señor HALES (Presidente).- Señor Promis, ¿podría terminar ese punto en unos cinco minutos?

El señor PROMIS.- Por supuesto, señor Presidente.



Como coordinador del Transantiago y observando la situación generada después del 10 de febrero, principalmente por los incumplimientos generados y por la capacidad de gestión y operativa con que contaba la institucionalidad y las herramientas con las que contábamos en los contratos, para hacer operar el Transantiago de acuerdo con toda la proyección original y el trabajo realizado, se veía que era prácticamente imposible que las herramientas establecidas en los contratos, en los procesos de sanciones, en los procesos de caducidad, permitieran hacer una corrección de la situación de operaciones. La falta de herramientas y de institucionalidad nos obligó, como coordinación del Transantiago, a tomar un rol activo en la modificación de contratos para mejorar incentivos, en la determinación de correcciones de mallas de recorridos, para extender algunas zonas y operar con los troncales y alimentadores en una condición distinta a la modelada originalmente, con mayor superposición de recorridos y con una serie de correcciones que apuntaban principalmente a la operación de vías.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, si esta Comisión logra determinar cuántos buses había efectivamente en la calle el 10 de febrero, va a ser un gran logro, por cuanto existe un tremendo enredo de cifras: 7.359, 6.434, 5.613, 5.082, etcétera. En verdad, estoy muy confundido respecto del tema de las cifras. En consecuencia, para tratar de afinar esas cifras, me gustaría preguntar lo siguiente: ¿por qué deberíamos creer, como Comisión, que las cifras que usted nos entrega son las verdaderas?

Por otra parte, usted ha sido sindicado por diversos personeros como uno de los responsables del fracaso de la implementación del Transantiago. ¿Qué nos puede decir al respecto? ¿Usted fue partidario de implementar el plan el 10 de febrero? ¿Dio cuenta al ministro Sergio Espejo de las dificultades detectadas hasta el 10 de febrero?

Uno de los problemas más graves del Transantiago es la falta de buses. Los especialistas de Fernández & De Cea, al momento de actualizar la información respecto del número de buses necesarios, señalaron que la cifra fluctuaba entre 6.100 y 6.400. Pero, además, señalaron que usted recibió de muy mala forma esa información y los trató, según ellos, de ineptos y exagerados. ¿Qué hay de cierto en ello? ¿Qué responsabilidad le cabe a usted en la falta de buses en las calles al momento de implementar el Transantiago? ¿Considera que los operadores le mintieron sobre la cantidad de buses que efectivamente iban a estar en la calle? ¿Qué parte ha asumido en el fracaso del plan de

transporte público? ¿Qué responsabilidad específica asume usted en este fracaso que afecta a la mayoría de los santiaguinos?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, respecto de la primera pregunta, voy a dejar un anexo en que se resume cada uno de los informes entregados por la consultora Fernández & De Cea. Se preparó desde la primera orden de trabajo que me tocó liderar. Ahí están las conclusiones de los propios consultores sobre las flotas requeridas en cada uno de sus informes. Mientras ejercí como coordinador, esos informes fueron solicitados al Transantiago y se entregaron en un completo disco compacto. En ese documento se resumen todos los informes que muestran cada uno de los escenarios, como, por ejemplo, el entregado por Fernández & De Cea el 24 de diciembre.

Respecto de cada uno de esos informes íbamos trabajando con Fernández & De Cea.

Cuando se hace una cobertura de las mediciones de velocidad de los buses, en septiembre a octubre de 2006, y el administrador financiero escoge varios ejes con buses equipados y con GPS para determinar las velocidades comerciales de operación de los mismos, se pasa de un modelo hecho por los mismos consultores en 2002 y 2003 y termina con el escenario N° 11, de las bases de licitación, sólo con cuatro curvas de velocidades para toda la red del Transantiago. En cambio, en los trabajos de 2006, se utiliza la información recogida de los propios buses con diferentes velocidades, para ir corrigiendo la situación de las proyecciones, y se van determinando flotas en distintas etapas. En ese caso en particular, en la orden de trabajo N° 2, que es posterior a la de septiembre, de acuerdo con la opinión del consultor, el resultado obtenido a esa fecha era de 5.374 buses y 4.823 buses con extrapolación de velocidades, lo que indica que había bajado considerablemente. En ese informe están consignados cada uno de los resultados obtenidos.

Ahora bien, no sólo basta hacer una modelación, sino también se debe evaluar el proyecto desde el punto de vista económico y de sus equilibrios financieros. Hay que recordar que Transantiago es un sistema de transporte en el que se suponía que la tarifa sustentaba todos los costos del sistema. Por lo tanto, la determinación de la flota era esencial para determinar qué tarifa se requeriría posteriormente. Todas esas modelaciones estuvieron también en poder de la Sectra, el otro organismo que nos asesoraba, para evaluar financieramente las proyecciones de tarifas y ver si la tarifa plana de 380 pesos podía cubrir esa flota. Esas modelaciones se iban actualizando, ya que

en octubre y noviembre hubo una nuevas órdenes de trabajo.

Finalmente, modeladas las distintas tarifas y los distintos escenarios, se termina con una flota total, modelada y financiada por la tarifa, de 5.600 buses. Esos escenarios están reflejados en estos informes.

Respecto de mi relación con los consultores Fernández & De Cea, debo aclarar que ella no era directa. Sin embargo, conocí al señor Enrique Fernández, aunque mi relación era con los otros socios, Joaquín De Cea y Enrique Cabrera, a través del equipo técnico de Transantiago. Al señor Fernández -quien afirmó que me habría referido a él en los términos señalados por el diputado Farías- lo conocí en una reunión de trabajo con el ministro de Transportes, el 24 de diciembre de 2006 -informe que también he traído a la Comisión-, posterior a todas las modelaciones que habíamos hecho. No era una reunión de carácter académico, como han manifestado los consultores. Ellos tenían reuniones de trabajo con el equipo de Transantiago y con el ministro en las oficinas de los propios consultores. Nunca me he referido a nadie de esa forma.

El señor HALES (Presidente).- Alguna observación, diputado Farías.

El señor FARÍAS.- Sí, señor Presidente. Algunas preguntas no han sido respondidas.

El señor PROMIS.- Como coordinador y secretario ejecutivo del Comité de Ministros debo señalar que toda la información de las modelaciones, de los programas de acción, de seguimiento del AFT estuvo disponible con mi jefe directo, el ministro de Transportes, y con el resto de los ministros integrantes del comité. Toda la información estuvo disponible.

Respecto de la consulta de si soy el responsable de tomar la decisión de partir, en mi carácter de coordinador técnico, no soy el responsable de partir. Instalé toda la información disponible para evaluar la condición de partida el 10 de febrero y -reitero- los antecedentes que manejábamos sobre el equipamiento de buses por parte del AFT, sobre las pruebas realizadas, sobre la definición de las mallas de recorridos y todo lo que les he comentado indicaban que se podía partir en una condición de medidas de corrección, sobre todo en algunos detalles tecnológicos que, de acuerdo al proyecto, se debían completar desde esa fecha a mayo.

El señor FARÍAS.- Voy a reiterar las preguntas que no me ha respondido.

No le pregunté si usted era el responsable de implementar el Transantiago el 10 de febrero, sino si era partidario de hacerlo.

En segundo lugar, ¿siente que los operadores lo engañaron respecto de la cantidad de buses?

Y, en tercer término, ¿asume algún tipo de responsabilidad respecto del problema existente con el Transantiago?

El señor PROMIS.- En cuanto a la pregunta de si era partidario de comenzar el Transantiago, las últimas láminas de esta presentación señalan que con toda la información que logramos administrar durante el año de implementación, con todos los antecedentes revisados y controlados en cada una de las etapas del proyecto, su inicio era factible a partir del 10 de febrero. Reitero: de acuerdo a la información que administrábamos.

Respecto de si los operadores nos engañaron, quiero decir que uno de los elementos que señalé en la presentación fue justamente la preocupación de Transantiago por conocer la existencia física de los buses. Entonces, si los consultores nos decían 5.620 buses, si los programas de operación se hicieron considerando esa cifra, con un 4 por ciento de tasa de falla o de reserva, si los registros de la Seremi -que no es cualquier registro, porque implica permiso de circulación al día, tenencia y pertenencia del bus y revisiones técnicas al día- indicaban que había 6.247 buses, de los cuales 5 mil habían sido intervenidos por el AFT a noviembre, no podía entender que los operadores nos iban a engañar en cuanto a no tener los buses, pues éstos se estaban controlando en su implementación.

El señor FARÍAS.- ¿Entonces los engañaron!

El señor PROMIS.- No podría creer eso. Lo que he manifestado es que hubo una falta de cumplimiento de contratos.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Pero usted fiscalizó eso en terreno?

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, me sigue quedando en el aire esto de la ineptitud que, dicho sea de paso, cuando la escuchamos en la Comisión, la entendimos -y corríjame, si me equivoco, señor Presidente- como una crítica institucional, profesional, pero no personal.

Por eso me gustaría saber concretamente a qué se refiere o se pudo referir nuestro invitado con la calificación de ineptitud. ¿Dónde estaría la ineptitud del trabajo de los consultores?

En una lámina de la exposición, que se refiere a Fernández & De Cea, aparece un texto que dice: "A pesar de que los Consultores Fernández & De Cea indicaban que la extrapolación de velocidades eventualmente permitía que el sistema operara con 5.082 buses, parte de los cuales se encuentra en terminales,

Transantiago prefirió no correr riesgos y confirmar finalmente en los Programas de Operación una cifra total de 5.613 buses para todo el sistema.". ¿Sería ésa, por ejemplo, una muestra de ineptitud de los consultores? Me gustaría que se graficara y se explicara concretamente de qué estamos hablando.

En la línea de lo que preguntó el diputado Monckeberg, quiero consultar lo siguiente: ¿de qué manera fiscalizaron en terreno la cantidad de buses que había? ¿Los pusieron en el Parque O'Higgins o en una cancha de fútbol y los contaron? ¿O sólo creyeron en lo que les decían los operadores?

La misma pregunta habría que hacerla respecto del AFT. ¿De qué manera chequearon que todo estaría listo cuando debía estar listo? ¿O se confiaron en los informes que llegaban?

En parte de la exposición del señor Promis se dice que se hablaba de riesgos controlables y exigibles. ¿Eso quiere decir que subestimaron todo esto? ¿De qué manera se aproximaron a la fiscalización en terreno? ¿Cómo lo hicieron?

El ministro Bitrán dijo ante esta Comisión que no tuvo conocimiento de los diversos informes que advertían de las carencias del sistema para entrar en funcionamiento. Agregó que el Comité de Ministros trabajó hasta agosto del año pasado y que desde esa fecha en adelante no hubo continuidad de ese trabajo. ¿Quiénes trabajaron? ¿Qué ministros estuvieron involucrados? ¿Cuáles no recibieron estos informes? ¿Es verdad que esto lo manejo sólo el ex coordinador con el ministro de Transportes o lo hizo sólo el coordinador, sin el conocimiento del ministro? ¿Qué otros ministros tuvieron conocimiento de estos informes?

El señor HALES (Presidente).- O representantes de esos ministros.

El señor URIARTE.- Así es: o representantes de esos ministros, que es lo mismo.

Quiero que nuestro invitado especifique qué grado de conocimiento tuvo cada ministro o sus asesores de los informes que se ventilaban y de las decisiones que se adoptaban.

Por último, me gustaría que el señor Promis nos dijera derechamente si avaló o no la decisión de que el Transantiago entrara en funcionamiento el 10 de febrero, en las condiciones en que estaba el sistema a esa fecha. Además, que nos diga si vistos los hechos ocurridos, y si se pudiera volver atrás, mantendría la misma posición.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, el coordinador del Transantiago dependía de un Ministerio, que además compartía una serie de unidades operativas, como la secretaria regional ministerial de Transportes

y la Subsecretaría de Transportes que, a su vez, también tiene un programa de fiscalización. Transantiago, como unidad coordinadora de distintos elementos -tal como manifesté en la primera parte de mi intervención-, tenía además la posibilidad de contar con servicios externos, de consultoría y de asesoramiento, como en el caso de la Fundación Chile o Aditiva, para el control, seguimiento y fiscalización del proyecto tecnológico que estaba desarrollando el AFT, elaboró una serie de medidas de fiscalización durante todo el proyecto, tanto tecnológico del AFT como de Transantiago Informa, como también de equipamiento de buses y revisión de instalación de terminales.

A su vez, los otros organismos dependientes del Ministerio de Transportes y de la Subsecretaría hacían lo propio, en un trabajo en equipo. Algunos se relacionaban directamente más con los municipios y otros más con los operadores. Hubo un trabajo coordinado.

Respecto de los controles que se hicieron para conocer la flota operativa para el 10 de febrero, debo señalar que no se llevaron a una cancha de fútbol ni al parque O'Higgins, porque no cabían, pero sí se vio su implementación en Mersán, el antiguo mercado de Santiago. Se fiscalizaba en Mersán. Había distintos equipos. No había un contador personal de buses, pero sí una serie de equipos que veían el grado de equipamiento y el seguimiento de la implementación de los buses.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero pedir que quede registrado en nuestro cuaderno separado que no se hizo un conteo de los buses en terreno.

El señor HALES (Presidente).- Puede continuar, señor Promis.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, se cuenta con informes, y ustedes deben tenerlos, porque toda esa información se preparó antes de que dejara mi cargo en Transantiago. Se envió un dossier de información con las distintas medidas de fiscalización que se hicieron en el proyecto.

Revisamos los informes, los controles tecnológicos, los controles de buses, los controles de terminales. Personalmente, estuve en terminales revisando buses, de madrugada, a distintas horas, previo al 10 de febrero, sobre todo en las semanas en que se definía la condición de tarifa y el programa de tarifas.

Respecto de la ineptitud y la sorpresa de los consultores, no tengo información para referirme a ello. No sé a qué se refieren. No hablamos de ineptitud; no se evaluó como ineptitud. El trabajo se hizo seriamente con ellos y con el resto de los equipos.

Ustedes puede ver en la gráfica que se siguieron haciendo distintas modelaciones, en distintas etapas del tiempo, aunque se syndique que septiembre fue el mes del quiebre, producto de la información o del tipo de respuesta que se habría generado. Se siguió trabajando mano a mano con ellos.

Es más, después del cambio de gabinete, los consultores de Fernández & De Cea vuelven a ser asesores del ministro, trabajando de la mano en el mismo equipo con el coordinador de Transantiago -en este caso conmigo-, en cada una de las decisiones que se iban adoptando. Por lo tanto, no tengo relación ni sé a qué tipo de ineptitud se refieren. Mi relación con ellos siempre fue de extrema cordialidad.

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

El señor URIARTE.- Lo referido a la fiscalización de los buses ha quedado claro, pero respecto de la fiscalización de los terminales me gustaría saber si se efectuó en cada uno de ellos o si se llevó a cabo de manera aleatoria. Es decir, quiero que me señale de qué manera se hizo la fiscalización.

En cuanto a la asesoría de Fernández & De Cea, dada la gravedad de lo se está discutiendo y de que ahora el ex coordinador general de Transportes de Santiago nos ha dicho que no es cierto lo que se habría señalado, quiero al menos preguntar su opinión profesional sobre la asesoría que prestó Fernández & De Cea, en el sentido de si la considera buena, mala o regular; si fue o no apta. Me gustaría que la califique.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, efectuamos fiscalización en cada uno de los terminales informados por los concesionarios.

Al respecto, cabe recordar que los concesionarios tienen plazo hasta septiembre de este año para informar cuáles son los terminales definitivos. En todo caso, se programaron visitas y fiscalizaciones tanto a los terminales definitivos como a los transitorios.

Había terminales que tenían mejores condiciones y que estaban más desarrollados que otros, que se encontraban en plena etapa de trabajo. No obstante, concurrimos a cada uno de ellos para revisar la implementación y el equipamiento de terminales y de buses.

En cuanto a la evaluación que se me ha solicitado de los consultores, ¿qué podría evaluar? Transantiago ha trabajado en este proyecto con los consultores con mayor experiencia en las distintas áreas del transporte y las concesiones que se han llevado a cabo tienen las mismas características.

Así como Transantiago Informa estaba compuesto por un consorcio de empresas líderes en su rubro y el AFT está integrado por empresas que incluyen al 70 por ciento de la banca nacional y por el principal proveedor tecnológico del país, Transantiago también tenía consultores de similares características, con los que trabajamos en conjunto en la evaluación de buses, al igual que con la Sectra, organismo con el que continué mi labor con posterioridad al 10 de febrero, los que en la actualidad siguen como asesores y consultores de la operación de Transantiago.

No tengo más que opinar al respecto.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero que el señor Fernando Promis me conteste sobre el grado de conocimiento y participación que tuvieron los demás ministros o Ministerios en los informes y en las decisiones que se adoptaron antes del 10-F.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, respecto de la información con que contaban los ministros y sus asesores, puedo informar -como lo señalé en mi intervención- que todos los antecedentes respecto de los programas de equipamiento de buses, de la flota, de la situación tecnológica y financiera, de la estabilidad de tarifas, de la intervención de la gestión de guías fueron elementos informados que estuvieron en conocimiento de mis autoridades.

El señor HALES (Presidente).- ¿De cuáles?

El señor PROMIS.- De las autoridades que integraban el Comité de Ministros.

El señor URIARTE.- ¿De qué Ministerios?

El señor PROMIS.- El Comité de Ministros lo preside el ministro de Transportes y Telecomunicaciones y está integrado, además, por los ministros de Obras Públicas, de Hacienda, de Vivienda y Urbanismo, por el intendente de la Región Metropolitana, por el Ministerio de Medio Ambiente -en su momento, por la Conama- y asisten, como invitados permanentes, el subsecretario de Transportes, el Seremi de Transportes y la Sectra.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero saber si las reuniones del Comité de Ministros se llevaron a cabo hasta agosto de 2006 o con posterioridad a esa fecha.

El señor PROMIS.- Las reuniones del Comité de Ministros no tenían una periodicidad establecida.

Las primeras reuniones -cuyas actas también deben tener, porque las hice llegar a la Comisión-



parten con la gestión del coordinador Signorelli. Ésas son las primeras reuniones del Comité de Ministros.

En mi caso, la última acta de gestión de antes del 10 de febrero efectivamente corresponde a agosto. Pero es una reunión del C de Ministros.

Las reuniones se siguieron sosteniendo indistintamente y la información siguió circulando con los distintos componentes, con las distintas autoridades que corresponden al Comité de Ministros.

A partir de diciembre y, eventualmente, producto de la mayor coordinación que requería este proyecto, se siguen sosteniendo reuniones periódicas, semanales, de coordinación establecidas ahora en el Ministerio del Interior, con los mismos involucrados. Además, se incorporan el Metro y Carabineros de Chile, desde la primera semana de diciembre.

El señor URIARTE.- El señor URIARTE.- ¿Después de diciembre?

El señor PROMIS.- Desde la primera semana de diciembre.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero precisar ese punto, porque es demasiado importante.

Quiero saber si después de agosto el ministro Bitrán, o algún representante del Ministerio de Obras Públicas, recibió informes o participó en esas reuniones, aunque haya sido informalmente.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, Comités de Ministros no se efectuaron, después de la última reunión de agosto. Se realizaron reuniones de coordinación, pero no del Comité de Ministros.

La información estuvo disponible para todas las autoridades que correspondían al Comité de Ministros, en cada una de las etapas del proyecto.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, quiero pedir que en el cuaderno separado se consigne, de manera expresa y clara, que el ministro Bitrán tuvo conocimiento, o debió tenerlo, de todos los informes o de lo que estaba ocurriendo, pero que en la Comisión dijo otra cosa.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no tengo problemas con que se consigne en un cuaderno anexo lo que pide el diputado Uriarte, pero quiero puntualizar que lo que él afirma es una interpretación. Es decir, está bien que se consignen la respuesta y los antecedentes. Pero lo que él dice es su interpretación, y no estoy en condiciones de compartirla en este acto.

El señor HALES (Presidente).- La presidencia de la Comisión quiere precisar lo que está en debate.

Cada diputado ha hecho uso de su derecho cuando ha querido hacerlo. Yo le transmito a la

Secretaría que consigne en un borrador aparte, en un cuaderno aparte o en un documento aparte, las observaciones que le van pareciendo adecuadas a cada diputado. Incluso, he pedido que en cada ocasión se registre el nombre del diputado que hace la solicitud.

Estos son antecedentes para elaborar un borrador de conclusiones, de manera que no constituyen resoluciones. Son simplemente observaciones que cada diputado considera de importancia.

Por lo tanto, es natural que, en algunos casos, contengan juicios de valor, que pueden ser compartidos o no por el resto de los diputados de la Comisión. Por eso se considera de esa manera: como un cuaderno aparte, un borrador, que servirá para la discusión que tendremos de las resoluciones. Pero no constituyen, a la fecha, ni siquiera para ser publicados, resoluciones previas de la Comisión.

En tal sentido, es legítimo que el diputado Uriarte entregue su observación, con las limitaciones que ha señalado el diputado Burgos.

Por lo tanto, esto es válido para lo que diga cualquier el diputado Uriarte o cualquier otro diputado.

Entonces, se registra.

Tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, finalmente quiero preguntar si ese informe de la Fundación Chile, por ejemplo, llegó o no a manos de todos los miembros de este comité informal, que funcionaba a partir de agosto. Lo menciono a modo de ejemplo, porque hay otros informes de Aditiva, de la Fundación Chile, etcétera.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, no he señalado que se haya instalado o implementado un comité informal. He dicho que hubo reuniones del comité hasta la última sesión de agosto. No hay reunión de Comité de Ministros hasta uno que implementamos con el ministro Cortázar, ahora último.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué hubo entremedio?

El señor PROMIS.- Circuló información referente al proyecto y a su seguimiento para todas las autoridades y hubo reuniones de coordinación en el Ministerio del Interior, con la participación de más actores, en donde se trataban cada uno de los elementos esenciales para la entrada en operación de régimen.

Por lo tanto, si ese informe de la Fundación de Chile, de fecha 30 de enero, posterior al período de noviembre y diciembre, es un informe referido al sistema de pagos o se refiere a la situación de pagos, estuvo en conocimiento de quienes debían estar al tanto

de la información relacionada con el proyecto tecnológico propio del sistema de pagos.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no quedó clara la respuesta.

Quiero saber si el ministro Bitrán recibió o no ese informe.

El señor HALES (Presidente).- Ya se le hizo la pregunta en dos o tres oportunidades, y usted ya ocupó su tiempo. Si sobra tiempo después, puede insistir en la pregunta.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, el señor Fernando Promis nos señaló que es ingeniero civil químico de la Usach.

La primera pregunta es: ¿qué sabía de transportes? ¿Cuál era su experiencia en materia de transportes al asumir el cargo el 13 de marzo de 2006?

Debo entender que asumió el cargo por una decisión de confianza del ministro Sergio Espejo, con quien ya había trabajado en la Superintendencia de Electricidad y Combustibles. Pero después señaló que había postulado. Me gustaría que clarificara más sobre su llegada al cargo.

¿Qué comentario le merece si le digo que en esta Comisión la consultora Fernández & De Cea dijo que, el 10 de febrero, Transantiago comenzó con alrededor de mil buses menos que los necesarios? ¿Es una declaración inconsistente con lo que habían dicho normalmente los múltiples informes que fueron encargados y pagados por la Sectra? ¿Le parece que es una fórmula para arreglar la carga o le parece consistente?

Me interesa que la comente y no que entre en el detalle de si había o no buses, porque tengo claro cuales son las posiciones. Simplemente quiero saber qué le parece la declaración de esos consultores que fue emitida un par de veces en esta Comisión, por escrito y en forma verbal.

En tercer lugar, ¿podría hacer un ranking de incumplimiento o de situaciones motivantes del fracaso de la tercera etapa, a partir del 10 de febrero?

¿Dónde están, a su juicio, las mayores responsabilidades? ¿En los operadores, en el AFT, en los consultores que se equivocaron, en el aparato del Estado, que no fue capaz de prevenir e implementar soluciones?

A partir de su experiencia por haber trabajado en esa etapa tan importante y haber tomado las medidas de diseño, de los planes A y B, para que esto funcionara bien, ¿por qué entonces funcionó mal? ¿Dónde están radicadas, a su juicio, las responsabilidades para que esto no funcionara como se había diseñado?

Finalmente, ¿cree que el ministro Eduardo Bitrán tuvo conocimiento del informe de la Fundación Chile en ese período en que no había reuniones de coordinación, pero sí flujo de información? Lo lógico es que lo haya conocido, aunque a usted quizás no le conste. ¿Qué le parece?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, soy ingeniero civil químico con mención en industrias de la Universidad de Santiago, con un magíster y un MBA de la Universidad Católica en administración de negocios.

Previo a mi paso por la administración pública, me desarrollé profesionalmente en una empresa de ingeniería, diseño y construcción dedicada a desarrollar proyectos de gran envergadura y de gran complejidad relacionados con el mundo petroquímico de alta tecnología. Lo hice en Chile, Inglaterra y España.

A mi regreso al país, me hago cargo de los proyectos que la consultora -la empresa de ingeniería en la que trabajaba- tenía con las petroleras nacionales.

Fui uno de los artífices del traslado del sistema de estanques y almacenamiento de combustible desde Las Salinas a Concón y a Quintero. Es decir, tenía mucha experiencia en el desarrollo e implementación de proyectos de gran envergadura.

Tomé la decisión de asumir la dirección de la Superintendencia de Electricidad y Combustible, en lo referente a combustibles, en un proceso de concurso público, con espíritu de servicio público que tenía muy arraigado -y lo tengo-, sin pertenecer a ningún partido político. De esa forma, quise contribuir con mis conocimientos a mejorar la Superintendencia.

Después de que don Sergio Espejo deja el cargo de superintendente y asume como ministro de Transportes y Telecomunicaciones, se me pide postular mi currículum, aunque no sé a qué proceso, pero sí sé que hubo un proceso de selección. Efectivamente contaba con la confianza de Sergio Espejo, porque lo conocí como superintendente y él conoció mi trabajo en la Superintendencia.

Con respecto a mi conocimiento en transportes, quiero decir que en realidad sé de gestión de proyectos de este tipo, de carácter tecnológico.

Con respecto a mi evaluación de la opinión de los consultores, en realidad, como ya dije en mi presentación, me vi fuertemente sorprendido por el comentario que se hizo por parte de los consultores.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se refiere al comentario de la consultora Fernández & De Cea en cuanto a que los trataron de ineptos?

El señor PROMIS.- Y también a la diferencia de los buses.

No me parece consistente, porque ustedes van a ver los resultados de las modelaciones y sus conclusiones, el trabajo que hicimos desde finales de noviembre con Metro, en el que ellos también participaron, en que hay informes emitidos por la propia consultora, con las medidas de mitigación que se tomaron y, por lo tanto, con la cantidad de buses requerida. A su vez, verán informes donde los costos de operación de esos buses son evaluados económicamente, para poder fijar la tarifa. Por lo tanto, claramente me sorprende su argumento, en circunstancias de que esto se había trabajado previamente.

Respecto de los incumplimientos, en realidad me di cuenta de que el gran problema que vivió el Transantiago a partir de 10 de febrero se debió a un incumplimiento fundamental de los contratos por parte de una serie de actores.

Los incumplimientos generados por los operadores en los primeros días sí fueron importantes - ¡muy importantes!-, en especial, la permanencia de buses en las calles. Pero también fueron gravitantes los incumplimientos de contratos del propio administrador financiero en el desarrollo tecnológico. En consecuencia, hay una interrelación de incumplimientos de contratos. Ahora, ¿qué responsabilidad tengo frente a esos incumplimientos? El no haberme percatado de si las herramientas que existían en esos contratos, en forma previa al 10 de febrero, eran suficientes para un nivel de incumplimiento de esas características.

Las herramientas y los incentivos que establecían los contratos, en general, no permitían entregar herramientas a la autoridad, a la coordinación, para corregir la situación que se estaba viviendo. Por eso, tratamos de implementar un administrador provisorio, una autoridad metropolitana de transportes, enviando un proyecto de ley -fue lo más rápido que pudimos hacer, producto de la situación que estábamos viviendo-, para así dar una herramienta de institucionalidad y, a su vez, participar en el trabajo de renegociación de contratos, que me tocó encabezar.

Me tocó dirigir todo un trabajo en ese sentido, para poder corregir los incentivos que estaban incluidos en esos contratos. El propio ministro Cortázar destaca como un gran logro poder tener una condición de contratos más aceptable, para que el operador pueda realmente trabajar sus buses y recibir sus ingresos correspondientes.

El señor BURGOS.- ¿Creía usted en ese flujo de información entre las distintas autoridades involucradas en el Transantiago, después que se acaba las reuniones formales? ¿Cree que el informe crítico de la Fundación Chile sobre varias situaciones fue conocido por el ministro Bitrán? Lo lógico y presumible

es que hubiera llegado a manos del Ministro de Obras Públicas, señor Eduardo Bitrán.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, los informes, que son múltiples -creo que se tienen que haber dado cuenta de ello, por la cantidad de cajas y de discos compactos que se entregaron-, se elaboraban y evaluaban en las distintas unidades técnicas del equipo de Transantiago y mi rol de coordinador, tal como lo establece el cargo, era poner a disposición esa información a las autoridades respectivas. En ese sentido, la información de cada una de las etapas de contratación de buses, equipamiento, tecnología de pago, validación y GPS estuvo a disposición de las autoridades respectivas.

El señor HALES (Presidente).- El señor Burgos le hizo una pregunta específica. ¿Podría contestarla?

El señor PROMIS.- Más que contestar, puedo decir que no tengo relación laboral con un ministro distinto que el que presidía el Comité de Ministros y en las reuniones en donde participaban las autoridades o los asesores respectivos. Ahí se comentaba cada una de las etapas de seguimiento de este proyecto.

El señor BURGOS.- De su respuesta entiendo que no está en condiciones de asegurar que a Eduardo Bitrán le haya llegado el documento de marras, pero, acto seguido, nos señala que lo normal es que toda la documentación relativa al sistema fluyera a todos los ministros que formaban parte del comité de coordinación. ¿Es así?

El señor PROMIS.- Efectivamente, no tengo cómo asegurar a quién le fluía directamente la información, pero sí que ella estaba disponible para cada una de las entidades que participaba del Comité de Ministros, y se entregaba.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, nuestro invitado contó al comienzo que, cuando llegó como coordinador al Transantiago, se encontró con 64 profesionales o personas.

El señor PROMIS.- Eran menos cuando yo llegué.

El señor BURGOS.- Bueno.

¿Cómo evalúa la calidad profesional de las personas que formaban parte del nervio y motor del Transantiago? Lo voy a ejemplificar -no tengo idea de quién se trata; lo digo simplemente para singularizar- con el caso del jefe jurídico o jefes jurídicos. ¿Son personas cuyos currículos indican que han sido abogados dedicados al derecho público o al derecho privado, o tienen experiencia en la contratación o son abogados con experiencia litigante? ¿Cómo se analizaba la incorporación de profesionales a esta especie de *think tank* del plan? Esto es muy importante.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, en el organigrama que nuestro se refleja la respuesta.

En realidad, mi rol en cada uno de los proyectos en que he participado tiene que ver con fundamentar y potenciar, sobre todo, los conocimientos técnicos que hay detrás de cada una de las áreas. Por lo tanto, en el caso particular del área jurídica, claramente, los abogados que estaban trabajando ahí - para seguir el ejemplo del diputado- cuentan con altos conocimientos y participación en la elaboración de los contratos, previo a mi llegada propiamente tal al Transantiago, tanto en las licitaciones del AFT como de las de los operadores.

El señor BURGOS.- ¿Usted los evaluó?

El señor PROMIS. Se evaluaron.

El señor BURGOS.- Los evaluaron.

El señor PROMIS.- En particular, durante mi gestión, el fiscal fue reemplazado por un abogado, también del área de concesiones, que venía de la administración y que tenía un amplio conocimiento en la ley de administración del Estado y de estos roles que venían de otros ministerios.

En el caso del Administrador Financiero del Transantiago eran profesionales de alto conocimiento tecnológico y financiero para hacer el seguimiento de la administración financiera. Se complementó mi gestión con una unidad de apoyo sociolaboral para canalizar las consultas de todos los conductores que podían tener alguna situación de cesantía, eventualmente relacionada con el 10 de febrero. Se hizo todo un trabajo en ese sentido.

El señor BURGOS.- ¿Usted tiene una buena evaluación del equipo?

El señor PROMIS.- Tengo una buena evaluación del equipo, de un compromiso fundamental de cada una de las personas que trabaja ahí por sacar adelante un proyecto de estas características, que va más allá de jornadas razonables de trabajo. Sin embargo, la dotación con que cuenta Transantiago es escasa. En una oportunidad, en marzo recibí a quien implementó una situación similar en Suecia, y su evaluación era que Transantiago debía contar con una dotación cercana a la de Metro, en cantidad de personas, para gestionar un proyecto de esta magnitud.

El señor BURGOS.- Es decir, había buena gente, pero faltaba.

Usted ha dicho que le tocó hacer el cambio de fiscal. En ése y otros casos, ¿cómo eligió a los reemplazantes? ¿Eran de la alta dirección pública? ¿Había un concurso privado o más bien eran personas que venían recomendadas por otro tipo de razones?

El señor PROMIS.- Los cambios no fueron muchos. En particular, recuerdo el que mencioné. Pero también se hizo una postulación de antecedentes

privados de distintas áreas de la administración y, además, contábamos con el apoyo y la evaluación de asesores en materia jurídica, por ejemplo, para la renegociación de contratos, que me tocó vivir en los meses de mayo, junio y enero, quienes también ayudaron en la revisión y evaluación del jefe en particular.

En las otras áreas -salvo en el Siat, cuando se implementa y se licita el Transantiago Informa-, había personal que hizo carrera dentro del ministerio o venía desde la Subsecretaría o de otro organismo del ministerio o del propio trabajo que estaban realizando los equipos de Transantiago, si es que hubo algún reemplazo o alguna modificación. En general, no existió personal externo.

El señor BURGOS.- ¿Su segundo era ingeniero de transportes o no? ¿Alguien del equipo era ingeniero de transportes?

El señor PROMIS.- Mi segundo es hoy el coordinador.

El señor BURGOS.- ¿Y qué es?

El señor PROMIS.- Silvio Albarrán es ingeniero en transportes.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, independientemente de que algunos tengan que retirarse, quiero solicitar el acuerdo para prorrogar la sesión hasta el término de las consultas y de las respuestas. Además, agradezco al señor Aldo Signorelli por su buena disposición y por haber esperado tres horas sin que lo podamos interrogar. Posteriormente, estudiaremos esa situación.

¿Hay acuerdo para prorrogar la sesión hasta el término de las preguntas y respuestas?

El señor BURGOS.- Señor Presidente, no tengo problemas para otorgar la unanimidad para prorrogar la sesión, pero no para tomar acuerdos.

El señor HALES (Presidente).- Sí, pero la sesión se prorrogará para los efectos que he declarado.

¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión en los términos señalados?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, no sé si es una coincidencia o un hecho cierto, pero el tema es que al señor Fernando Promis le pidieron la renuncia al día siguiente de que los especialistas de la consultora Fernández & De Cea señalaran que usted los trató de "ineptos".

¿Cree usted que eso fue sólo una casualidad o fue el elemento gatillante para solicitar su renuncia? ¿O usted veía que su situación al interior de la coordinación era incómoda? ¿Fue una sorpresa? ¿Qué importancia tuvo ese hecho?

En una de sus últimas láminas, el señor Promis hace una afirmación que me sorprende mucho, por



lo que quiero pedir una explicación clara. Señaló que los riesgos eran "controlados y corregibles" al momento de implementar el Transantiago. ¿En virtud de qué antecedentes hace esa afirmación? Está claro que no era nada corregible ni mucho menos controlable, sino al revés, ya que, a la luz de los hechos, fueron muy sobrepasados.

Todas las autoridades de gobierno han dicho que no hubo ni un solo informe al interior del Gobierno que recomendara no poner en marcha al Transantiago, pero que sí había presiones, exigencias e informes que decían que el Transantiago tenía que partir el 10 de febrero.

Imagino que una afirmación como la que usted ha hecho, en el sentido de que las condiciones eran "controlables y corregibles" tiene que basarse en una evidencia científica y demostrable. No puedo creer que esto haya sido solamente una apreciación de voluntarismo y que se pensó que la carga se va arreglando en el camino.

Por lo tanto, le pido que sea lo más honesto y claro sobre lo que ocurrió, porque realmente me sorprendió mucho su afirmación.

En segundo lugar, ¿cuál fue la razón de fondo por la que no se postergó nuevamente la puesta en marcha del Transantiago, teniendo en consideración que todos los informes técnicos existentes no cambiaron mucho con respecto a los que aconsejaron la postergación inicial? ¿Creían que las cosas se podían ir arreglando en el camino? ¿No dependía de ustedes? ¿De quién dependía? ¿Sintió en algún momento que estaba siendo sobrepasado más bien por un análisis de tipo político? ¿O se trató solamente de un análisis técnico?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, la evaluación que se hacía y la información con la que se contaba señalaban que los buses estaban equipados. En cuanto a la distribución masiva de tarjetas, éstas estaban en poder -más de cinco millones- de los usuarios.

La red de comercialización estaba operativa. Con respecto a la integración tarifaria, elemento de la esencia de este contrato y de este proyecto, hubo dos pruebas piloto y, además, una marcha blanca desde el 1 de enero, con la operación del ciento por ciento del Metro y de los buses que fueran implementándose. Aun así, en materia de integración tarifaria, con un plan de acción y con una serie de mecanismos de control y de redundancias frente a fallas de distinto tipo -falla de un validador, falla otro validador, falla el concentrador, falla la tarjeta, falla la comunicación entre un validador y el concentrador, fallas entre el concentrador y el sistema central o falla del sistema

central-, todo fue evaluado y entregado como plan de contingencia por el propio administrador financiero y fue evaluado por los equipos técnicos que estaban trabajando.

En cuanto a los GPS, ya se habían utilizado. En la imagen proyectada muestro curvas de velocidad registradas desde septiembre en adelante en registros de velocidades comerciales en la ruta. Actualmente, no tengo explicación sobre el porqué no funcionan los GPS, en circunstancias de que se pueden comprar hasta en una casa de deportes y, en algunos países, hasta en farmacias. Realmente, no tengo una explicación sobre por qué no funcionan.

El señor MELERO.- El problema es que no estaban instalados en todos los buses; no que no funcionaran.

El señor PROMIS.- Señor diputado, más de 4.200 buses estaban operando con todo el sistema, incluido el GPS. Ahora, porque no funcionó el GPS se tomó la decisión de poner uno alternativo y complementario al que ya tenía el bus. Sin embargo, no tengo explicación sobre el porqué no funciona ese GPS, si los buses tienen un computador con un GPS incorporado.

Todas esas medidas evaluadas, que eran de la esencia, estaban consideradas en los planes de contingencia, con una campaña de información y con una serie de monitores. Es más, tengo reportes -que también puedo dejar a la Comisión- sobre el uso de la tarjeta bip y cómo la gente la evaluó, ex post al 10 de febrero, como uno de los elementos destacables del proyecto, al igual que los monitores en las calles de apoyo para los usuarios y el sistema de pago integrado. Por lo tanto, en estricto rigor, el sistema de pago funcionó.

Todos los mecanismos, comprobados científicamente y revisados técnicamente, indicaban que había distintas instancias de corrección. De ahí me expresión, porque esa frase apunta a que, habiendo una serie de evaluaciones y planes de contingencia, y planes de contingencia sobre los planes de contingencia, eventualmente, se podían generar algunos riesgos controlados sobre la segunda parte del proyecto -que también mencioné-, que tiene que ver con gestión de operaciones, principalmente con algunos elementos periféricos, como el micrófono manos libres, el sistema de megafonía y la consola, que estaban proyectados para mayo de 2007, de acuerdo con los mismos informes.

¿Por qué no funcionó? ¿Por qué hubo incumplimiento de contrato? ¿Por qué se generó una situación como la que se produjo? No era previsible antes del 10 febrero, por la información que administrábamos y que teníamos a disposición, la cual fue revisada y discutida con todos. Por eso, creo, no

hubo una nueva postergación. Esa información estuvo disponible para todos, para decir: "Ésta es la condición en la que nos encontramos y éstas son las medidas de contingencia para eventuales situaciones".

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

El señor MELERO.- Entonces, ¿qué pudo motivar al ministro del Interior, señor Belisario Velasco, quien tuvo toda esta información, para haberle recomendado a la Presidenta de la República que no pusiera en marcha el plan? ¿Fue una suerte de pitoniso, de ministro que veía bajo el agua lo que ustedes no veían? ¿Qué cree que ocurrió al respecto al interior del Gobierno?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, no me es fácil contestar esa pregunta, por cuanto en función de mi cargo no tuve relación directa con el ministro del Interior. No sé qué evaluaciones se hicieron.

El señor MELERO.- Señor Presidente, transcurridos ya siete meses de implementado el Transantiago y habiendo sido usted coordinador hasta hace poco tiempo, voy a pedirle un análisis al revés.

Dados todos sus informes y todos los elementos de que disponía, nos señaló que, al 10 de febrero, no era posible detectar el fracaso de la implementación y puesta en marcha. Pues bien, ahora le pido un análisis retrospectivo. A la luz de los hechos, evaluando lo que funcionó y lo que no, quiero que usted consigne dónde están las responsabilidades, cuáles fueron los elementos que provocaron el fracaso y dónde hubo evaluaciones negativas.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, si se me permite, voy a retomar una pregunta previa que tiene que ver con mi renuncia.

Las evaluaciones obtenidas y las conversaciones sostenidas con el actual ministro, señor René Cortazar, en particular la propuesta que había hecho, tuvieron como propósito corregir los incentivos propios de los contratos, cuestión que no pude hacer antes de dejar el plan Transantiago. O sea, mi gran propósito después del 10 de febrero -lo ligo con la segunda pregunta-, después de ver el gran incumplimiento de contratos en materia de operadores y del administrador financiero y tecnológico, sumado a la falta de herramientas y de incentivos, se concentró en corregir lo máximo posible de lo que sucedía en la calle y los problemas de operación, de buses y frecuencias, con personal propio, incluso, yendo a los terminales de los operadores para ver la manera de ayudar a gestionar mejor la flota y ver cómo corregir y modificar los contratos, dando los incentivos que correspondieran.

En consecuencia, repito que mi propósito y último afán -así se lo pedí al ministro-, esto es asumir el rol de coordinar y modificar todos los contratos, fue el elemento que, una vez concluido, detonó el proceso de salida del cargo que desempeñaba. Mi afán era llegar hasta la modificación de los contratos.

Respecto del problema financiero, para mí también fue importante ayudar y aportar todo lo que pudiera para gestionar la ley que inyectó recursos adicionales a la operación del Transantiago, a fin de dejar el sistema en equilibrio financiero nuevamente. Ése también fue uno de los propósitos antes de buscar un nuevo horizonte.

En cuanto al análisis retrospectivo que se me pide, diría que hoy, mirando hacia atrás, me concentraría nuevamente en revisar en detalle cada uno de los incentivos y de las herramientas que se establecían en los contratos para generar alguna acción ante el nivel de incumplimiento como el que vivimos a partir del 10 de febrero. Creo que me faltó hacer eso y es una de las mayores responsabilidades que asumo. Por eso mi dedicación posterior fue corregir lo más posible ese tema.

El señor MELERO.- ¿Conoció el informe de la Fundación Chile, de 30 de enero, referido al sistema de pagos?

El señor PROMIS.- Quizás como muchos otros informes que se emitieron.

El señor MELERO.- Me refiero al informe en concreto referido al sistema de pagos.

El señor PROMIS.- Los informes que se recibían de los auditores externos iban a cada unidad técnica de Transantiago, en las cuales se hacían reuniones de coordinación interna para obtener resultados. Es probable que lo haya tenido, pero no lo recuerdo en detalle.

El señor MELERO.- Se lo pregunto porque este informe, del 30 de enero, concluye lo siguiente: "A escasos días del inicio de la fase de régimen, el sistema no se encuentra plenamente desarrollado ni probado con la profundidad necesaria para un sistema de uso masivo por el público."

Es decir, señala todo lo contrario a lo que ustedes creyeron que estaba bien. Obviamente, el ministro de Transportes, quien era su jefe directo, tuvo dicho informe. ¿Él nunca le transmitió esto? ¿No le dijo que había un informe de la Fundación Chile y otro más o menos en la misma dirección? Entonces, cuesta entenderlo. Ésas no eran simples oficinas externas, sino dos empresas contratadas por el Ministerio de Transportes para fiscalizar el proceso. Ni siquiera se trataba de la consultora Fernández & De

Cea, sino de dos organismos contratados por su jefe. Me gustaría que se hiciera cargo de eso.

Asimismo, en cuanto a la autocrítica posterior, me gustaría saber si analizaron las carencias de infraestructura, por cuanto ya ha quedado establecido que eran gigantescas, pues sólo el 10 por ciento de la infraestructura estaba lista al momento de poner en marcha el Transantiago.

En relación con el sistema de información a los usuarios, en el que le correspondió participar, a juicio mío y de muchos, fue más bien una campaña de marketing más que de información. No se entregó información clara a los usuarios sobre todo en lo relativo a dónde abordar los buses, cuáles eran los nuevos recorridos, cuál era el color de los buses que les correspondía, etcétera. ¿Usted reconoce alguna falla en el sistema de información a los usuarios?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, respecto del informe de la Fundación Chile, puedo decir que, en el rol que me correspondió participar como coordinador de unidades técnicas, siendo asesorado por empresas especialistas -como la señalada-, trabajé estrechamente en cada una de las áreas, en distintos turnos y diferentes localizaciones. Sin embargo, efectivamente, ese informe se contrastaba con la realidad que se vivía en el momento, que el Metro operaba con tarjeta y sin problemas, desde el 1 de enero.

Cabe recordar que ese sistema se construye en base al desarrollo que Metro había hecho con el sistema Multivía hace alrededor de ocho años. La tarjeta Multivía existía y se incorpora al sistema bip; incluso, hoy se pueden utilizar ambas tarjetas de pago. Eso se probó en distintas instancias piloto, en enero, con Metro y con buses. El resultado también indica que uno de los aspectos mejor evaluados por el público, ex post 10 de febrero, es la operación de la tarjeta. Por eso, la esencia -reitero- de las preocupaciones que teníamos como Comité de Ministros y como secretario ejecutivo era ver todos los planes de acción y las garantías que podía establecer el AFT para operar con la tarjeta sin contacto.

En lo referente a la campaña de información, inmediatamente después del 10 de febrero, una de las empresas participantes del consorcio, Collect, empresa tipo Adimark, hizo un estudio con una encuesta a más de 1.500 personas, denominado "Efectividad de acciones y recordación publicitaria Transantiago Informa". En ese estudio se señalan cuáles son las notas promedio y los niveles de recordación de la gente con respecto a la información entregada por Transantiago Informa. Dejo este estudio en poder de la Comisión, en formato magnético y en papel, en que se señala que el nivel de

recordación se ubica sobre 70 por ciento en aspectos como la información de monitores, la tarjeta bip, los recorridos, los cambios de mapas y de zonas y la presentación de los equipos de monitores de apoyo.

El señor MELERO.- Quiero consultar la señor Promis si conoce el documento llamado "Modificación del contrato de concesión de uso de vías de la ciudad de Santiago para la prestación de servicios urbanos de transporte público remodelados de pasajeros mediante buses", de 9 de febrero.

El señor PROMIS.- Sí.

El señor MELERO.- Este documento está firmado por el señor Sergio Espejo, ministro de Transportes, y por Andrés Ocampo y Héctor Moya, ambos de Subus. Lo que llama la atención es la pretensión de que un día antes de la puesta en marcha del Transantiago se planteara incorporar más de mil buses. ¡Es del 9 de febrero!

Al respecto, el numeral 11 del contrato dice que "las razones expuestas hacen necesaria la incorporación de una flota complementaria y adicional a la ofertada por los concesionarios de unidades de negocio troncales". ¡Un día antes! ¿Cómo se hace para incorporar más de mil buses adicionales, firmando un contrato a última hora, entre gallos y medianoche? ¿Conoce este documento? ¿Qué comentarios le merece este contrato?

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

El señor PROMIS.- Conozco el contrato al que hace mención el diputado Melero. De hecho, participé de esa mesa de negociación con los operadores, que partió en octubre, pero se materializó y se firmó el contrato con fecha 9 de febrero. Si vemos la gráfica mostrada, la oferta de buses indicada por los operadores en las bases de licitación era de 4.515 buses. Pero como ya teníamos antecedentes, en octubre, noviembre y diciembre, de que se requerirían cerca de 5.400 buses - como está indicado en la proyección-, nuestro trabajo de negociación con los operadores partió en esa fecha. Hay recortes de prensa que indican que los operadores estaban negociando la flota y la oferta de sobreflota para Transantiago por mil buses. Eso se materializa en una firma de contrato de esas características.

En realidad, habría que preguntarse no por el contrato de Subus, sino por el contrato de los otros operadores. ¿Por qué lograron tener la flota si firmaron ese mismo día? Todos los operadores firmaron contrato ese día. ¿Por qué ciertos operadores ya contaban con esa flota antes del 9 de febrero? Porque desde octubre se estaba negociando intensamente en la definición de cada una de las flotas que se requerían de acuerdo a esta modelación. Ya se les había informado a los operadores que estábamos hablando de esa cantidad

de buses y, por lo tanto, se estaba negociando con los operadores ese requerimiento de flota.

El señor MELERO.- Señor Presidente, la importancia de lo que se está discutiendo no puede quedar en el aire.

El señor Promis ha dicho que habría que preguntarse por qué los demás operadores contaban con los buses necesarios. Pido que el propio señor Promis responda aquello que habría que preguntarse.

El señor PROMIS.- De acuerdo.

Además de contar con la información entregada por las modelaciones y del hecho de que se estaban llevando a efecto negociaciones con los operadores para aumentar la flota de 4.500 buses ofertados, debo recordar que, de acuerdo con las bases de licitación, el Ministerio tenía la facultad de aumentar la flota desde 4.500 a 5.100 buses. En realidad, la cifra hasta los 5.100 buses estaba establecida en las bases. Por lo tanto, lo que había que negociar eran 500 buses de diferencia. Es decir, no era materia de negociación subir de 4.500 a 5.100, porque se solicitaban por bases y los operadores debían ponerlos. Lo que se negoció fueron los 500 buses adicionales para llegar a 5.600.

Esos 500 buses adicionales se requerían, de acuerdo con la información entregada por la consultoría y por los programas de operación, cuando fuera necesario tener el ciento por ciento de la flota operativa, esto es, en marzo. El 70 por ciento de la flota operativa correspondía a 3.930 buses y los registros y equipamientos de buses identificados a esa fecha indicaban la cifra de 4.880 buses.

Por eso señalo que los operadores sabían que debían aumentar su flota de 4.500 a 5.100 ante el solo requerimiento del Ministerio, de acuerdo con lo que señalaban las bases, los contratos que suscribieron y las modelaciones realizadas. Pero los 500 buses adicionales, que se negocian y se cierran, estaban a esa fecha cerrados, con la alternativa de la flota disponible en la calle, equipada y operativa.

El señor HALES (Presidente).- Se pide que se consigne esta información en el borrador, en particular en lo relativo a las discrepancias sobre el número de buses, que ya tiene varias páginas de una planilla elaborada por la Secretaría.

Tiene la palabra el diputado Cristián Monckeberg.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, creo que nuestro invitado ha entregado antecedentes que nos van a dejar bastante trabajo para las conclusiones. Sin embargo, quiero que sea un poco más preciso respecto de un tema en particular: el de la puesta en marcha del Transantiago en febrero de 2007.

Con todos los antecedentes que había sobre la mesa, como los informes de la Fundación Chile y de

Carabineros y con las reuniones oficiales y extraoficiales con los ministros, ¿estaba convencido de que de todas maneras había que echar a andar el Transantiago y de que iba a funcionar bien?

Lo pregunto porque nuestro invitado es clave en esa situación, ya que si le hubiera expresado alguna duda al ministro de Transporte de la época, creo que éste habría cambiado de opinión, porque el señor Promis era la persona directamente relacionada con la puesta en marcha del plan.

Cuando le preguntamos al ex ministro Espejo, nos dijo que sí había dudas, pero hoy. Le formulo la pregunta a nuestro invitado, porque de allí parte este caos.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, mi gestión en el Transantiago se inició en marzo del año pasado, y en mayo del mismo año, a raíz de los resultados y experiencias que se tenían a la vista, contra vientos y mareas, acordamos postergar su puesta en marcha. También en contra de la opinión de los principales inculpados en ese momento en el sentido de que iban a estar listos en octubre, quienes se preguntaban cómo era posible postergar si esto estaba desarrollado.

Después de esa postergación, trabajé intensamente en la modificación de los contratos, en la evaluación de cada uno de los planes de acción presentados, en solicitar planes de contingencia, y planes de contingencias sobre las contingencias por temas tecnológicos, en buscar un mecanismo que garantizara también algún nivel de tranquilidad a los usuarios con respecto a la tarifa, incluso con los primeros días de gratuidad.

Efectivamente, todos los antecedentes que he descrito estaban a disposición de las autoridades con las que yo trabajaba. Hubo informaciones, conversaciones e intercambios de opiniones, pero no al nivel de la que nos llevó a postergar en mayo del año pasado.

Se consideró la información con la que contábamos para el 10 de febrero, así como los planes de contingencia, las pruebas funcionales, la integración que se había realizado, los trabajos de coordinación con la ciudadanía, las medidas de gestión vial, las condiciones en que se encontraba la infraestructura -coincido en que era poca, pero era la que estaba implementada dentro del programa de infraestructura- y, además, en su momento, las medidas de resguardo. Por lo tanto, no eran las mismas condiciones que cuando se evaluó la postergación de mayo.



El señor MONCKEBERG.- Pero volvemos a lo mismo. Se repite el escenario: estaba todo listo, pero no funcionó. Entonces, la pregunta que cabe es ¿por qué no funcionó?

Usted puede decir que los engañaron, pero, vuelvo a insistir, ¿no se le pasó por la cabeza que no estaba listo o había otras razones para partir de todas maneras en la fecha en que partió? ¿Cuál es la razón de fondo? ¿Había temor a que se produjeran muchas críticas? Usted mismo señaló que en mayo de 2006 hubo muchas críticas por la postergación y, quizás, consideraron que una segunda postergación sería mucho y se produciría una avalancha de críticas.

Realmente, no me cabe en la cabeza que conociendo todos los antecedentes que se tenían se diga que el Transantiago estaba listo para partir. Y me llama la atención que no hubiera una mínima duda. Si hubo dudas, ¿entonces había otras razones para iniciar el plan?

Le quiero recordar que en mayo, cuando el entonces ministro de Transportes señor Sergio Espejo fue a la Comisión de Transportes a informar oficialmente sobre la postergación, nosotros no hicimos críticas. Al revés, dijimos que era lo más cuerdo, no obstante que las cosas se venían haciendo mal. Incluso, recuerdo que dije que el Transantiago tenía que funcionar y que si no estaba en condiciones de hacerlo en octubre, era mejor postergarlo. Ésa fue nuestra reacción. Obviamente, había críticas por el hecho de que las cosas se venían haciendo mal, pero al final del día era una decisión razonable.

Entonces, ¿por qué se empezó el 10 de febrero sabiendo que no estaba todo bien? Esto se deduce de los antecedentes que tenemos ahora y que ustedes tenían en esa época. ¿Fue por temor a la crítica? ¿Por temor a la oposición? ¿Por temor a los operadores? ¿A quién se temía?

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, mi capacidad de toma de decisión era restringida y mi capacidad de evaluación estaba enmarcada en el ámbito técnico y de la información que administraba técnicamente, y esa información estuvo disponible en esa reunión -lo he dicho varias veces-, frente a todos los que trabajaban conmigo, asesores, ministros o Comité de Ministros y el personal técnico propiamente tal. Y también los mismos concesionarios de operación de vías y del administrador financiero.

Pedimos y tomamos la mayor cantidad de resguardos que pensamos que debían tomarse. Solicitamos planes de contingencia y resguardo sobre esos planes de contingencia; vimos y evaluamos la cantidad de buses y la condición en que se encontraban esos buses. A

diferencia de mayo, en que la condición era paupérrima, en enero y en febrero la condición era distinta. Por ejemplo, los trabajos que se habían hecho durante el segundo semestre, las pruebas piloto, las integraciones y el equipamiento de los buses eran completamente distintos.

Cuando me referí a las críticas, no era por miedo ni mucho menos. Me refería a cartas y declaraciones que señalaban que efectivamente íbamos a cumplir frente a una situación de postergación.

En estricto rigor, debo señalar que sobre la base de la información que expuse y que dejé en poder de la Comisión, la cual tuvimos a la vista y fue objeto de discusiones técnicas, no teníamos antecedentes para postergar.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- A partir de lo señalado por el señor Promis, debo concluir que estaba convencido de que se podía partir.

Los antecedentes que él tuvo en consideración en esos momentos son los mismos que nosotros tenemos a disposición ahora, pero luego de analizarlos, si yo hubiera sido autoridad política en esos momentos, no habría partido. No me habría tirado a la piscina, sin importar que me taparan con críticas y que me lincharan, porque estoy convencido de que no era oportuno.

Sin embargo, como de todos modos se partió, quiero que el señor Promis me diga si fue responsabilidad del ministro Sergio Espejo o de la Presidenta de la República. Es decir, quiero más precisión y que nos señale claramente de quién fue la responsabilidad.

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

El señor PROMIS.- No tengo la capacidad de contestar ese tipo de preguntas, salvo las que dicen relación con la responsabilidad que he dicho que puedo tener, como haber evaluado las condiciones para poder partir Transantiago.

No tengo capacidad de evaluar otro tipo de responsabilidades, como la de mis jefes superiores o de otras personas.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, el señor Promis se ha referido a la responsabilidad que ha tenido en este proceso, pero le quiero decir, de frente, mirándolo a los ojos, que no a señalado responsabilidad alguna frente a su gestión.

El señor Promis hizo una lata exposición sobre todo lo que le correspondió hacer durante el plan, pero no ha reconocido ningún grado de

responsabilidad, lo que me parece increíble al compararlo con los dichos de otros invitados que han comparecido ante esta Comisión, quienes de algún modo han manifestado que la tienen.

Luego de la intervención del señor Promis no queda sino pensar que actuó estupendamente bien, lo que contrasta con las declaraciones del ministro René Cortázar efectuadas el domingo, en las que -reitero- dio a conocer todo lo que falta y señala que si se hubiera contado con la información que se maneja hoy no se hubiera echado a andar el plan, antecedentes que, por lo demás, el señor Promis conocía.

Por lo tanto, por su intermedio, señor Presidente, quiero decir al señor Promis que es uno de los principales y grandes culpables de lo ocurrido, a menos que me señale que su cargo de coordinador era como el de un utilero de orquesta, en el sentido de que manejaba más o menos la información, pero que no tenía ningún grado de relevancia a la hora de emitir algún juicio. En ese caso no tendría responsabilidad alguna.

Por eso, me gustaría que me aclarara, tal como lo señaló el ministro Cortázar, cuántas mallas de recorridos faltan, cuál es la carencia de infraestructura que se observa en estos momentos, por ejemplo, cuántos paraderos faltan -situación que resulta evidente al observar a la gente que espera buses en las calles- y cuántos buses faltan, puesto que, a pesar de los dimes y diretes entre él y Fernández & De Cea, queda claro que faltan buses, situación que fue mencionada por el ministro Cortázar.

Asimismo, falta que el AFT lleve a cabo la gestión de control de flota y otros aspectos que el señor Promis conoció cuando ocupó el cargo de coordinador general de Transantiago, debido a que era cercano al ministro Espejo y contaba con su plena confianza.

El ex ministro Sergio Espejo declaró ante la Comisión que no existía un plan B, de modo que quiero que el señor Promis nos diga cuál fue su grado de responsabilidad, porque de acuerdo con lo que aquí se ha establecido, no era sino la de cumplir de acuerdo con lo que había.

Asimismo, le solicito que me diga cuáles eran los informes en los que se establecía que se debía poner en marcha el Transantiago o que nos señale que no existía ninguno, de manera que habría sido una decisión colectiva, de de uno o más ministros.

Tal como lo planteó el diputado señor Cristián Monckeberg, había muchos e innumerables informes que decían que no se debía iniciar el Transantiago, porque era altamente complejo lanzarlo.

En consecuencia, quiero saber cómo se determinó su puesta en marcha, si había informes que daban el vamos al Transantiago o si fue una decisión

tomada por ustedes, porque se les ocurrió, debido a que había que hacerlo de todas maneras, ya que la razón de fondo eran electorales.

Deseo que sea bien honesto en contestar mis consultas, porque en realidad luego de escuchar su exposición se desprende que ni usted ni el ex ministro Espejo tuvieron responsabilidad alguna en lo sucedido.

Su respuesta a la consulta formulada por el diputado Cristián Monckeberg en ese sentido es sorprendente, porque no ha reconocido ningún tipo de responsabilidad. Quiero que me lo aclare el señor Promis.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, me gustaría precisar algunas hipótesis expresadas por la diputada Claudia Nogueira respecto de su argumentación, antes de responder las preguntas.

Mi rol como coordinador y, por lo tanto, mi responsabilidad profesional, era poner todo lo que estuviera al alcance de los equipos técnicos del Transantiago para evaluar las distintas instancias y elementos fundamentales de este plan.

Acabo de hacer -como usted menciona- una larga exposición, en que muestro cada uno de los trabajos que se realizaron, en las instancias que se tomaron, de las medidas de contingencia que se solicitaron, de los controles que se llevaron a cabo, para saber la información concreta y poder transmitírsela a quien correspondía y evaluarla en conjunto con las autoridades respectivas.

Por lo tanto, mi responsabilidad como coordinador consistía en administrar, gestionar y coordinar a un equipo técnico que tuvo la relación interministerial para hacer seguimiento y evaluación a cada una de las etapas mostradas en esta presentación, que terminan con la partida el 10 de febrero.

El señor HALES (Presidente).- Perdón, señor Promis, pero la señora Nogueira quiere intervenir.

Tiene la palabra la diputada Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero consultar al señor Promis si proveía de informes sin importar el resultado. Es decir, cumplía con la labor que le habían encomendado y le daba lo mismo el resultado. Entregaba información, su visión técnica y nada más. Le daba lo mismo el resultado.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, si la información que entregaba en noviembre era que contábamos con 4.872 buses, equipados por el AFT, de una necesidad de 3.900 buses para operar en enero, de acuerdo con lo que establecen las bases -el 70 por

ciento de la oferta en período estival, tres semanas de febrero antes de empezar el período de marzo-; que al mes de noviembre había 4.100 buses equipados; que se había probado el GPS funcionando; que se habían hecho las pruebas piloto, y esos resultados estaban a disposición, entonces yo no solamente era un buzón que entregaba información.

La analizábamos, la revisábamos, la chequeábamos y la entregaba, así como la entregué en mayo -también la Fundación Chile la revisaba-, para que esto se postergara, porque no partió en octubre.

Así también se entregó información concreta en cada una de las etapas.

Si la diputada señala que ayer el ministro Cortázar afirmó que hay cosas que faltan todavía en el Transantiago, quiero decir que efectivamente coincido con el ministro. Coincido con que falta la visualización de los buses. Pero si los 4.100 buses tenían GPS, tienen un computador a bordo con un GPS incluido, ¿por qué no funciona ese GPS? ¿Por qué funciona el GPS que puedo comprar en una casa de deportes y no funciona este GPS, en circunstancias de que antes funcionó?

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Entonces, ¿hubo una mano negra que se entrometió? Todo funcionaba antes del 10 de febrero, pero después de esa fecha, no funcionó. Es algo muy extraño. Me gustaría que lo explicara.

Fíjese que funcionaba el control de gestión de flota -lo que no ocurre hoy día-; funcionaba el GPS; las mallas de recorrido eran perfectas; no había ninguna zona desabastecida. Todo funcionaba en su época. Y llegó el 10-F, fecha fatal, y todo dejó de funcionar. Explíquenos eso, por favor.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, me gustaría aclarar lo siguiente: he señalado cuáles eran mis responsabilidades dentro del cargo.

También he descrito cuáles eran mis responsabilidades post 10 de febrero y cómo quería eventualmente dejar el cargo, cosas que se han materializado.

Además, he señalado que la información de que disponíamos, los planes de contingencia, la implementación de buses y todo lo que largamente se ha discutido aquí, indicaban que existía flota, equipamiento y tecnologías suficientes para partir el 10 de febrero. ¿Podíamos tener problemas? Sin duda podía ocurrir. Pero había planes de contingencia desde el punto de vista tecnológico, y estaban presentados.

Pero también es cierto que no podíamos prever -y también lo dije aquí- el gran y grave incumplimiento de contratos que vivimos desde el 10 de febrero.

Corregimos las mallas de recorrido, se aumentaron kilómetros y he señalado concretamente, en la operación de vías, la cantidad de buses que se fueron agregando posteriormente al 10 de febrero, sobre los 5.600, para llegar a una flota de 6.400 buses. Pero claramente, con los antecedentes que teníamos, no podíamos prever el gran incumplimiento de contratos que vivimos el 10 de febrero.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, leyendo sólo los incentivos establecidos en los contratos y utilizando el sentido común de la mayoría de los chilenos, claramente era de suponer que los contratos no se iban a cumplir.

¿Fueron sumamente ilusos por creer, con todos los informes que tenían, que iba a funcionar bien?

Mi opinión es que debieron pedir los informes de recorridos y tomar en forma aleatoria -si no tenían tiempo, personal o capacidad para hacerlo de otra forma- alguna población de Santiago para saber si los recorridos coincidían con las necesidades de los usuarios.

Lo de la gestión de flota no merece comentario.

En relación con los paraderos y la infraestructura, ¿recogieron toda la información que decía que siguieran adelante con el Transantiago, que se cumplieran todas las pruebas funcionales y eso fue suficiente? Al parecer, para ustedes, las fiscalizaciones no eran necesarias. Usted dijo que las hubo, que había informes que sostenían que se cumplía con todo.

¿Cuál fue su responsabilidad? ¿Fue engañado por todos? ¿Fue iluso? ¿Qué pasó? Nuevamente, quiero preguntarle cuál fue su responsabilidad en todas las fallas de Transantiago y que hoy reconoce el ministro Cortázar.

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

El señor PROMIS.- Señor Presidente, vuelvo a insistir en lo que anteriormente señalé. Quizás la mayor responsabilidad que asumo, después de lo ocurrido el 10 de febrero, es no haber percibido con anterioridad -así como le hicimos seguimiento a todo lo que mostré- que los incentivos existentes en los contratos eran prácticamente nulos frente al no cumplimiento que se produjo a partir del 10 de febrero.

Los incentivos que existían en los contratos, vía mecanismos de sanción, de caducidad o de pago, eran

prácticamente nulos para el nivel de incumplimiento de contratos que se vivió a partir del 10 de febrero.

Por lo tanto, mi responsabilidad -lo argumenté previamente- es no haber percibido que, con la institucionalidad existente, una coordinadora de Transantiago -no una autoridad metropolitana de Transportes-, con los contratos en las condiciones en que estaban frente a incumplimientos como los que vivimos el 10 de febrero, las herramientas eran prácticamente nulas. Frente a eso, mi responsabilidad es no haberlo percibido con anterioridad.

El señor HALES (Presidente).- Diputada Nogueira, ¿le otorgaría una interrupción al diputado Ramón Farías con cargo a su tiempo?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sí, señor Presidente.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, sólo para solicitar que se deje en ese famoso cuaderno aparte lo señalado por don Fernando Promis, porque me parece de extrema relevancia.

Dijo que hubo un grave incumplimiento de contratos a partir del 10 de febrero.

Agradezco a la diputada Nogueira por concederme la interrupción.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, también sería bueno consignar en el cuaderno aparte que el señor Promis, en un cargo tan importante, tuvo una falta de percepción de lo que estaba pronto a ocurrir. Si hubiera tenido la mínima capacidad de percibir lo que estaba pasando en su entorno, se hubiese dado cuenta y habría sido más proactivo.

No quiero pecar de injusta, pero si el señor Promis dijera que su participación como coordinador consistía sólo en entregar información al ministro de Transportes, entonces entendería que su responsabilidad se remite a lo que ha expuesto. Pero si usted tenía voz, francamente es inconcebible su falta de percepción.

El señor HALES (Presidente).- Ha terminado su tiempo señora diputada.

Tiene la palabra el señor Promis.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, quiero recordar que en los trabajos que realizamos como coordinación, en las distintas etapas, también se involucraron otras entidades, como los municipios.

Frente a la inquietud de la diputada Nogueira, debo decir que, efectivamente, hubo que corregir en forma posterior al 10 de febrero.

Hicimos un trabajo serio y detallado con las direcciones de tránsito de los municipios para definir las mayas de recorridos, durante todo el año 2006. Lo dejo como constancia, para que se entienda que el trabajo no consistía simplemente en vocería o de

entrega de información; era un trabajo detallado en terreno, con variados actores, como los municipios, la Intendencia, la Seremi, Carabineros, Metro, operadores, AFT. Es decir, era un trabajo en el que en cada una de las etapas se iban viendo planes alternativos de contingencia, sobre todo para el tema tecnológico. Pero, no previmos el nivel de incumplimiento al que fuimos expuestos.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, agradezco la paciencia del señor Promis.

Una afirmación del subsecretario de Transportes dice que le hicieron caso a Fernández & De Cea y que partieron con 5.600 buses. Pero los especialistas de Fernández & De Cea nos explicaron que eso es erróneo, porque los 5.600 buses debían ser operativos. Eso significa una flota un poco superior, del orden de los 6.100 buses. Además, aclaran que esa flota se pidió entre febrero y marzo. Por lo tanto, agregaron que era tardía e incompleta.

Entonces, quiero saber si, a su juicio, Fernández & De Cea está mintiendo.

Hay un contrato del 9 de febrero sobre los nuevos buses. Pero ellos comentan que al hacer esto de manera tan tardía, se hicieron con contratos transitorios y ningún operador puso órdenes de compra por sus buses. Por lo tanto, se trataba de lo peor que quedaba de los buses amarillos, que implicaba una tasa de fallas muy grande que atentaba contra el buen funcionamiento del sistema.

¿Qué tiene que decir al respecto?

También quiero también consultarle por lo que dijeron los ejecutivos del Banco del Estado, principal accionista del AFT, acerca de que el Ministerio de Transportes y, supongo, la coordinación de Transantiago priorizaron sólo la integración tarifaria para el 10 de febrero y que lo demás se podía ir arreglando sobre la marcha. ¿La preocupación de ustedes era, solamente, la integración tarifaria?

Hay un montón de cosas que salen en las actas del ministro. Por ejemplo, que ustedes estaban muy complicados respecto a cómo disminuir los tiempos y que, incluso, conversaron sobre las zonas pagas. Eso partió como una situación de emergencia. Es decir, a pesar de que lo conversaron en mayo de 2006, no se implementó hasta que se transformó en una necesidad urgente. ¿Por qué?

El ministro de Transportes dice que no hay problemas con que treinta días antes esté la malla de recorridos, porque en ese período el mapa va a quedar plenamente identificado en la mente de los usuarios y van a saber cuántos buses van tomar y para dónde van. Hasta el día de hoy la gente no lo tiene claro.



Incluso, los expertos dicen que probablemente la gente todavía no sabe cómo utilizar bien el Transantiago para optimizar sus tiempos.

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

El señor PROMIS.- Respecto de los buses, vuelvo al gráfico, para utilizarlo como referencia.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, aclárele al señor Promis lo que le interesa que responda.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No quiero que me explique lo que nos ha explicado a todos, sino que me diga si Fernández & De Cea están mintiendo.

El señor PROMIS.- Usted puede interpretar lo que dice Fernández & De Cea, pero lo que estoy haciendo es entregar los resultados de los informes entregados por Fernández & De Cea.

El señor HALES (Presidente).- Señor Promis, la ley no lo obliga a que usted conteste la pregunta. Si quiere no la contesta, pero quiero que le quede claro lo que la diputada está preguntando. Ella pide que no vuelva a dar la explicación que ha dado en estas cuatro horas de sesión.

Si usted no quiere contestar la pregunta, está en su derecho. Pero yo me sumo a la petición de la diputada por una razón práctica: como llevamos cuatro horas de sesión, nos gustaría que respondiera lo que se pregunta.

El señor PROMIS.- Lo que pasa es que me gustaría cerrar el punto con una argumentación.

He señalado que el último informe sostenía una flota física de 5.622 buses y que dicho informe, además, fue evaluado por la Sectra para su modelación financiera y económica de tarifas. Por lo tanto, si la evaluación decía 5.600 buses, pero realmente se requerían 6.100 buses, entonces ¿quién pagaba la diferencia? ¿Los operadores debían asumir el costo de la diferencia de buses? ¿Quién pagaba la diferencia si la modelación decía 5.600 buses, con una determinada flota en terminales -un 3,6 por ciento-, que además estaban financiados con la tarifa entregada por Sectra?

No hay diferencia, señor Presidente, por sobre 5.600 buses, porque los buses físicos modelados son los buses solicitados, evaluados económicamente y que además sostenían la tarifa financieramente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Entonces Fernández & De Cea nunca les mencionó 6.600 buses?

El señor PROMIS.- Nunca nos mencionó 6.600 buses, lo que, incluso, se puede observar en los informes.

Respecto de las declaraciones efectuadas por los ejecutivos del Banco del Estado -que no conozco en detalle, porque no vi la sesión en que se emitieron-, referente a si el Ministerio se habría preocupado

principalmente por pago y no por flota, acaban de sacar fotocopia al plan de contingencia de ambos elementos, solicitado por el Ministro de Transportes al presidente del Directorio del AFT que, a su vez, es el gerente general del Banco del Estado. El plan de contingencia y el plan de trabajo contemplan gestión de flota y gestión de pago.

En cuanto a las zonas pagas, la implementación de ellas se pensó con mucha anterioridad al 10-F, tal como se sostiene en las actas que leyó la señora diputada. Para eso fue necesario desarrollar un prototipo y un equipo apto para poder operar en una zona paga.

El equipo que aparece en la parte de debajo de la imagen es un validador autónomo, independiente, que no necesita energía ni conexión a energía y que, además, es apto para ser trasladado de un lugar a otro y con operación en la zona paga. Ese trabajo se hizo durante el segundo semestre del año pasado. No fue un trabajo que se inicio ex post 10 de febrero, sino que se trató de una evaluación que permitía mejorar el proceso de recaudación, simplificar el modelo tarifario y poder instalar zonas de pago extravehicular. Efectivamente, no estaban contempladas en las bases, pero sí se pensó, se trabajó y se implementó. Partieron siendo once.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No partieron once.

El señor PROMIS.- No; se partió con una en la Escuela Militar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No partieron once, porque, si hubiesen partido con esa cantidad, habríamos dicho que esto estaba preparado. Si mal no recuerdo, partió una.

El señor MONCKEBERG (don Cristian).- No partió ninguna; una partió después.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Peor todavía.

El señor PROMIS.- Cuando digo "partieron", no estoy hablando del 10 de febrero en particular.

El señor HALES (Presidente).- Cuando usted dice que partieron, ¿quiere decir que partieron en el papel?

El señor PROMIS.- En la toma de decisión.

El señor HALES (Presidente).- Señor Promis, esta Comisión investiga los hechos que afectan a la población, no investiga la papelería. Entonces, cuando dice "partieron", para quienes estamos en la Comisión quiere decir realmente que partieron. En realidad, quizás había un papel que en alguna parte decía once, pero cuando esto partió era cero.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, en realidad, cuando me refiero a que partieron once no me refiero solamente a que partieron en el papel.

Cada zona paga requiere, en promedio, seis validadores, más personal para administrarla y rejas que se tuvieron que construir e instalar. Todo ese trabajo se hizo previamente para esas once zonas pagas. Antes se trabajó en el equipamiento del validador, en la contratación de la empresa que iba a tener los monitores en las estaciones, tanto de apoyo en los paraderos como en las zonas pagas. Se implementó, efectivamente, primero, en la Escuela Militar, después del 10 de febrero, entre el 15 y el 19 de febrero. Y después del resultado obtenido en esa experiencia y habiendo desarrollado la idea y el tipo de validador, se implementa en el resto de las once, para tener a fin de año -era lo que quería mostrar- el gráfico con las cien zonas pagas.

El señor HALES (Presidente).- Perdóneme, señor Promis.

No puedo dejar de decirle que usted contesta en la apariencia como que efectivamente tenían todos los elementos para hacer las cosas bien. Lo que usted está relatando, si uno quiere consignarlo para efectos de esta Comisión, significa que ustedes no tenían ninguna zona de andenes de prepago cuando partió el plan y fue puesto en marcha. Eso es lo que tiene que consignar esta Comisión. El resto, el buen modo en que usted se expresa, la forma educada en que usted nos trata, la abundante cantidad de datos técnicos de lo que tenían pensado son antecedentes para una acción que no existió. Eso es importante distinguirlo. Por eso, cuando los diputados le piden que no explique de nuevo, se debe a que estamos investigando los errores y las fallas del Transantiago. Entonces, si volvemos a escuchar un relato en que se habla como si efectivamente estas cosas hubieran existido, es muy delicado. En realidad, queremos que nos diga qué falló y qué se hizo mal, para ver cómo se corrige o se cambia.

Queremos más precisión respecto de lo que se necesita para que anduviera el Transantiago. Al final, lo que usted señala significa que no tenía los elementos para partir el 10 de febrero. En definitiva, todo lo que ha mencionado no estaba funcionando para el 10 de febrero. Puede decir que estaban los validadores, el personal, el lugar donde iban a instalarlas, pero la verdad es que el 10 de febrero esos elementos no partieron, ni tampoco el 11, y siguieron pasando los días.

¿Podría ayudarnos en nuestra investigación?

El señor PROMIS.- Señor Presidente, en mi presentación he explicado todas aquellas cosas que efectivamente, ex post 10 de febrero, vi que no estuvieron y que deberían haberse corregido, principalmente el tema de los contratos y los incentivos.

Pero en cuanto a las zonas pagas, hacer un diseño de estas características no es un commodity, no es un producto que se envía al supermercado y se instala la zona paga. Hay que desarrollarlo y para ello hay que desarrollar el diseño, hay que conversar con el municipio respectivo sobre la ubicación de la vereda, hay que solicitar el correspondiente permiso municipal, hay que construir la reja, etcétera. Pero esto era un complemento.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Doy por hecho, entonces, que a pesar de que tenían claro de que no había otra forma de mejorar los tiempos, porque ya los trasbordos no daban y no había vías, etcétera, ustedes dijeron que no importaba y que lo echaban a andar de todas maneras.

El señor PROMIS.- No, señora diputada.

Lo que estoy diciendo, respecto de las zonas pagas, es que siempre se evaluó como un complemento al plan original, que permitiera simplificar el trasbordo, mejorar la recaudación y reducir la evasión. Para eso se diseñó y se implementó la zona paga.

Efectivamente, el 10 de febrero no había ninguna operando.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Usted dice que no, pero nosotros sentimos que se dieron cuenta de la necesidad en forma posterior. De lo contrario, habrían partido con las zonas pagas.

No me puede decir que en cinco o seis días - usted señaló que la primera zona paga partió el 15 o el 16 de febrero- se podía resolver esto.

El señor PROMIS.- Insisto que en cinco días es imposible montar una zona paga. Es imposible conceptualizarla, diseñarla e implementarla. Este trabajo venía desarrollándose con anticipación.

El señor HALES (Presidente).- En el fondo, lo que usted quiere decir es que Transantiago podía partir el 10 de febrero sin tener funcionando en terreno, in situ, terminadas, las zonas pagas. Partieron así y considera que así podía ser. Eso es lo que usted está diciendo.

El señor PROMIS.- Señor Presidente, estoy diciendo que el proyecto, en su génesis, no las contempló. Por lo tanto, todo lo que evaluamos para partir el 10 de febrero estaba en las condiciones que yo expuse, pero las zonas pagas las ideamos como complemento.

El señor HALES (Presidente).- Las fueron ideando al final como un complemento y después que echaron a andar el plan, recién después, descubrieron que no eran sólo un complemento necesario, sino que eran un elemento clave a la hora de satisfacer necesidades.

El señor PROMIS.- Ayudaba y facilitaba mucho el trasbordo.

El señor HALES (Presidente).- O sea, eran muy necesarias, y no fueron consideradas como parte del plan.

El señor PROMIS.- No fueron consideradas como parte...

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede decirlo un poco más alto?

El señor PROMIS.- No fueron consideradas como parte del plan.

El señor HALES (Presidente).- Gracias.

Señores diputados, advierto que llevamos más de cuatro horas sin interrupción y nos esperan otras tareas.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- En su informe figura que con treinta días basta y sobra para tener las mallas de recorridos, para poder explicarle a la población qué micro tiene que tomar, etcétera. Dice treinta días.

El señor PROMIS.- Las bases establecían -lo expuse en mi presentación- que los operadores podían informar, tanto alimentadores como troncales, las mallas definitivas para establecer los programas de operación con treinta días de anticipación.

Claramente, encontramos muy insuficiente ese plazo y partimos trabajando con mucha anticipación para tener definidas las mallas con anterioridad. Primero, en el trabajo que realizamos con los municipios -que ya expuse-, trabajando directamente con las direcciones de tránsito, y, segundo, porque esa información era relevante para las modelaciones que se seguían haciendo con Fernández & De Cea. Actualizadas las mallas de recorridos alimentadores, nuevo modelo que se corría; actualizada la malla de troncales, nuevo modelo que se corría. Y esa información era para que, a su vez, se desarrollara toda la campaña de información con mucha anterioridad a esos treinta días establecidos en el programa.

Es más, la campaña de información -estuve estudiando los recortes de prensa- partió el 15 de octubre y no precisamente con las mallas. Tal como lo estableció el mecanismo de información, partió con una fase de alerta, en que señalaba que el Transantiago venía, cuáles eran sus características, para luego iniciar las campañas con las mallas de recorridos, con los cambios de recorridos, con el uso de la tarjeta bip, con los monitores y con la forma de trasladarse por Santiago.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Sin embargo, ¿bastó con treinta días para echar a andar todo el cambio del sistema de mallas?

El señor PROMIS.- Eso fue insuficiente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Y pudieron echarlo a andar?

El señor PROMIS.- Por eso lo hicimos antes.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Es que las mallas estuvieron treinta días antes.

El señor PROMIS.- No, lo hicimos antes. No esperamos los treinta días. Eso es lo que estoy diciendo.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Cuándo se entregó el mapa?

El señor PROMIS.- La construcción de la malla de recorridos se hizo mucho antes.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No. Es que la municipalidad podría haberla recibido cuando usted lo dice, cuestión de la que discrepan algunos alcaldes. Pero me refiero a la malla que le llega a las personas que toman los buses. ¿Treinta días antes?

El señor PROMIS.- ¿Usted se refiere a la información?

La señora RUBILAR (doña Karla).- Sí.

El señor PROMIS.- Bueno, las guías de despacho a los domicilios se entregaron a partir del 1 de enero. Ahora, la información disponible en folletería, por medios impresos, se entrega gratuitamente en tres o cuatro periódicos de la ciudad también en enero.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Fue suficiente o no?

EL señor PROMIS.- A la luz de los resultados, fue insuficiente.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Pero igual lo echaron a andar.

EL señor PROMIS.- A la luz de los resultados, fue insuficiente. Pero las bases establecían que recién en ese momento nos entregaban las mallas, que tuvimos con mucha anticipación.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Las bases de licitación y los contratos anteriores no contemplaban las zonas pagas. Esto venía claramente mal diseñado desde antes. ¿Se sintieron atados de manos? ¿Qué pasó? ¿Acaso no se pudo borrar con el codo lo que el gobierno anterior escribió con la mano?

El señor PROMIS.- No me puedo referir a su argumentación política final, pero sí puedo decir que, respecto a los contratos, incluso hicimos más de lo que establecían las propias bases: postergar en mayo, lo que fue detectado por la Contraloría. Reitero: fuimos más allá de lo que establecían las bases al trabajar con los municipios en forma anticipada para tener las mallas de recorridos antes de los treinta días que usted señala. Fuimos más allá de las bases para hacer el seguimiento concreto al administrador financiero de cada uno de los planes de contingencia. Fuimos más allá en una serie de instancias. La Contraloría señaló en su dictamen que fuimos más allá de lo que establecían las

bases, en 130 días, en la postergación del inicio de la operación.

El señor HALES (Presidente).- Señor Promis, en nombre de la Comisión, agradezco que haya aceptado nuestra invitación para asistir a esta Comisión.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.45 horas.*

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