

## 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 10° sesión celebrada el martes 14 de agosto de 2007, de 11:37 a 14:51 horas.

---

#### SUMARIO:

Se recibió a los señores Joaquín De Cea, Enrique Fernández y Enrique Cabrera, de la consultora "Fernández & De Cea Ingenieros Limitada", quienes respondieron las preguntas formuladas por las señoras y señores Diputados.

#### ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Solicitar a la Oficina de Informaciones o a la Biblioteca del Congreso Nacional que elabore un resumen de las actas de reuniones que celebró el Comité de Ministros del Transantiago, desde la sesión N°1 celebrada el 29 de abril de 2003, a la sesión 39, celebrada el 17 de agosto de 2006.

2.- A modo de ordenar el debate se acordó otorgar cinco minutos a cada Diputado para que formule todas sus preguntas al invitado. Una vez que éste haya respondido el Diputado tendrá tres minutos para replicar, pedir aclaraciones o para formular nuevas preguntas.

3.- Invitar para la sesión del lunes 3 de septiembre del presente año a los ex Coordinadores del Plan Transantiago, señora Isabel Guzmán y señor Rodrigo Urzúa (este último también desempeñó el cargo de Jefe de la Unidad de Negocios del Plan Transantiago de abril de 2003 a abril de 2005).

4.- En el marco de las próximas exposiciones de ex Coordinadores Generales del Plan Transantiago, se acordó invitar nuevamente al señor Aldo Signorelli e invitar al señor Fernando Promis.

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

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

#### **II. ASISTENCIA:**

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;  
Burgos, don Jorge;  
Cristi, doña María Angélica;  
Farías, don Ramón;

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

También concurren los Diputados señores Accorsi, Cardemil, Forni, y Silber; y los señores Joaquín De Cea, Enrique Fernández y Enrique Cabrera, de la consultora "Fernández & De Cea Ingenieros Limitada".

### III. CUENTA:

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

#### 1.- Oficios del Ministro de Transportes:

a) Por el primero, remite copia de las actas de reuniones que celebró el Comité de Ministros del Transantiago, desde la sesión N°1 celebrada el 29 de abril de 2003, a la sesión 39, celebrada el 17 de agosto de 2006.

b) Por el segundo, remite un CD que contiene el informe consolidado del ingreso de solicitudes de reclamo recepcionadas por el Administrador Financiero de Transantiago S.A., respecto al funcionamiento del medio de pago por el servicio de transporte (tarjeta bip), entre los meses de enero y julio del año en curso. Además se adjunta copia de la resolución exenta N°754 de 2007 de ese Ministerio, que formuló cargo al Administrador Financiero del Transantiago S.A. por la situación detectada en la operación de los pases escolares durante el mes de abril del presente año.

c) Por el tercero informa que analizados los registros de ingreso de documentación de ese Ministerio se verificó que la minuta con observaciones referidas al Plan Transantiago, elaborada por el señor Germán Correa, que habría sido enviada al ex Ministro de esa Cartera, señor Sergio Espejo, no fue ingresada formalmente a esa Secretaría de Estado.

d) Por el cuarto, responde un oficio enviado por esta Comisión por el que se solicitaba la remisión de los estudios y análisis que llevaron a disponer las postergaciones de la puesta en marcha del Plan denominado Transantiago.

Al respecto hace presente que las Bases de Licitación Transantiago 2003 contemplaron en su artículo 3.4.3 que las fechas de puesta en marcha de las Etapas de implementación y de régimen eran el 27 de agosto de 2005 y 26 de agosto de 2006 respectivamente, sin perjuicio de lo cual éstas podían ser objeto de postergación hasta por 60 días mediante resolución fundada del Ministerio de Transportes.

La prórroga del año 2005 se verificó mediante la resolución exenta N°1715 de 13 de julio de 2005 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, que se adjunta. En mérito de las consideraciones que en ella se indican se dispuso la postergación de la fecha

de puesta en marcha de la Etapa de implementación hasta el 22 de octubre de ese mismo año.

Por su parte, la prórroga del año 2006 se realizó mediante resolución exenta N°1711 del 8 de septiembre de 2006, del Ministerio de Transportes, en la cual se indicó que la fecha de inicio de la puesta en marcha de la etapa de régimen correspondería al 10 de febrero de 2007. Para llevar a efecto dicha prórroga se requirió modificar los contratos de concesión de vías y de prestación de servicios complementarios de administración financiera del sistema, las que fueron aprobadas por las resoluciones exentas N°1266 y 1683, de 2006.

Las citadas resoluciones y las modificaciones contractuales que dieron lugar se adjuntan a este oficio en formato de CD.

e) Por el quinto, informa que ese Ministerio no efectuó proceso licitatorio alguno en relación con la provisión de buses para el Plan Transantiago. La decisión respecto a los proveedores de buses es privativa de los concesionarios que resultaron adjudicatarios de la licitación pública de uso de vías.

2.- Oficio de la Dirección General de Carabineros de Chile por el cual remite los antecedentes proporcionados por dicha institución en relación a la puesta en marcha del Plan de Transportes "Transantiago", a saber:

a) Documento "Puesta en marcha Plan Transantiago, perspectiva de orden y seguridad pública", de fecha 26.12.2006.

b) Documento "Resumen Ejecutivo de la puesta en marcha del Plan Transantiago, perspectiva de orden y seguridad pública", de fecha 03.01.2007.

c) Presentaciones en power point de fechas 01.01.2007; 08.01.2007; 15.01.2007 y 29.01.2007.

f) Documento del General Director de Carabineros dirigido al Ministro del Interior de fecha 23.05.2007.

g) 399 informes Ejecutivos diarios, emanados de la Plana Mayor Especial conformada por esa institución con motivo del Transantiago.

3.- Oficio de la Municipalidad de Buin, por el que informa que ese municipio no fue consultado en forma alguna, respecto al diseño, puesta en marcha y ejecución del Plan Transantiago.

4.- Oficio de la Municipalidad de Paine, mediante el cual comunica que ese municipio no participó en los temas mencionados precedentemente.

5.- Carta abierta de Ingeniería y Transporte (INGYTRANS), dirigida al Presidente del Metro S.A. que se refiere a falencias en la planificación de la red de Metro, y a medidas propuestas para evitar un nuevo colapso de éste.

6.- Comunicación de doña Isabel Guzmán, por la que reitera su disposición para exponer ante esta Comisión. Asimismo, recuerda que inicialmente fue contactada para prestar declaración el día martes 14 de agosto, fecha que aceptó inmediatamente, confirmando su asistencia. Sólo cuando la

Comisión propuso otra fecha, debido a la extensión de la declaración de otros invitados, se excusó, debido a compromisos laborales adquiridos con anterioridad. A su vez, hace presente que en comunicación con la Secretaría de la Comisión ofreció cuatro alternativas de fechas inmediatas para declarar. Las dos primeras fechas correspondían a la semana distrital. Respecto de las dos restantes la Comisión ya había agendado invitados.

Por último, acompaña copia de la carta dirigida al Director de El Mercurio, por la que aclara la nota publicada en ese medio el pasado domingo 12 de agosto, que alude a su “negación a declarar ante la Comisión Investigadora del Transantiago.”

7.- Documentos acompañados por los señores Joaquín De Cea, Enrique Fernández y Enrique Cabrera, a saber:

a) Análisis de Escenarios de Diseño para Transantiago, Informe Final, Orden de Trabajo N<sup>os</sup> 5, 6 y 7.

b) Cuadro elaborado por la consultora “Fernández & De Cea Ingenieros Limitada”, denominado “C) Nuestra visión de Transantiago. 1-a Déficit de buses operando en las calles. Evolución de Flota de Buses Operativa.”

#### **IV. ACTAS**

Las actas de las sesiones 7° y 8° se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

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

Se recibió a los señores Joaquín De Cea, Enrique Fernández y Enrique Cabrera, de la consultora “Fernández & De Cea Ingenieros Limitada”, quienes respondieron las preguntas formuladas por las señoras y señores Diputados.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:51 horas.

**PATRICIO HALES DIB**  
Presidente de la Comisión

**JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA**  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 10ª, celebrada en martes 14 de agosto de 2007,  
de 11.38 a 14.52 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurren como invitados los señores José Enrique Fernández, Joaquín De Cea y Enrique Cabrera, directores de la empresa consultora Fernández & De Cea.

### TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 7ª y 8ª se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Ofrezco la palabra sobre la Cuenta.

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, ¿es posible tener copia del oficio de respuesta N° 1 a), es decir, de las actas de las reuniones que celebró el comité de ministros del Transantiago en las fechas que ahí se indican?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado, pero, dado el volumen de documentos, deberá precisar a la Secretaría cuáles quiere o, si lo prefiere, puede dirigirse a la oficina de la Secretaría para que revise todo lo que le parezca conveniente. Lamentablemente, esas actas no están digitalizadas.

El señor BURGOS.- ¿Se puede pedir un análisis de ellas a fin de que nos envíen las que se consideren pertinentes a lo que hemos estado estudiando?

El señor HALES (Presidente).- Es una cuestión que podríamos ver con asesores de la Oficina de Informaciones o de la Biblioteca del Congreso Nacional.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, me voy a referir a los oficios de las municipalidades de Buin y

Paine. En estas comunas, además de Calera de Tango y una parte de San Bernardo -que pertenece al distrito que represento-, no funciona el Transantiago. Entonces, que esos municipios señalen que no fueron consultados, podría entenderse como una falta de responsabilidad del ministerio o de quien corresponda. Pero la verdad es que ni Buin, ni Paine, ni Calera de Tango tienen Transantiago. Sólo lo tiene una parte de San Bernardo.

En ese sentido, debemos ser un poco más rigurosos en cuanto a la petición de información, porque puede generar equívocos. Cuando se envían oficios a todo Santiago, es posible que también nos llegue un informe de Melipilla que señale que tampoco fueron consultados. ¡Pero en Melipilla, en Buin, en Paine y en Calera de Tango no funciona el Transantiago!

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, la Comisión acordó solicitar la opinión a todos los municipios. Hubo un amplio debate al respecto, en el sentido de que no se consultara a la asociación de municipalidades, sino a cada uno de los municipios. En consecuencia, la respuesta viene de cada uno de ellos, porque así se planteó y así se hizo.

El señor FARÍAS.- Está bien, señor Presidente, pero la idea es que se consulte a aquellos donde funcione el Transantiago porque, de lo contrario, puede llamar a equívocos. Uno puede preguntarse por qué en Buin no fueron consultados. ¡En Buin no existe Transantiago!

El señor MELERO (Presidente).- Eso es relativo, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Los diputados consideraron pertinente hacer la consulta en esos términos, por lo que, lamentablemente, la opinión del diputado Farías es sólo un comentario *post factum*.

El señor FARÍAS.- Es para que lo pensemos hacia el futuro.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, la pregunta es pertinente porque el Transantiago afecta a toda la Región Metropolitana. De hecho, por ejemplo, todas las personas de Melipilla que van a Santiago deben usar dicho plan de transporte.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, me llama mucho la atención lo señalado en el punto N° 6 de la Cuenta, referido al comunicado de la señora Isabel Guzmán, y tengo entendido que el señor Rodrigo Urzúa ha planteado lo mismo, porque ambos estaban dispuestos a venir a la Comisión. Sin embargo, como se cambió la fecha, eso les generó una cierta dificultad.

Entonces, pido que se aclare lo ocurrido, porque la imagen de ambos quedó muy mal en la prensa.

Incluso, el señor Rodrigo Urzúa aportó una minuta de mucha calidad cuando el ministro Etcheberry concurrió a la Comisión. De manera que hubo un mal entendido que sería bueno aclarar.

El señor HALES (Presidente).- Respecto del señor Rodrigo Urzúa y de la señora Isabel Guzmán, en la sesión de ayer se explicó su buena disposición a asistir a la Comisión. Ellos no han enviado ninguna carta o documento escrito y la única información que había era que no podían venir porque tenían problemas de trabajo. Asimismo, a petición del diputado Montes, debo reiterar que ellos se comunicaron con la Secretaría para confirmar que tienen la mejor disposición para concurrir a la Comisión en otra oportunidad y que van a ajustar su agenda para concretarlo. La fecha aún no está fijada.

Tiene la palabra el diputado Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, de acuerdo con la información que usted entrega, debo rectificar mis dichos en la sesión de ayer. En esa oportunidad hice mención a la señora Guzmán en función de la información entregada, en el sentido de que había decidido no venir. Por esa razón, alegué que su condición de funcionaria pública la obligaba a venir a la Comisión. Entonces, como eso se transmitió por el canal de televisión de la Cámara y ahora se rectifica esa información, en el sentido de que nunca ha negado su asistencia, sino que había un problema de fechas, deseo retirar esas expresiones de la sesión de ayer.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, con el fin de avanzar con la investigación, hemos ampliado nuestro trabajo a los días miércoles. Sin embargo, he conversado con varios de ustedes sobre el planteamiento de los diputados Cristián Monckeberg, Jorge Burgos y otros respecto del uso del tiempo y del ordenamiento del debate. Esta Comisión ha tenido un enorme interés y ha generado mucha participación por parte de los diputados. Hemos tratado de tener la mejor disposición y flexibilidad para formular las consultas y para tener un buen debate. No obstante, el entusiasmo nos ha llevado al extremo ocurrido ayer, en que sesionamos durante cuatro horas seguidas.

Por lo tanto, hay distintas propuestas para ordenar la forma de hacer las consultas. Someteré el tema a discusión para que podamos adoptar una decisión que nos sirva hasta una nueva revisión, es decir, para que sirva, por lo menos, para las próximas sesiones.

En primer lugar, propongo buscar una manera de limitar el tiempo de intervención de cada señor diputado. Las propuestas van por la línea de hacer dos tandas: en la primera, el diputado hace todas sus preguntas y, en la segunda, en forma posterior a las respuestas, puede precisar, replicar u objetar las respuestas que se le dieron. Está implícito que los

diputados no podrán hacer una pregunta, esperar la respuesta y contrapreguntar, sino que, como ayer manifestó la diputada Allende, se acumularán todas las consultas de una vez, se escucharán las respuestas y, al final, el diputado dispondrá de algunos minutos para replicar si siente que su consulta no ha sido satisfactoria adecuadamente y quiere hacer una última precisión.

No vamos a repetir el sistema de pregunta-respuesta-contrapregunta, sino que un diputado hace todas las preguntas y de inmediato recibe las respuestas.

Aclarado ese punto, tenemos que ponernos de acuerdo en los tiempos para las preguntas y para la réplica o precisiones finales.

El señor MELERO.- Estoy de acuerdo en restringir los tiempos y propongo que cada diputado disponga, como máximo, de cinco minutos para formular las preguntas y de dos minutos para replicar, una vez que el invitado haya terminado de responder.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Cuando se habla de réplica, entiendo que no se trata de una nueva ronda de preguntas.

El señor HALES (Presidente).- El diputado puede ocupar ese tiempo en aclarar conceptos o en lo que le parezca conveniente.

¿Habría acuerdo en acumular las preguntas?

**Acordado.**

Respecto a los tiempos, ofrezco la palabra.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, la experiencia indica que cinco minutos es muy poco tiempo -y soy de los que son breves- y seguramente va a ser necesario aumentarlos en algún momento. Entonces, propongo utilizar hasta ocho minutos de preguntas y hasta dos minutos para la réplica. Parece mucho tiempo, pero será bastante menos de lo que hemos ocupado en la práctica.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, debemos acotar el tiempo para las preguntas, a fin de que todos podamos preguntar.

Mi propuesta es que la segunda parte se realice bajo la modalidad pregunta-respuesta-contrapregunta, es decir, como un "pimponeo". Siento que el problema no consiste en que se haya preguntado directamente, sino en la argumentación previa a las preguntas. Me parece que cuando se ha utilizado el sistema de preguntas y respuestas inmediatas, el "pimponeo", las respuestas de los invitados han sido mucho más claras que cuando se han hecho preguntas que requieren una larga explicación.

Creo que lo importante es que se especifiquen los detalles, no que se den respuestas con mucha explicación, con mucha "cháchara".



El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Muy buena idea.

El señor HALES (Presidente).- Siempre que eso se haga dentro del tiempo establecido, que será más reducido.

Primero definamos los tiempos.

Tiene la palabra la diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Seré breve, señor Presidente.

Entiendo la preocupación del diputado Burgos. Sin embargo, creo que debemos hacer un esfuerzo de síntesis para evitar precisamente lo que está pasando ahora, esto es, que perdamos mucho tiempo. Sé que es necesario, y lo entiendo, pero a veces ocupamos casi 45 minutos en cosas administrativas o de procedimiento.

Por eso, creo que cinco minutos es un tiempo prudente, para que nos concentremos y tengamos capacidad de síntesis.

Lo que sí comparto es que, en lugar de dos minutos para replicar, se den entre tres y cinco minutos, como máximo.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, no voy a decir nada más, porque estoy totalmente de acuerdo con lo planteado por la diputada Allende.

Comparto que sean cinco minutos para preguntar y dos minutos para replicar.

Estoy de acuerdo con el argumento de la diputada, pero apoyo lo que propuso el diputado Melero, o sea, cinco y dos minutos, con el agregado que plantea la diputada Rubilar: que esos dos minutos sean con "pimponeo".

Pero que sean cinco y dos minutos. Y tenemos que hacer esfuerzos por sintetizar, porque, de lo contrario, vamos a terminar el 2072, cuando ya no tengamos Transantiago.

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

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Para no perder más tiempo, propongo dos rondas de cinco minutos, con la modalidad que plantea la diputada Rubilar, en el sentido de que en la segunda exista la posibilidad de mantener un diálogo con el invitado.

El señor HALES (Presidente).- Esto puede parecer una pérdida de tiempo, pero la verdad es que lo que nos hemos demorado en esta discusión es una inversión, porque nos permitirá ocupar mejor nuestro tiempo.

Señores diputados, debemos tomar una decisión, pero hay discrepancias.

El señor MELERO.- Con su venia, señor Presidente, quiero hacerle notar que si todos los diputados hicieran uso de los tiempos que se están

proponiendo ocuparíamos 130 minutos. Son más de dos horas sólo para preguntar, en una sesión que debiera durar dos horas.

Por eso, creo que nos estamos viendo la suerte entre gitanos.

Para que podamos solucionar el problema, propongo que nos quedemos con cinco minutos de preguntas y tres para réplica, con la modalidad planteada por la diputada Rubilar.

El señor BURGOS.- Accedo, señor Presidente, pero creo que va a ser imposible cumplirlo.

El señor HALES (Presidente).- En ese caso, ¿habría acuerdo para otorgar cinco minutos a cada diputado para que haga todas sus preguntas y, tras las respuestas del invitado, concederle otros tres minutos para replicar, en la modalidad de preguntas y respuestas inmediatas?

El señor BURGOS.- Señor Presidente, ¿por réplica usted entiende nuevas preguntas sobre tópicos no preguntados en la primera parte?

El señor HALES (Presidente).- Por réplica entiendo tanto la posibilidad de hacer nuevas preguntas respecto de cosas que aparecieron producto de la intervención del invitado...

El señor BURGOS.- ¿No son meras aclaraciones de hecho, sino una nueva ronda de preguntas?

El señor HALES (Presidente).- Puede serlo. Me parece que se puede entenderse como las dos cosas. Así lo entiendo yo.

El señor BURGOS.- No es lo mismo.

El señor HALES (Presidente).- Está bien que aclaremos el punto, porque de lo contrario me vería obligado a intervenir y decirle a un diputado que se está apartando de la materia en cuestión.

¿Hay acuerdo en lo planteado?

**Acordado.**

Además, quiero informarles lo siguiente respecto de los próximos invitados: a la sesión del lunes 27 de agosto, a las 10.30 horas, en el Palacio Ariztía, asistirá el señor Jaime Estévez, ex ministro de Transportes; el martes 28 lo hará el señor Sergio Espejo, ex ministro de Transportes, en la Sala Inés Enríquez, en Valparaíso, a las 11.30 horas; el miércoles 29, a las 11.00 horas, asistirá el señor Guillermo Díaz, ex subsecretario de Transportes. En la citación se les comunicará la Sala de reunión, porque la que ahora estamos ocupando no estará disponible ese día.

Respecto de la señora Isabel Guzmán y del señor Rodrigo Urzúa, quienes han manifestado su disposición de ordenar su trabajo para asistir a la Comisión, quiero informarles que la Secretaría se ha puesto en contacto con ellos y hasta este momento no se ha fijado la fecha en que asistirán.

Si les parece, de acuerdo con el mandato de flexibilidad que se ha dado al Presidente para resolver sobre el orden de los invitados, podríamos hacer una sesión el primer lunes de septiembre, en el Palacio Ariztía, con estos dos ex coordinadores de Transantiago, siempre que no acordemos invitar a otros.

El señor MELERO.- Señor Presidente, a la luz de la intervención del subsecretario de ayer y de otros antecedentes, también se debería invitar al ex coordinador Fernando Promis.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en el mismo sentido, como quedaron pendientes algunas preguntas al señor Signorelli, tal vez se podría agregar para ese lunes.

El señor HALES (Presidente).- Posteriormente podemos conversar sobre ese punto. En todo caso, entiendo que hay buena disposición para invitar a los ex coordinadores señora Isabel Guzmán y señores Rodrigo Urzúa y Fernando Promis. Faltaría incluir al señor Signorelli en los días posteriores a la sesión del 29 de agosto.

¿Habría acuerdo?

**Acordado.**

A continuación, corresponde recibir a los directores de la empresa consultora Fernández & De Cea, señores José Enrique Fernández, Joaquín De Cea y Enrique Cabrera, para que contesten las preguntas que van a formular sus Señorías.

Pido que hagan ingresar a nuestros invitados.

*-Los invitados ingresan a la Sala de la Comisión.*

El señor HALES (Presidente).- Señores Fernández, De Cea y Cabrera, les doy la bienvenida. Ustedes se encuentran invitados para responder las consultas de los señores diputados.

En primer lugar, tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, todas mis preguntas son hechas con respeto y en el entendido de que estamos tratando de cumplir una misión destinada a determinar las causas por las cuales el plan de transporte Transantiago ha tenido los inconvenientes que todos los chilenos conocemos y vemos cotidianamente.

Las preguntas de manera continua son las siguientes. ¿Es válida la siguiente afirmación: "Fernández & De Cea han sido parte activa del Transantiago en todas sus etapas, a saber, diseño, implementación, salvataje"?

¿No ven una suerte de incompatibilidad en participar en buena parte de las modelaciones y diseños que configuran el Transantiago y ser, además, la

empresa que asesora al Metro S.A. en el estudio que éste entrega a las autoridades en diciembre pasado, señalando los inconvenientes del modelo elegido?

¿No creen que exista también incompatibilidad en ser actualmente asesores del ministro de Transportes para salvar los errores que presenta el Transantiago?

¿Es efectivo que las desviaciones en las modelaciones de demanda no deben fluctuar más allá de 3 a 5 por ciento? Según la información que tengo a mi disposición, los estudios de Fernández & De Cea, en general, muestran desviaciones superiores a 3 y 5 por ciento. Por ejemplo, en la Línea 5 del Metro, su estudio indicaba que contaría con 150 mil pasajeros/día. La realidad, por largo tiempo, es que estuvo por debajo de los 80 mil.

Respecto de Merval, su estudio pronosticaba 22 millones de pasajeros al año. La realidad es que partió sólo con 8 millones al año y hoy, con una serie de esfuerzos de esa empresa, es probable que llegue a 12 millones de pasajeros al año.

En cuanto a Biovías, sus desviaciones son aun mayores, lo que, según informaciones que he tenido, pone en serio riesgo la viabilidad del proyecto,.

¿A quién, cómo, cuándo y a través de qué documento manifestaron su reproche al número de buses con los que se inició el Transantiago el 10 de febrero o "10F", como lo llama el subsecretario de Transportes?

Por último, debido al contenido de la próxima pregunta, quizás sería conveniente pedir reserva o secreto, puesto que, a mi juicio, tiene que ver con información que los especialistas de Fernández & De Cea querrían mantener en privacidad. Me refiero a los ingresos recibidos con ocasión de las distintas asesorías realizadas en diferentes etapas del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- En ese caso, ruego a los señores asesores y periodistas retirarse de la Sala.

El señor MELERO.- Señor Presidente, disponga el retiro cuando responda específicamente esa pregunta.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, pero todavía no he hecho la pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Tendría que formularla en reserva.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, lo dejo a su criterio.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor HALES (Presidente).- El señor Secretario me informa que, en este caso, el carácter de reservado lo califica el invitado. Valoro la delicadeza del diputado Burgos al respecto.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, la pregunta es muy sencilla.

Quiero que nos entreguen información respecto del total de honorarios recibidos por los distintos estudios que la empresa ha hecho al Transantiago, Ministerio de Transportes y Metro S.A.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Joaquín De Cea.

El señor DE CEA.- Señor Presidente, antes de responder las preguntas, queremos entregar una información respecto de la sesión pasada. Algunos datos que entregamos, por resumidos, no quedaron claros y nos hicieron muchas consultas. Por lo tanto, hemos agregado información a una tabla que va a presentar Enrique Cabrera. Después responderemos las preguntas.

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

El señor CABRERA.- Señor Presidente, en esta ocasión queremos entregar un antecedente complementario a lo que presentamos en la exposición anterior, específicamente respecto del análisis de la evolución de las flotas y su cronología.

Voy a entregar doce copias del documento y luego me gustaría explicar algunos detalles del mismo.

La primera hoja es igual a la entregada en la sesión pasada en la que se analizaban las distintas estimaciones.

En ese momento, se mostró la estimación de demanda para el 2007, sintetizándola, para efectos de nuestra presentación, en un rango que variaba entre 5.620 y 5.930 buses operativos, con una estimación de la flota total requerida entre 6.100 y 6.400 buses. Es lo que aparece en los cuadros amarillos.

Ayuda mucho para comprender la cronología de los eventos, ver la página en que se muestra, en cuadros de color blanco, la evolución de la flota de buses operativa, desarrollada en el último estudio de diseño realizado para Transantiago.

Como pueden apreciar, se marca y destaca el punto inicial, con 5.932 buses y el hito final, que es el resultado del estudio, con 5.622 buses. Entremedio aparecen distintos valores, que representan antecedentes en los cuales se iban realizando nuevas modelaciones e incorporando, en forma seguida y sucesiva, actualizaciones de ciertos datos.

Por ejemplo, mallas alimentadoras, mallas troncales, esquemas tarifarios, capacidades de buses, capacidad de la red de Metro, etcétera.

El hito inicial, fue desarrollado en septiembre de 2006, terminándose el 6 de febrero de 2007.

En forma intermedia se destaca, en noviembre de 2006, un estudio especial contratado directamente por Metro para tener un antecedente que le permitiera prepararse mejor para la puesta en marcha de Transantiago.

Es importante destacar que los números en cuadros blancos corresponden siempre a flota operativa.

Nuestros informes son precisos en cuanto a indicar qué se entiende por flota operativa: es la flota que opera establemente en un recorrido en forma regular durante el período punta de la mañana.

Para brindar ese servicio operativo es necesario tener flota adicional, por cuanto existen buses que están en proceso de mantención y de reparación.

Hemos considerado un ocho por ciento de indisponibilidad de los buses. Ésa es una cifra promedio del sistema, pero hoy la evidencia muestra que hay una variabilidad enorme y esa cifra fluctúa entre 4 y 30 por ciento, dependiendo de la empresa.

En términos cronológicos, es importante ver que los escenarios desarrollados a partir de septiembre de 2006, con todas las actualizaciones realizadas, establecían flotas totales operativas que variaban en el rango de 5.500 buses, para terminar en una estimación de 5.600, que es la estimación final y más actualizada que logramos realizar y que se entregó el 6 ó 7 de febrero de 2007.

Esos informes -los tenemos acá- son copia del informe donde se entrega el hito final correspondiente a 5.622 buses, y hay un informe anterior donde se entregan antecedentes especiales que refuerzan algunos elementos propios del sistema.

Aprovechamos esta oportunidad para hacerle entrega de una copia completa de esos antecedentes.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor Joaquín De Cea.

El señor DE CEA.- Señor Presidente, como se preguntó sobre diversos temas, nos vamos a dividir las preguntas.

Pero antes de responder, quiero decir que hemos entregado esos informes porque a última hora nos llegó la autorización de Transantiago para poder hacerlo, aunque no tenemos la carta con nosotros porque recibimos el llamado telefónico mientras veníamos hacia acá. En todo caso, la haremos llegar con posterioridad. Queremos ser consistentes con nuestras políticas de no entregar detalles de nuestros estudios sin que antes hayamos sido autorizados por nuestra contraparte.

La primera pregunta que voy a contestar es la relacionada con la cantidad de estudios y sus valores, que hemos hecho para Transantiago. Incluso los voy ampliar la información porque hemos hecho estudios para Transantiago, Sectra y el Ministerio de Transportes.

Transantiago y el Ministerio de Transportes son más o menos la misma cosa, porque los estudios los toma administrativamente Transportes.

Voy a dar las cifras. Se ha mencionado en sesiones anteriores una cifra total, sobre los estudios

de Transantiago, del orden de 10 millones de dólares. Incluso, observé la sesión de ayer de la Comisión y allí quedó la idea de que los 10 millones de dólares eran de Fernández & De Cea. En verdad, es bastante menos que eso.

Todos estos estudios suman del orden de 2 millones de dólares, en siete años. Nosotros empezamos a trabajar en Transantiago el 2001 y terminamos en 2007, y hemos tenido una facturación de 2 millones de dólares por todos estos estudios. Obviamente, el más grande de todos fue el que hicimos para Sectra, relativo al diseño, que se extendió entre 2001 y 2003.

Luego de eso tuvimos estudios con Transantiago. Además, hubo otros estudios que pueden haber sido enviados como parte de Transantiago, pero que no tienen nada que ver con ese plan, como, por ejemplo, de transporte rural, de políticas de taxis en el país, etcétera, que no los estoy considerando porque son estudios menores.

Ésta es la información que sé de memoria, pero los detalles de los estudios los enviaré posteriormente.

Para Transantiago hemos realizado cuatro estudios desde 2001 hasta 2007.

No sé si esa respuesta satisface al diputado que hizo la pregunta.

El señor HALES (Presidente).- Continúe con las respuestas, señor De Cea.

El señor DE CEA.- Respecto a si creemos que existe incompatibilidad entre haber trabajado para el diseño de Transantiago y para el Metro, no me queda completamente claro si ese estudio de Metro es el que dio origen al informe de Metro.

El señor HALES (Presidente).- A eso se refiere.

El señor DE CEA.- La verdad es que no veo ninguna incompatibilidad entre esas funciones, porque básicamente lo que se pidió en ese momento fue un análisis en base a todo lo que ya existía de Transantiago, por cuanto tuvimos que usar todos los antecedentes previos; no podíamos partir de la nada para hacer en quince o veinte días un informe para el Metro. Es evidente que para hacer ese estudio tuvimos que partir de escenarios ya contruidos para Transantiago.

Entiendo que, por ser una cosa reservada, pareciera ser una cosa secreta, pero, sin embargo, a nivel técnico, estos estudios eran conocidos y se sabía que se estaban haciendo por parte de Transantiago. De hecho, en las discusiones de estos análisis -Enrique Cabrera era el ingeniero a cargo- participó gente de Metro, de Transantiago y de Sectra.

Repito: no veo ninguna incompatibilidad, porque para nosotros incompatibilidad sería trabajar

para el Estado de Chile y también para los operadores privados de buses. Ahí habría existido incompatibilidad. Pero nosotros, en los dos estudios, estábamos trabajando para el Estado de Chile con la misma información de base. No imagino dónde podría estar la incompatibilidad. Nosotros vemos a Metro como un componente que es parte de los operadores, de la parte estatal de ellos. Es decir, nosotros trabajamos para la parte estatal y usamos la misma información de base. De hecho no podríamos haber realizado eso si no tuviéramos, para el inicio, un escenario que era "propiedad de Transantiago".

El señor Fernández responderá respecto de si consideramos incompatible trabajar con el Ministro Cortázar.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Entendí que la primera pregunta se refería a que nosotros habríamos participado en el diseño, en la implementación y en el salvataje.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede repetir la pregunta, señor diputado?

El señor BURGOS.- Señor Presidente, de haber sabido que después de mis preguntas iba a haber una exposición de quince minutos, habría formulado las preguntas después ella. Mis consultas quedaron desfasadas respecto de una exposición posterior.

Repito la pregunta: A su juicio, ¿es válida la siguiente afirmación: "Fernández & De Cea ha sido parte activa del Transantiago en todas sus etapas, a saber, diseño, implementación y salvataje".

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, la respuesta es clara: no estamos de acuerdo.

Como explicamos en la sesión anterior, Fernández & De Cea participó claramente en el diseño estratégico. Posteriormente -está en la presentación que dejamos en la Comisión-, había que realizar un diseño operacional y un ajuste de diseño de ingeniería para implementar el diseño estratégico. En esas etapas, claramente, no participamos. En la implementación no participamos. Sin embargo, sí lo hicimos en análisis que se nos pidieron -como los que se acaban de entregar en este momento-, para saber qué impactos podrían tener determinados cambios en las situaciones que se estaban vislumbrando, para evaluar sus consecuencias. Eso no tiene que ver con tomar ninguna decisión respecto del diseño ni de la implementación del sistema.

Como lo señalamos en la sesión anterior, somos una empresa consultora especializada en diseño estratégico que ha hecho más de 120 estudios durante el desarrollo de su actividad profesional. Hacemos todos los estudios para los cuales se nos contrate, salvo que pensemos que exista alguna incompatibilidad o que no



estemos de acuerdo con las bases, cuestión que nos pudiera llevar a una situación incómoda en el futuro.

Por ejemplo, fuimos claros en decir que el estudio de diseño estratégico se basó en una definición conceptual realizada anteriormente, la cual compartimos como política de nuestra empresa; si no la hubiéramos compartido, no hubiéramos participado en ese estudio. Esto nos ha pasado otras veces.

Y si algún día llegamos a un conflicto con nuestra contraparte, que no es solucionable, porque se quiere forzar nuestras soluciones, como política, tampoco seguimos adelante. Eso forma parte de los principios éticos de nuestra actividad como consultoría.

Mi socio Joaquín Cabrera acaba de explicar la cantidad de estudios que hicimos. Básicamente, se concentran en el diseño estratégico inicial y en análisis posteriores, para ver impactos de cambios o de decisiones de cambios realizados, en que se quería saber qué impacto iba a tener eso en los resultados de la implementación del sistema. Podemos ahondar más en ese tema, pero creo que, por el momento, eso responde a la pregunta.

Desde que asumió el ministro Cortázar, nos pidió que lo ayudáramos en la implementación de medidas para lograr que este sistema funcione. Ahora, creo que eso es consistente con todo lo que dijimos en la sesión inicial. Creemos en la idea y dijimos que esto era un consenso técnico-político -lo seguimos creyendo- y, por todas las conversaciones que hemos seguido teniendo con técnicos, todos siguen pensando lo mismo. Por lo tanto, había un consenso técnico, pero el problema es que lo que se implementó fue tan insuficiente, faltaron tantas cosas que, obviamente, tenemos el resultado que hoy estamos observando, que está mejorando poco a poco, que, en cierta medida, fue predicho por nuestros últimos análisis.

Por lo tanto, seguimos pensando que este proyecto es una buena idea y que, en la medida en que los elementos se corrijan, hoy estamos en una mejor posición para mejorar el sistema que en la que teníamos en el caso de las micros amarillas, dado que la estructura base está, con la corrección de cada uno de los elementos que no estuvieron en su momento.

El señor DE CEA.- Señor Presidente, respecto de las variaciones de demanda, al grado de error o el porcentaje de error que puede tener una modelación de demanda, la verdad es que 3 a 5 por ciento es un número arbitrario. Podría ser 5 ó 10, dependiendo de la calidad de los datos exógenos de que se disponga para estimar esas demandas.

Por ejemplo, la metodología usada en la modelación estratégica en Chile, el modelo de comportamiento de los usuarios utilizado es el conocido

modelo Strauss, que es considerado por la literatura internacional como uno de los más avanzados que existen en el mundo, lo que no quiere decir que si se le ingresan datos exógenos de mala calidad, no entregue malos resultados.

El error de las predicciones de mediano y largo plazos, muchas veces, está relacionado con la calidad, por ejemplo, de los vectores de viajes, generados y atraídos en cada una de las zonas, por ejemplo, de la ciudad de Santiago. Eso es externo al modelo.

Respecto de los ejemplos que ha expuesto el diputado Burgos, como la línea 5 o Merval, en que se expresa que la metodología es exactamente ésa, hay unos vectores de viajes que son escenarios de transporte y de desarrollo urbano, etcétera, que generan esos vectores. Éstos son utilizados por los modeladores y si verdaderamente esos vectores traen muchos problemas, habrá mayor error.

Ahora, en cuanto al error interno del modelo, en los modelos de demanda, de partición modal, de distribución, un 5 por ciento puede ser muy razonable, pero a eso hay que sumarle un error exógeno que, sumado, puede dar, en algunas circunstancias, mayores porcentajes de discrepancias entre la proyección y lo que se ve en la realidad.

Existe todavía un error muchísimo más importante, que nada tiene que ver con el modelo, que ha sucedido en varios de los últimos proyectos que se han analizado y en los tres que menciona el diputado en su pregunta.

La modelación considera, además de esos datos exógenos de demanda, una cantidad de suposiciones operacionales del proyecto. Se supone que lo que se está modelando funcionará de determinada manera y que se implementarán ciertas políticas. Por ejemplo, no es lo mismo modelar un sistema de transporte público con integración tarifaria, que modelarlo sin integración tarifaria. Obviamente, la demanda que resultará de esas dos situaciones diferentes será muy distinta.

Todos sabemos que el Metro, sin integración tarifaria, sin Transantiago, transportaba alrededor de 300 millones de pasajeros al año, pero con Transantiago, por el solo hecho de la integración -ya que estoy comparando la misma red antes y después-, más que duplica su demanda.

Entonces, si en 1990 me hubieran pedido hacer una estimación de demanda del Metro de Santiago sin integración, pero después se produce la integración, habría tenido que dar una explicación diciendo que el error no se debe al modelo, sino a que las características operacionales de la situación estudiada no se cumplieron.

Eso mismo ocurre en el caso de Biovías. Éste es otro caso en que lo que se estudió y lo que se analizó no tuvo nada que ver con lo que se implementó. Por ejemplo, se consideraba un Metro que tendría seis trenes a la hora. Cuando llega el momento de implementarlo, sólo hay un tren a la hora.

De más está decir que si la oferta es un sexto de la que fue considerada en el momento en que se definió el proyecto a analizar, no podemos pedir después que la cantidad de pasajeros transportados sea la que se proyectó. Es más, se consideró integración entre buses y el tren, pero tampoco se produjo esa integración. Incluso, se mejoró la alternativa de los buses, porque, como parte del proyecto Biovías, se construyeron en Concepción unos corredores de buses que ya quisiéramos tenerlos en el Transantiago. Luego, todas las decisiones que se tomaron son contrarias a la situación modelada, pues ésta no concuerda con lo construido. En consecuencia, no puede extrañar que exista una diferencia importante de demanda entre las dos cosas.

En el caso de la Línea 5 de Metro, también hay una clara explicación. Dicho sea de paso, esta línea no fue modelada por Fernández & De Cea, por cuanto la empresa no existía en la época en que aquella fue estudiada.

Como decía, en esa línea...

El señor BURGOS.- Entonces no conteste, porque...

El señor DE CEA.- Voy a dar la misma caracterización, señor diputado. No se dieron las condiciones que se modelaron y no lo hizo Fernández & De Cea.

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

El señor CABRERA.- Señor Presidente, quiero reforzar lo dicho por el señor Joaquín De Cea respecto de Biovías.

En el momento en que se previó que las condiciones operacionales que estaban supuestas para la operación del sistema no se iban a dar, hicimos una exposición completa al directorio alertándolo sobre aquello y mostrándole los impactos que podía tener sobre la demanda.

Por lo que explicó el señor De Cea, nos parece bastante claro que en la medida en que no se dan las condiciones de operación bajo las cuales se estudia un proyecto, después es bastante natural no obtener las demandas que fueron proyectadas.

Respecto de Merval, quiero decir que no hemos trabajado para ellos ni hemos hecho consultorías. En algún momento hicimos un estudio estratégico para Sectra, de análisis del sistema de transporte urbano del Gran Valparaíso, en el cual este sistema de tren estaba inserto. Con los antecedentes que tenemos, los niveles de demanda proyectados -lo que acaba de indicar

el diputado señor Burgos- no coinciden con aquellos que recordamos.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Enrique Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, respecto de a quién, cómo y cuándo avisamos que el número de buses que se necesitaba era superior al existente, la información que acabamos de entregar puede ser bastante aclaratoria en cuanto a todos los análisis que se hicieron en el período final entre agosto de 2006 y febrero de 2007. La última cifra entregada por Fernández y De Cea...

El señor HALES (Presidente).- ¿Eso dice relación con la exposición que hicieron al inicio o es una respuesta al diputado señor Burgos?

El señor FERNÁNDEZ.- Es una respuesta al diputado señor Burgos, señor Presidente.

Por lo tanto, ahí se entregaron todos los resultados que, en verdad, no varían mucho. Si hablamos de errores, por ejemplo, del 5 por ciento, todos están en una cifra mucho menor al 5 por ciento. Y también está indicado lo que sería la cantidad de buses necesarios para dar esos requerimientos en cada caso.

Ahora bien, no creemos que corresponda a nuestra función avisar a nadie. Realizamos todos estos estudios con contratos específicos, que tienen bases y cláusulas de confidencialidad. Por eso, creemos que es parte muy importante de nuestra ética profesional como empresa. Ustedes habrán visto que hemos sido muy celosos de nunca entregar información de nuestros estudios, salvo que sea a través de las contrapartes o una vez liberados por ellos. Recién cuando vinimos la sesión anterior empezamos a hablar públicamente de nuestros estudios. Fue la primera vez y es una norma que hemos mantenido y mantendremos siempre. Entendemos que si se nos paga con un contrato específico, que tiene determinadas cláusulas, el dueño de los resultados es quien nos contrata. Sería poco ético que saliéramos a difundirlos con no sé qué motivos, por cuanto, la verdad, es que nosotros hacemos estudios técnicos y quienes nos contratan deberán agregar a esos antecedentes otros que ellos puedan tener.

Entonces, no sentimos que debemos arrogarnos la capacidad de publicar estudios o entregar información o antecedentes que están bajo contrato y cláusulas de confidencialidad específicas. En este caso, hemos indicado en qué ocasión y cómo entregamos datos a nuestras contrapartes y esa siempre ha sido nuestra forma de comportamiento.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, me quedo con la última afirmación del señor Fernández.

Él dice que contractualmente sería poco ético entregar información distinta a quienes los contrataron para los efectos de determinar cuantías u otros elementos. Entiendo esa lógica. Pero, me choca con el hecho de que usted haya señalado públicamente en la sesión anterior que el número de buses con que empezó el Transantiago era infinitamente menor. No lo encuentro lógico.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, en este caso estamos hablando de hechos constatados en la realidad. Insisto, tenemos el respaldo de la realidad. Los datos que entregamos en su momento a las respectivas contrapartes coinciden en que la cantidad de buses existente hoy es absolutamente insuficiente.

El señor BURGOS.- O sea, lo que no se podía decir públicamente en su momento porque se rompía un contrato se puede manifestar ahora, en virtud de que la realidad lo indicó. ¿Esa es la lógica?

El señor FERNÁNDEZ.- La lógica es que esos datos nunca los entregamos anteriormente, porque ahora lo estamos haciendo. Por lo tanto, no hubo una entrega anterior de datos de nuestros estudios.

El señor BURGOS.- ¿Por qué no la hubo? ¿Porque rompían un contrato?

El señor FERNÁNDEZ.- Sí. Y porque entregar datos no está de acuerdo con la ética profesional.

El señor BURGOS.- Pero, ¿ahora no se rompe un contrato diciéndolo públicamente?

El señor FERNÁNDEZ.- Ahora no, porque tenemos la autorización de las contrapartes a través de cartas escritas específicas. Nosotros pedimos cartas que nos autorizan, las cuales dejaremos en poder esta Comisión.

El señor BURGOS.- ¿No les pareció pertinente en su momento pedir autorización ante un hecho de la envergadura que significaba empezar con menos buses de los necesarios?

El señor FERNÁNDEZ.- No nos pareció que era nuestro rol de consultores técnicos. Me imagino que quienes toman decisiones no se restringen sólo a los antecedentes técnicos. Debe haber muchos otros antecedentes que se hayan considerado para tomar decisiones tan importantes como ésta. En ese sentido, tampoco queremos arrogarnos la condición de tecnócratas. Creemos que los antecedentes técnicos son muy importantes, pero no pretendemos que sean los únicos para tomar decisiones. Por lo demás, no tuvimos ningún acceso ni nos parecía razonable tenerlos a ese nivel de toma de decisiones. Lo técnico y la toma de decisiones son dos escalones totalmente distintos. Sería muy peligroso que los técnicos estuvieran

involucrados en la toma de decisiones, porque tratarían de justificar con sus análisis las decisiones. O sea, una de las normas fundamentales para tener un buen análisis técnico es que los técnicos no tengan ninguna influencia en la decisión final, salvo sus análisis técnicos; de lo contrario, dichos análisis podrían convertirse en avales no necesariamente mejores para justificar sus decisiones.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, formulé algunas preguntas a los señores Fernández y De Cea respecto de la línea 5, dado que en el acta que tengo en mi poder se señala lo siguiente: "Hicimos los estudios de demanda y de evaluación social que justificaron las concesiones urbanas de Costanera Norte, las características operacionales de la línea 4 y las extensiones de las líneas 1, 2 y 5."

El señor DE CEA.- La línea 5 de que hablaba era del proyecto de dicha línea, en el cual aparecen las observaciones a las estimaciones de demanda.

El señor BURGOS.- Eso era para justificar que había parte de verdad en mi pregunta.

Por último, de acuerdo con el acta de la sesión anterior, a la persona que expuso en su momento -creo que fue el señor De Cea- se le preguntó, después de referirse a las mallas, sobre cuáles fueron los resultados, ante lo cual manifestó: "Los resultados se tradujeron en definiciones de mallas de servicios, a nivel estratégico, como una red alimentadora, para lo cual nos basamos en la experiencia y conocimientos de los operadores antiguos del mercado. De hecho, la red de alimentación que se tenía al término de este estudio estaba basada fundamentalmente en las características periféricas de la red de servicio de los buses amarillos".

¿Cómo es posible que la gente eche de menos los antiguos recorridos de los buses amarillos si consideramos que esa información está basada esencialmente en la historia de los buses amarillos?

El señor FERNÁNDEZ.- Nuestra participación fue en el diseño estratégico. Esa participación, como indicamos en la sesión anterior, terminó en 2004. Desde ese año hasta el 2007 cuando se implementa el Transantiago pasaron tres años. Todo ese período corresponde a un diseño operacional que modifica las mallas del diseño estratégico. No tengo una respuesta directa, porque no participamos en esas adaptaciones operacionales que, de hecho, tienen que realizarse con herramientas muy distintas a las que utilizamos en nuestro diseño estratégico. En un diseño operacional se utilizan modelos de simulación en lugar de modelos computacionales estratégicos, fundamentalmente, para simular la operación de las

vías, de los paraderos, la localización de éstos, ver los problemas de accesibilidad, etcétera.

Quiero entregar una información adicional. Aunque la malla estuviera bien hecha -no me consta que lo estuviera y en ese momento no conocíamos la que se implementó- no hicimos un análisis de ella en cuanto a sus características, pero me parece lógico que si el número de buses con los que ha operado Transantiago -empezó en febrero operando con menos de 4 mil buses algo que debiera operar con cerca de 6 mil- no es el adecuado no puede funcionar. Así, no se puede saber si es problema de la malla o de otra cosa. Una malla sin ningún bus no existe y, por lo tanto, se puede tener un continuo de calidad de las mallas entre cero buses y los buses totales, porque en la medida que se van sacando buses hay ciertos servicios que empiezan a desaparecer, como ocurre hoy. Tener un bus cada una hora es lo mismo que no tener servicio. Por eso, hay gente que camina una gran cantidad de cuadras no porque no exista teóricamente el servicio, sino que porque en la práctica ese servicio no existe.

El señor DE CEA.- Terminamos el estudio de diseño con una malla basada en los buses amarillos en la periferia. Situación que, por lo demás, ha sido confirmada por los ex coordinadores Germán Correa y Aldo Signorelli. Creíamos en ese momento que la ciudad era más flexible y dinámica, por lo que era importante incorporar la experiencia acumulada de los operadores.

Entonces, frente a la pregunta de por qué desapareció la malla amarilla si se hizo eso, quisiera agregar que la malla amarilla de 2001 no necesariamente es la de 2006 en la periferia. La primera diferencia podría ser que la malla amarilla de todas maneras habría que haberla actualizado en 2007 para tener éxito. Además, para confirmar lo que dice José Enrique Fernández sobre las modificaciones quiero indicar 10 u 11 hitos en que en escenarios posteriores al escenario 5.5, que habla de la malla final con los buses amarillos en la periferia, en los términos de los alimentadores, analizamos a petición de nuestras contrapartes técnicas una cantidad muy importante de variaciones a las mallas y voy a dar una cronología:

Agosto de 2003: Se había terminado en julio el estudio estratégico, y Transantiago y Sectra piden modificaciones a la estructura de servicios troncales y alimentadores tendientes a mejorar la eficiencia del sistema, reducir la sobreoferta en los ejes más importantes, acortar servicios muy extensos, etcétera, lo que da origen al escenario 6-200 RC.

Octubre de 2003. Transantiago y Sectra piden incorporar recorridos nuevos para mejorar la cobertura, eliminar 10 servicios, modificar algunos recorridos para disminuir la sobreoferta, etcétera.

Diciembre de 2003. Transantiago y Sectra piden nuevamente cosas similares. Escenario 9.

Enero de 2004. Petición de Transantiago y Sectra. Se incorporan diez servicios para operar en la Costanera Norte. Escenario 7 CN, por la Costanera Norte.

Mayo, junio y julio de 2004. Modificaciones de algunos servicios, eliminación de otros correspondientes a Costanera Norte y ajuste de todos los trazados a su perfil de demanda.

Octubre de 2004. Se incorporan 25 nuevos servicios expresos y 14 nuevos servicios de bucles. Escenario 11 C.

Agosto de 2006. Ahí se produce un salto. No es porque no se haya hecho nada entremedio, sino porque nosotros no participamos en ningún estudio. Entonces, en agosto de 2006 se incorporan los trazados establecidos en las bases de licitación debidas, que sufrieron un gran cambio respecto del escenario 5.5, con el cual nosotros habíamos terminado.

Octubre de 2006. Se incorporan definiciones de mallas alimentadoras actualizadas a la fecha. Esto, producto del proceso de intercambio de información con las comunas, con los operadores y con ciertos organismos de la comunidad.

Diciembre de 2006. Se incorporan definiciones de la malla troncal actualizada.

Enero de 2007. Se incorporan definiciones de malla troncal y alimentadora, actualizada a esa fecha. Incluye medidas de mitigación puntuales en las estaciones de Metro Las Rejas y Santa Lucía. Incorpora efectos de buses suplementarios y a los buses expresos y clones.

El señor BURGOS.- ¿Esos son los Bali?

El señor DE CEA.- Sí, señor diputado. Esos son los Bali.

Con esto, señor Presidente, quiero dejar en claro que es perfectamente posible que producto de la suma de todas estas modificaciones haya resultado una malla muy distinta a la original, a la de los amarillos, en la periferia.

El señor HALES (Presidente).- Considero muy completas sus respuestas, pero como hay más diez diputados inscritos para formular preguntas y debemos terminar en media hora más, me atrevo a pedirles que sean lo más sintéticos posibles, aunque no sé de qué parte de sus respuesta podrían haber prescindido para ser más breves.

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, tengo la percepción de que la empresa Fernández & De Cea carga con una pesada mochila, cual es ser consignada por la opinión pública, y al menos en mi caso hasta antes de



escucharlos, como los grandes responsables de haber diseñado y puesto en marcha un fracaso, como fue el Transantiago.

Pero, a la luz de las exposiciones, me voy dando cuenta de que ellos van restringiendo su grado de competencia y de asesoría, y a veces cuesta saber qué tanto fueron escuchados, qué tanto caso se les hizo.

Es respecto de eso que quiero hacer algunas preguntas específicas, porque el señor Fernández ha sido bastante explícito en dejar en claro que lo técnico es lo técnico y no corresponde que vaya más allá. Pero pareciera ser que las contrapartes de ustedes hicieron caso omiso de algunas sus recomendaciones o bien que ustedes no fueron lo suficientemente claros al expresarlas.

En vuestra exposición ustedes establecen una serie de causas inmediatas que justifican la visión que tienen del Transantiago y de los malos resultados alcanzados. Ahí hablan del déficit de buses, del déficit de infraestructura, de la responsabilidad de hacer adecuada gestión de flota; de usuarios no preparados para el cambio, mal informados y una serie de cosas más.

En concreto, quiero que me digan en qué fecha elaboraron el primer informe acerca de los problemas que enfrentaría el Transantiago, a quién se lo entregaron y si advirtieron en algún momento que los números no calzaban. Me refiero al número de buses. ¿Sabían, por ejemplo, que con las condiciones que iban a funcionar el Transantiago los costos iban a ser superiores a los ingresos del sistema?

Conocido el déficit de infraestructura que había -ustedes mismos señalaron que se había invertido sólo un tercio, más o menos, de los 637 millones de dólares que se debían invertir-, ¿advirtieron de este problema al Gobierno?

Por otra parte, probablemente ustedes eran la empresa más importante que asesoraba a las autoridades, pero ¿es posible saber si solamente ustedes advirtieron esas cosas o si había contrapartes u otros que también hicieron ver esta situación? Porque, vuelvo a insistir, creo que cargan con una mochila muy pesada, no sé si justa o injusta, porque no sé si advirtieron a tiempo muchas cosas importantes, pero al menos está claro que no les hicieron caso.

La segunda pregunta tiene que ver con el diseño de la malla del recorrido de Transantiago, que sí fue responsabilidad de ustedes. Me gustaría saber cuáles son los supuestos en que basaron su modelo y si se cumplieron dichos supuestos. Lo consulto porque está claro que el número de buses se redujo muy por debajo de lo necesario para disminuir los costos del sistema. Entonces, quiero saber cómo pudo generarse un

diseño que después fue claramente mal acompañado por una cantidad de buses insuficiente.

En tercer lugar, respecto del tema de las incompatibilidades, me gustaría saber si la empresa Fernández & De Cea o si alguno de sus socios aquí presentes tiene y tuvo algún vínculo o relación contractual de asesoría o de otro tipo de materias con la empresa Sonda o con alguna de las empresas que presta servicios al Transantiago.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, en cuanto a la primera pregunta, la primera vez que quedó claro que había problemas operacionales serios fue cuando entregamos el primer análisis de la fase final. Recordemos, y hemos insistido, que terminamos nuestros análisis en 2004 y desde ahí nadie nos contrató hasta el 2006. Pasaron dos años en que estuvimos fuera de los análisis realizados en Transantiago.

En 2006 se nos pidió hacer un análisis con la actualización de todos los antecedentes que en ese momento se conocían. Recordemos que inicialmente Transantiago iba a partir en 2005, que en los supuestos de la operación del sistema había varias condiciones de corredores y de otras características operacionales que hicieron que nuestro diseño estratégico, por ejemplo, considerara velocidades de entre 20 y 22 kilómetros por hora para los buses troncales.

Cuando se nos contrató para realizar los análisis finales, había tres aspectos fundamentales que habían cambiado.

Primero, que la implementación del sistema se iniciaría en 2007 y no en 2005. Eso tenía un importante ajuste de demanda, porque recordemos que el período 2000 a 2005 correspondió con un cierto período de crisis que se recuperó a fines de 2004-2005, y tuvo una influencia en evoluciones importantes de demanda. Por lo tanto, había que actualizar la demanda que inicialmente se consideraba para 2005 a 2007.

Segundo, que se sabía que ciertas condiciones operacionales no iban a estar, porque el supuesto del diseño estratégico original consideraba corredores segregados de buses. Esos corredores no estaban, por lo tanto, se sabía que las condiciones operacionales iban a ser significativamente peores que las que habían sido consideradas en el diseño. De hecho, hoy hay velocidades que están entre 17 y en algunos casos 18 kilómetros por hora, lo cual es muy distinto a 20 y 22. Entonces, esos aspectos hicieron recomendable revisar de nuevo cuál iba a ser la operación de Transantiago en esas condiciones.

En esa marco, nuestro primer análisis indicó que la situación iba a ser bastante complicada,

que los tiempos de espera en ese sistema, en que había muchos servicios sobrecargados, no serían de 4,5 ó 5 minutos como se había obtenido en el diseño operacional, sino que eran superiores a diez y doce minutos, en promedio.

Obviamente, ese análisis se hizo con la flota resultante de la licitación, que fueron los 4.500 buses.

Para completar el análisis, en esas mismas condiciones, se hizo una optimización para ver cuál sería el número de buses para que volviéramos a las condiciones razonables de operaciones, y dado que las condiciones habían cambiado, ya no fueron 5.100, como fue el caso de nuestro análisis inicial, sino 5.900 buses.

Después, nos movimos entre 5.400 y 5.622 buses, hasta el final.

Por lo tanto, esas fueron nuestras indicaciones.

Quisiera repetir lo que he dicho: se dan a través de nuestros estudios. Si las cifras son claras o no, se puede juzgar a través de los mismos estudios.

Todos nuestros estudios tienen conclusiones. Si ustedes leen esas conclusiones, podrán apreciar si nuestras estimaciones e indicaciones son claras o no. No me parece prudente que debiera juzgar eso, porque, obviamente, a nosotros nos parecen claras.

El señor DE CEA.- Perdón, señor Presidente, pero quisiera complementar lo del caso omiso.

Con nuestras recomendaciones de flota, recibieron una cierta tensión.

Seríamos injustos al decir que se nos hizo caso omiso. Más bien diría que recibieron atención parcial y tardía. Pero recibieron atención.

Ayer, por ejemplo, me di el trabajo de escuchar su larga sesión, y escuché al subsecretario decir: "No, nosotros le hicimos caso a Fernández & De Cea. Pedimos 5.600 buses."

Bueno, primer error -y digo que es parcial- los 5.600 buses debían ser operativos, lo que significa una flota un poco superior, del orden de 6.000 ó 6.100. Pero él dice: "Pedimos 5.600." De hecho, se pidieron, porque, posteriormente, hemos sabido que fue entre febrero y marzo. Por eso digo que es tardío. Luego, incompleta, porque no fueron todos los que había que pedir. Pero se pidieron.

Lo importante ahora, luego de que tenemos información de la realidad, es que fue tardío, insuficiente. Y la forma hecha con contratos provisorios o transitorios atentó contra la calidad de la flota disponible. Lo que hoy día tenemos es la realidad.

Ése es un dato objetivo, que se puede medir. Y, lo que existe en estadísticas, es que, a pesar de que haya 5.600 buses inscritos, de los cuales una parte importante es transitoria, nunca en una hora punta en Santiago han funcionado más de 4.500 buses. Y hay 5.600 inscritos.

Pero el problema -y eso tiene que ver con lo tardío y con la forma- es que, al ser transitorios, ningún operador puso órdenes de compra por sus buses. Para tener buses nuevos, hay que comprar buses nuevos. Cuando se ponen transitorios, los operadores arriendan buses viejos. Estos eran lo peor que quedaba de los buses amarillos, porque habían salido de la licitación. Luego, esos buses transitorios son los que tienen muy poca disponibilidad. O sea, una proporción muy alta; no el 8 por ciento, como suponemos nosotros, como promedio. Esos buses tienen hasta 30 ó 35 por ciento de indisponibilidad.

Luego, tenemos buses inscritos. Pero no tenemos buses que funcionen. Digo esto, porque la verdad es que detrás de esa reacción nos hicieron un poco de caso. No seamos injustos. Nos hicieron caso. Pero, tardíamente, a mi juicio, porque la información estuvo algunos meses antes, y había tiempo para que se compraran buses nuevos.

Ésa es mi respuesta.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Enrique Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, quiero responder sobre las relaciones entre la empresa Fernández & De Cea y las otras asesorías al Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Perdón, tiene la palabra el diputado señor Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, la pregunta precisa es si la empresa Fernández & De Cea, como tal, o alguno de sus socios tiene o ha tenido alguna relación contractual de asesoría o de prestación y venta de servicios determinados con la empresa Sonda u otros que abastecen a Transantiago.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, la empresa Fernández & De Cea es de consultoría. Por lo tanto, no está dentro de sus actividades realizar asesorías ni implementaciones tecnológicas.

Fernández & De Cea, como tal, nunca ha tenido alguna relación contractual con Sonda.

Sin embargo, existe una empresa llamada Vía Nauta, en cuya creación participó Fernández & De Cea, en 1992. Es una empresa que desarrolla soluciones llamadas ITS, sistemas de transporte inteligente, para gestión de flota.

Esa empresa, hasta junio del presente año, tuvo clientes privados, ninguno relacionado con Sonda.

En junio, esa empresa fue llamada, dentro de un listado de todas las empresas que participan de ese tipo de actividades en Chile, por el AFT para la implementación de la tecnología GPS en la flota auxiliar.

Esa flota auxiliar corresponde a la transitoria que acaba de referirse Joaquín De Cea, y que no había sido implementada por Sonda por la mala calidad de los buses.

Se le pidió a Vianauta que hiciera un piloto para mostrar si tenía tecnología que pudiera resolver ese problema, junto con otras empresas a las que se les solicitó lo mismo.

De acuerdo con los resultados, el AFT decidió solicitarle que instalara GPS en la flota transitoria.

En un comienzo no pensamos que esto generaba algún problema, pero nos empezamos a dar cuenta de que había ciertas malas interpretaciones respecto de la actuación de Vianauta, a través del AFT en Transantiago, y nuestra asesoría personal al ministro.

Por lo tanto, teníamos que darle una solución real a ese problema y decidimos que la única forma era salir de esa empresa como accionistas, tanto Joaquín De Cea como yo.

Hace aproximadamente un mes empezamos a hacer las gestiones para lograrlo y podemos decir en este momento que la semana pasada terminamos de vender nuestras acciones y estamos absolutamente fuera de esa empresa.

Además estábamos produciendo problemas a los otros socios, generando inconvenientes para que la empresa desarrollara su actividad propia. Creemos que esa empresa tiene soluciones interesantes que podría desarrollar en el mercado, pero dado el problema que estaba apareciendo, la estábamos dificultando.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, solicito que la respuesta del señor Fernández, dado que fue parcial y tardía, por constituir un hecho relevante para el informe, se anote separadamente para el análisis posterior.

El señor HALES (Presidente).- Solicito a la Secretaría que registre la solicitud del diputado Patricio Melero para construir un borrador.

El señor MELERO.- Me gustaría que nuestros invitados fueran más explícitos respecto de la fecha en que elaboraron el primer informe con los problemas, a quién se lo entregaron y si esas advertencias fueron hechas a las máximas autoridades, a objeto de poder consignarlo.

Ustedes han reconocido que Vianauta prestaba servicios de implementación de GPS a la flota auxiliar desde junio.

¿Quiénes eran los dueños de Vianauta? Me refiero a los que conformaban su composición societaria.

Posteriormente, estimaron incompatible y poco prudente su permanencia en la empresa, por eso tomaron la decisión de vender. ¿Por qué no tuvieron esa consideración cuando se presentaron?

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14:10 horas?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte, en el uso del tiempo del diputado Melero.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, para complementar, ¿participaron en algún proyecto conjunto con Sonda? ¿Lo hicieron en alguna repartición pública pidiendo fondos públicos? ¿De qué se trata? ¿Por qué monto? ¿Con qué objeto lo hicieron?

El señor HALES (Presidente).- Se suspende la sesión para ir a votar a la Sala.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión.*

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

Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, entiendo que la pregunta tiene tres partes. Voy a contestar cada una por separado.

La estructura societaria de Vianauta es la de una sociedad anónima cerrada. Fernández & De Cea eran socios mayoritarios, pero también había socios minoritarios.

Las acciones fueron vendidas y traspasadas a través de escritura pública en la Notaría de don Raúl Undurraga Laso. Allí se encuentran los detalles de la operación.

No vimos un conflicto que terminamos considerando porque pensamos con la lógica de una sociedad anónima privada. En ella se pueden presentar conflictos de intereses, pero pueden ser manejados por las partes.

Fernández & De Cea no asesora ni ha asesorado nunca al Gobierno en tecnología. Por esa razón y desde el punto de vista privado, seguimos sin ver ningún conflicto ni incompatibilidad.

Además, en el caso de Vianauta se estaba ayudando a resolver un problema grave en beneficio de todos, del AFT, de la comunidad, complementando a Sonda, etcétera.

Después nos dimos cuenta de que el carácter político del proyecto podía llevar a malas interpretaciones. Esas cosas aparecen en la prensa y no siempre se tiene la posibilidad de aclararlas. Por lo tanto, tomamos la decisión de salirnos de la empresa.

La historia de Vianauta versus Sonda.

En 2005, Vianauta y Sonda presentaron un proyecto en Consorcios Tecnológicos de Corfo.

Esos proyectos están orientados a desarrollar nuevas tecnologías y requieren que se unan al menos dos empresas de tecnología con un centro de investigación. Por lo tanto, se unieron para presentar un proyecto, Sonda, Vianauta y la Escuela de Ingeniería de la Universidad Católica.

Quiero aclarar que este proyecto estaba orientado explícitamente a soluciones para flotas de camiones. Toda la actuación y desarrollo inicial de Vianauta fue primero en el ámbito de plataformas para flotas de camiones. Por consiguiente, este proyecto estaba presentado para hacer investigación y crear nuevos productos que ayudaran a la gestión eficiente de flotas.

En aquel tiempo no había empezado Transantiago y tampoco había problemas, pero se preveía que podía aparecer alguna incompatibilidad. Por lo tanto, si este proyecto tenía que ver con buses, se explicitó que no se iba a entrar en nada que tuviera que ver con flotas de buses que pudieran ser interpretados como elementos a usar para Transantiago, situación explícita en el proyecto.

El señor MELERO.- Respecto de la composición accionaria de Vianauta, el señor Fernández dijo que la empresa Fernández & De Cea no tenía ninguna participación. Ahora me ha dicho que sí.

En consecuencia, quiero saber si lo hacen como empresa o lo hacen en calidad individual.

También quisiera que me precisaran quiénes son los otros que integraban la sociedad de Vianauta y la fecha exacta en que se disolvió la participación de ustedes en ella.

A su vez, quiero que me señale cuáles son los vínculos de las empresas Controloptimo y Citymovil con la empresa Vianauta y si la empresa Controloptimo, que entiendo vinculada a Vianauta, está hoy prestando servicio en el control de frecuencia de buses, contratada sin licitación y en forma directa por el Ministerio o por Transantiago.

El señor FERNÁNDEZ.- En primer lugar, no hay ningún contrato de Transantiago ni del Ministerio para gestión de flota por parte de Vianauta.

Segundo, lo que usted menciona como empresas, no son sino marcas de Vianauta, por ejemplo, Controloptimo, que tiene áreas de gestión de camiones, de flota y de vehículos privados. Está orientada, en general, a dar soluciones para el uso eficiente de sistemas de transporte.

También está Citymovil, dedicada a soluciones de individuos particulares, que quieren andar por una ciudad y tener buena información vial.

Respecto de la composición societaria, no me corresponde dar antecedentes de otros socios ni involucrarlos. Nosotros podemos dar antecedentes de nosotros.

El señor MELERO.- Entiendo entonces que Controloptimo y Citymovil son marcas, siendo Vianauta el dueño de esas marcas.

Quiero explícitamente saber, si bajo alguna de estas marcas, o través de Vianauta, ustedes tienen algún contrato relacionado con el control de frecuencia de buses.

El señor FERNÁNDEZ.- Existe una empresa suburbana que tiene 4 buses y que utiliza control de flota a través de Vianauta, pero es una empresa que no tiene nada que ver con Transantiago ni con el Ministerio.

El señor DE CEA.- Es un proyecto piloto para un servicio entre Lampa y Metro Recoleta, de la Inmobiliaria Valle Grande y que funciona con 4 buses. Esa es exactamente la única relación con algo que se parezca a buses de Santiago.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, voy a pedir la opinión de nuestros invitados sobre un reportaje que apareció el lunes 13 en "La Nación", que dice lo siguiente:

"La comparecencia de la consultora Fernández & De Cea ante la Comisión Investigadora provocaron reacciones en varios actores".

Se agrega: "No es cierto lo que dice Fernández & De Cea -sostuvo un operador-, nunca advirtieron la falta de mil buses". Su titular dice: "Operadores desmienten a Fernández & De Cea. Al revés, defendieron los alrededor de 4.800-4.900 buses para fijar la tarifa en 380 pesos, y eso ocurrió el 10 de enero de 2007 en una reunión de los gerentes de los operadores con Joaquín De Cea, socio de Enrique Fernández, en las oficinas de Transantiago de calle Nueva Cork. Fue un día antes de que se informara el valor del pasaje y el costo cero en los transbordos. Todos los operadores pueden confirmar lo mismo".

Pido que se pueda responder a estos dichos para aclararlos.

Con anterioridad a esta reunión, ¿solicitaron formalmente reunirse con los operadores? Si no hubiese sido así, ¿por qué no lo hicieron? ¿No creían que era importante interactuar con los operadores para intercambiar puntos de vista e insistir en la necesidad de tener una mayor cantidad de buses?

En este reportaje, el señor Javier Etcheberry se refirió a ustedes como una empresa prestigiosa, pero, dice: "pero nunca supe que opinara distinto sobre el número de buses. Ni me lo dijeron



ellos a mí ni me hicieron saber a través de terceros. Tampoco la gente de Sectra, de la subsecretaría de la Coordinación, dijo que había este tipo de comentarios". ¿Qué opinión les parece las palabras del ex ministro? ¿Tienen algún documento que avale la postura de ustedes? ¿Cómo evaluarían ustedes la gestión del AFT? ¿Cuál creen que ha sido el grado de responsabilidad que ha tenido dicho organismo en el problema que hoy nos convoca?

A propósito de que hasta el día de hoy están asesorando al ministro Cortázar, ¿creen que les cabe algún grado de responsabilidad respecto de los graves problemas que ha experimentado el plan de transporte? ¿Existe un mea culpa respecto de la gestión de ustedes?

Por último, con todos los antecedentes que tenía el Gobierno, ¿ustedes creen o consideran que con todos esos antecedentes se podía tomar la decisión de partir el 10 de febrero o se justificaba aplazar? ¿Ustedes son o no partidarios de haber empezado con el big bang?

El señor MONTES (Presidente accidental).- Tiene la palabra el señor De Cea.

El señor DE CEA.- Señor Presidente, respecto de esta información, quiero decir que efectivamente no hemos advertido de nada a los operadores, porque los operadores nunca nos han contratado para nada. Obviamente, nuestra participación siempre está relacionada con el Transantiago, que era la contraparte de nuestro estudio. Nunca solicitamos tener una reunión con los operadores, porque no nos corresponde de ninguna manera. Insisto, nuestra participación es a partir de un estudio de consultoría que tiene unas bases de licitación, que tiene unos objetivos claros y unas tareas específicas, y en las tareas de este estudio no hay ninguna que tenga que ver con traspasar información a los operadores.

Dicho esto, es cierto que en enero Transantiago hizo una presentación a los operadores en la que mostró algunos resultados de las últimas simulaciones que se habían hecho hasta fines de diciembre.

A esa presentación nos invitaron como consultores y observé que Cabrera mostró los últimos resultados después de las medidas de mitigación de los problemas de Metro. Ése era el objetivo de nuestra presentación.

En consecuencia, no condujimos la presentación ni ella fue de nuestra responsabilidad. Sí tenemos que decir que los informes que acabamos de traer corresponden a la información oficial, a partir de la cual se extrajo información para esa presentación que hizo Transantiago como dueños de la información que entregábamos.

El hecho de que se afirme que "yo los traté de convencer de que esto se financiaba", no es posible. No podría haber tratado de convencer a ningún operador, ya que no me correspondía, pero es posible que haya preguntado algo o haya dicho algo a partir de unos cuadros de análisis financiero de Transantiago, hecho por Transantiago y que no hacemos nosotros -nunca lo hemos hecho- y, a partir de algún comentario, pueden ellos haber concluido algo.

Los números que se citan en esa publicación no tienen absolutamente nada que ver con los números del informe que tenemos y que hemos traído. Es más, ellos señalan una simulación específica, que es Tar 7, que dentro de la metodología explica que en un determinado escenario se dieron muchas estructuras tarifarias y el séptimo escenario era Tar 7, que es el que ellos mencionan.

Si ustedes observan, en el informe que acabamos de entregar y que es el que entregamos a nuestra contraparte, Tar 7 da unas cifras que no tienen relación con lo que ellos mencionan.

El número de buses de nuestro escenario es muy superior al que ellos mencionan en este artículo, pero, obviamente, nosotros participamos en esa reunión, como asistente, y Enrique Cabrera, con una presentación acerca de los perfiles de carga de las líneas de Metro.

El señor CABRERA.- Tal como ha dicho Joaquín, en esta hoja se encuentra el resultado de esta simulación que se indica como Tar 7 y nos llama mucho la atención este resultado que aparece en la publicación, puesto que el total de flota operativa que figura en ella es de 5.631 buses, como consta en el informe que he entregado hace un momento al señor Presidente de la comisión investigadora.

El señor FERNÁNDEZ.- Un señor diputado afirmó que el ex ministro Etcheberry habría dicho que somos una empresa prestigiosa y que hacemos bien nuestro trabajo, pero que jamás él supo que existiera información nuestra respecto de diferencia en número de buses.

Como hemos dicho varias veces, a partir de octubre de 2004 hasta agosto de 2006, no participamos en ningún análisis de Transantiago.

Recuerdo que cuando asumió el ministro Etcheberry, nos llamó a una entrevista personal, para que le diéramos opiniones acerca del proyecto y de los antecedentes que teníamos sobre él. Le entregamos las opiniones y antecedentes que en ese momento existían. Creo que después nunca más nos reunimos con él, por lo menos para tratar estos temas y, por lo tanto, no veo que tuviéramos ninguna obligación de darle a él, como persona, ya no como ministro, información sobre los estudios que estábamos realizando para otras instituciones.

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

El señor DE CEA.- Señor Presidente, quiero complementar el tema, por cuanto, como esto es dinámico en el tiempo, es cierto que el ministro Etcheberry no estaba en el momento en que vimos todos estos escenarios, entre septiembre de 2006 y enero de 2007, pero sí al momento de las bases de licitación del Transantiago. Él dice que nunca supo, lo cual es muy probable, por cuanto no fue informado por sus subalternos de que nosotros tuviéramos una opinión distinta sobre el número de buses.

Sin embargo, ayer estuvo en esta Comisión el coordinador del Transantiago, el señor Aldo Signorelli, quien dijo claramente que nosotros habíamos recomendado una cantidad de buses que no fue considerada como la cifra en la licitación, sino que, como existía una controversia sobre la demanda, habían querido ser prudentes y pusieron un rango que incluía nuestra cifra, pero era más extenso y había un mínimo y un máximo, y el resultado de la licitación fue el mínimo. Obviamente, nuestro dato debe haber sido tan conocido, que formó parte de las bases de licitación. Nosotros entregamos nuestro dimensionamiento y se hizo un rango sobre él.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, ¿cómo les ha ido en la gestión del AFT?

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, no nos corresponde entrar en un tema que no es nuestra especialidad como consultores. El AFT es algo totalmente aparte de nuestra participación en el Transantiago y no nos sentimos con la autoridad para encontrar responsabilidades en temas que son ajenos a nuestra especialidad.

En cuanto a la responsabilidad de Fernández & De Cea, lo hemos dicho varias veces, hablamos por nuestros informes. Como técnicos, no tenemos más responsabilidad que la de entregar un buen producto, el mejor producto técnico posible. De ahí en adelante, las decisiones las toman personas que no sólo tienen que considerar estos elementos, sino una cantidad de otros elementos en situaciones mucho más difíciles que aquellas que analizamos. No queremos arrogarnos más capacidad que la que realmente tenemos en este tema. Nuestra capacidad es técnica, no es política ni de otra índole.

Respecto de si se justificaba partir el 10 de febrero, debo decir que estábamos actuando fundamentalmente en el tema de los buses en el momento en que se tomó la decisión. Siempre pensamos que el sistema tecnológico iba a funcionar perfectamente. Sabíamos que no había un sistema de información adecuado, problema que ha sido muy grave. Tampoco sabíamos que se iban a producir los problemas de

incentivo creados por las bases de los negocios, los contratos y los cambios contractuales. En consecuencia, teníamos información parcial. Pero si hoy día supiéramos todo lo que ocurrió a posteriori, nos parece que fue arriesgado tomar la decisión de lanzar el proyecto en las condiciones que hoy tenemos.

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

El señor CABRERA.- Señor Presidente, el diputado señor Melero preguntó en qué fecha se alertó y a quién.

Como se puede ver en el cuadro, nuestro informe fue entregado el 1 de septiembre de 2006, en el cual aparece una estimación de flota bastante superior a la que ya estaba comprometida por los operadores y, además, se señala cuál sería el impacto de no contar con ella.

El señor MELERO.- ¿Esa flota está entre 5.932 a 6.400 buses?

El señor CABRERA.- Sí. ¿A quién? Al coordinador del Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quién era el coordinador en esa fecha?

El señor URIARTE.- ¿Qué persona natural?

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, nuestra contraparte es técnica. Como técnicos, no tenemos una relación directa con los directores de servicio. En este caso, no tuvimos relación ni con el director de servicio de Sectra ni con el de Transantiago. El director de servicio no forma parte de las contrapartes.

Por lo tanto, esa pregunta se puede contestar viendo quién era el coordinador de Transantiago en ese momento. Insisto, el coordinador nunca formó parte de la contraparte ni tampoco el secretario ejecutivo, en el caso de Sectra, porque no es su función.

El señor HALES (Presidente).- De acuerdo. Pero, para efectos de esta Comisión, hay un coordinador que dirige la institución y que tiene responsabilidad. De modo que ustedes entregan el informe a la institución. A nuestro juicio, eso es clave para saber quién tiene la responsabilidad.

El señor MELERO.- Señor Presidente, eso es clave para saber cuán directa o indirecta era la responsabilidad. Ahora parece que es indirecta. Sin embargo, en la sesión pasada ustedes señalaron que el señor Fernando Promis había dicho que eran unos ineptos. Entonces, ¿fue directa o indirecta la ineptitud?

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, la aseveración que hice en la sesión anterior, que fue en un momento de mucha franqueza, respecto de nuestras relaciones...

El señor HALES (Presidente).- Nosotros le pedimos que mantenga esa franqueza. Por cierto, no se vaya de esta Comisión sin decirnos la verdad.

El señor FERNÁNDEZ.- Por supuesto, señor Presidente. Quiero resaltar que, en un momento de gran franqueza, me referí a las expresiones u opiniones de la contraparte.

Cabe recordar -observé muy bien la sesión por televisión- que cuando dije eso se preguntó por quién, ante lo cual dije que la contraparte. Posteriormente, se insistió en consultar sobre quién era el coordinador y alguien respondió...

El señor HALES (Presidente).- Le pido disculpas, pero los señores diputados están intelectualmente capacitados para sacar sus propias conclusiones. Si usted tiene sugerencias, le agradezco que las haga llegar a la Comisión.

Tiene la palabra el señor Cabrera.

El señor CABRERA.- Señor Presidente, el informe se entregó el 1 de septiembre de 2006 y en informes posteriores se iban ratificando las citas que estábamos obteniendo.

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

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, en un reportaje del diario La Nación se señala lo siguiente: "No es cierto lo que dice Fernández & De Cea -sostuvo un operador-, nunca advirtieron la falta de mil buses. Al revés, defendieron los alrededor de 4.800 ó 4.900 buses para fijar la tarifa en 380 pesos, y eso ocurrió el 10 de enero en una reunión de los gerentes de los operadores con Joaquín De Cea, socio de Enrique Fernández."

Por lo tanto, quiero saber si desmienten haber señalado esto, que defendieron la cantidad de 4.800 ó 4.900 buses que apareció en la prensa.

Asimismo, ustedes están precisando que el entonces ministro Etcheberry nunca supo eso, porque él no estaba en el cargo al momento de la definición de los buses ni nunca se le hizo saber a Sectra, ni a la Subsecretaría de Transportes ni a la Coordinación de Transantiago que habría este tipo de comentarios, porque el ministro Etcheberry también asevera eso en este reportaje.

¿Ustedes desmienten estas afirmaciones?

El señor DE CEA.- Voy a responder la parte de los operadores. Quiero desmentir esa afirmación de la manera más enfática. Fernández & De Cea no tuvo ninguna reunión con los gerentes de los operadores. En mi intervención expliqué que fuimos invitados a una presentación que hizo Transantiago a los operadores, en la cual se les iba a comunicar algunos resultados obtenidos en los últimos análisis. En esa oportunidad, Enrique Cabrera presentó resultados

sobre las cargas de las líneas de Metro. Reitero, no fue una reunión organizada por nosotros, sino que la organizó Transantiago y fuimos invitados en el mismo carácter que ellos.

El señor FARÍAS.- ¿Defendieron la cifra de 4.800 buses?

El señor DE CEA.- Nosotros no defendimos nada. Tendríamos que haber estado locos para defender una cifra, en circunstancias de que días antes habíamos entregado nuestro informe, que les acabamos de entregar a ustedes, con una cifra completamente distinta a esa. No defendimos ninguna cifra de buses. De hecho, ayer hablamos con el periodista que escribió esta noticia y quedamos de conversar con él, por lo que seguramente aparecerá un desmentido.

El señor FARÍAS.- Falta responder la pregunta sobre el señor Etcheberry.

El señor FERNÁNDEZ.- Lo único que podemos repetir respecto del señor Etcheberry es que nuestros análisis que dejaban en claro cuál es el problema que habría en la implementación de Transantiago comienzan en agosto de 2006, fecha en que el señor Etcheberry ya no era ministro. Repito: la información siempre fue entregada a nuestra contraparte. Ahora, depende de ella a quién se la quiera entregar. Si hay un problema de transmisión de esa información depende de la contraparte. No podemos saltarnos conductos; tenemos contratos que especifican en qué forma es nuestra participación y el ministro no forma parte de ninguna contraparte.

El señor DE CEA.- Quiero complementar algo que ya dije, pero que al parecer no se entendió bien. En el tema del ministro Etcheberry intenté decir que la forma cómo se licitaron las vías da cuenta de que se consideraron nuestros datos y eran conocidos; tan conocidos que quienes construyeron las bases usaron nuestra información para definir el nivel de buses que debería existir en las distintas unidades de negocio.

Probablemente, entre las autoridades o entre quienes estaban trabajando en niveles superiores a los nuestros hubo dudas sobre la real dimensión de la demanda, dado que en ese momento se registraba una caída en el Metro y estaban inquietos de si verdaderamente la demanda estaba subiendo o bajando. Decidieron hacer un test de mercado, como dijo ayer Aldo Signorelli, y suponer el nivel que nosotros definimos, el nivel inferior y el nivel superior. Me imagino que el ministro Etcheberry estaba enterado del nivel inferior.

El señor HALES (Presidente).- Eso ya fue explicado.

El señor DE CEA.- Es que nuevamente me lo volvieron a preguntar.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.30 horas?

**Acordado.**

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, ayer el señor Signorelli planteó que no había ninguna alternativa al diseño alimentador-troncal para enfrentar lo que existía. Su respuesta fue que nadie dijo que se pudiera hacer algo distinto.

Como nuestros invitados participaron en consultorías y asesorías, pueden decirnos si fue efectivamente así. ¿No hubo nadie que dijera lo contrario? ¿No hubo nadie que se opusiera al diseño alimentador-troncal? ¿No hubo nadie que alertara o planteara algo distinto?

En segundo lugar, creo que el tema de los buses está absolutamente claro y acotado, así es que voy a pasar al de la infraestructura.

Entiendo que Fernández & De Cea sólo asesoraron en el diseño estratégico, no en el detalle. Ahora, el diseño estratégico se basa en el sistema alimentador-troncal, el cual requiere vías exclusivas, segregadas, que son aspectos relacionados con la infraestructura.

La pregunta es si tuvieron la posibilidad, aunque sea tangencial, de advertir que la infraestructura de la ciudad no estaba preparada, y de las complicaciones que significaría para los habitantes de Santiago realizar las obras que se requerían. Asimismo, ¿tuvieron la posibilidad de advertir que era imposible que dichas obras estuvieran listas en 2005 ó 2006, por ejemplo, por las expropiaciones que había que realizar?

Insisto, aunque sea tangencialmente ¿tuvieron la posibilidad de advertir a alguien sobre todos esos problemas de infraestructura? Y si fue así, ¿recuerdan a quién??

En relación con las mallas de recorrido, me gustaría que nos explicaran cuál fue su relación con la Sectra, porque cuando recibimos al señor Malbrán, nos planteó que ellos eran un mero buzón. Entonces, quiero saber si hubo complicaciones o si hubo buena relación con la Sectra. Que nos expliquen en forma detallada lo que sucedió en esa materia.

También quiero que nos expliquen por qué dicen que los operadores no fueron escuchados. Es raro que no hayan sido escuchados, porque tanto los diputados de la época como los actuales siempre prestaron mucho oído a quienes querían participar y no pudieron hacerlo. Entonces, por favor, nos pueden explicar por qué dicen que los operadores no fueron escuchados.

Por último, quiero saber si nuestros invitados participaron en alguna licitación de sistema

de información del Transantiago, de lo que hoy es el Transantiago Informa y que antes era el SIAUT.

El señor HALES (Presidente).- ¿Quién va a responder?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, antes de que respondan, quiero ampliar una de mis preguntas. Pregunté por la infraestructura y por la malla de recorridos pero, ¿existirá algún otro aspecto clave del Transantiago que hayan podido advertir que venía mal?

El señor HALES (Presidente).- El diputado Uriarte ha pedido una interrupción con cargo a su tiempo, diputado Monckeberg. ¿Se la concede?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Sí, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Puede hacer uso de la palabra, diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, sólo quiero pedir que la Secretaría prepare un borrador aparte acerca de ControlOptimo, Citymóvil, Vianauta y todo lo que se pueda decir respecto de la pregunta que acaba de hacer el diputado Monckeberg en relación con la licitación a la que eventualmente se pudieron haber presentado nuestros invitados.

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que registre en los borradores de informes estos antecedentes para el debate de la Comisión.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Pero en cuaderno separado.

El señor HALES (Presidente).- La Secretaría ha ido preparando algunos antecedentes previos para el informe y hay un cuadro relativo a los primeros antecedentes, que fue solicitado por mí y entregado a los señores diputados. Entiendo que lo recibieron.

Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, respecto del sistema troncal-alimentador, nuestra opinión está contenida en un documento que entregamos en la sesión anterior. Y esa opinión va más allá de esto, porque se refiere a todo el problema de planificación y gestión de sistemas de transporte urbano. En dicho informe hablamos del Transantiago, de las soluciones a nivel mundial y de este tema.

Anteriormente, dijimos que pensamos que el concepto troncal-alimentador es adecuado, puesto que se basa en soluciones que han sido probadas en otras partes, a lo mejor en sistemas un poco menores al de Santiago, pero seguimos pensando que es la base para una buena solución si todo el resto se realiza adecuadamente.

Respecto de acuerdos o desacuerdos, también dijimos en la sesión anterior que pensamos que existía un gran acuerdo técnico respecto de este tipo de solución. De hecho, aquí han estado otros técnicos



que me parece que también han apoyado esta misma opinión.

Dijimos que nos parecía que el acuerdo no sólo era técnico, sino que técnico-político, porque si leemos en detalle lo que estaba en los programas presidenciales, éstos se refieren concretamente a que este sistema, por ejemplo, va a resolver los problemas especiales y temporales que tienen los recorridos anteriores. No veo de qué otra forma eso se puede interpretar. El sistema troncal-alimentador va a resolver los problemas de trazados que tiene el sistema directo anterior.

En verdad, no sabría qué más agregar, salvo que alguien quiera complementar mi respuesta.

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

El señor DE CEA.- Señor Presidente, sólo agregar que dijimos que había un consenso bastante amplio. Eso no significa que todo el mundo esté de acuerdo. Efectivamente, hay algunos expertos en transporte que opinan que un sistema troncal-alimentador no es mejor que un sistema de punto a punto, como las mallas amarillas.

No olviden que este concepto quedó definido en la Comisión Correa. En ese tiempo se discutió, y hay algunas opiniones de personas respetables, pero no exactamente del área de transporte público, pero transportista, que se han manifestado un poco dudosos de las ventajas.

También existe algún grado de disenso. Por ejemplo, la ingeniera Gloria Hutt dijo que el sistema troncal alimentador no es que fuera malo, sino que sin la infraestructura de apoyo podía no funcionar. Eso es lo que entendí de sus conclusiones. Ella no dice que es malo, sino que "sin la infraestructura", cosa que es bastante compartida por todos los técnicos.

Sin embargo, el sistema de corredores segregados podía haber sido reemplazado mientras se completaba toda la infraestructura por algo como un programa o plan que hace algunos años se llamó P 7; esto es, que en determinados ejes troncales de mucha importancia en las horas de punta se dejaran calles exclusivas para los buses. Evidentemente, bajo esa forma los corredores más importantes podrían haber funcionado bien a la espera de que estuviera terminada la infraestructura.

Pero el consenso es bastante amplio, aunque no total.

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

El señor CABRERA.- Señor Presidente, voy a complementar la respuesta al diputado señor Monckeberg leyendo textualmente uno de nuestros informes, para que vea la claridad con que expusimos en

algunos momentos respecto de qué pasaría si es que faltaban determinados elementos. Daré lectura a un extracto de conclusiones de un análisis que hizo Fernández & De Cea en 2003:

"En síntesis, en un sistema reestructurado el tiempo de trasbordo, caminata y espera es con frecuencia superior a una situación similar a la actual. Así, la fuente de beneficio por ahorro de tiempo de viaje es el menor tiempo de viaje en vehículo. Si éste no existe, entonces se evapora la fuente de beneficios sociales por tiempo de viaje, menor consumo de recursos... El sistema requiere las inversiones en infraestructura que dan origen a los beneficios sociales por disminución de tiempos de viaje."

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguna réplica?

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- No, señor Presidente, faltan otras preguntas.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, en la licitación del sistema de información se presentaron distintas empresas, básicamente expertas en informaciones, comunicaciones y tecnología. Una de ellas fue Quintec, con la empresa Prolam, en comunicaciones.

Esas dos empresas solicitaron a Fernández & De Cea que las apoyaran en aspectos técnicos de transportes, porque pensaban que era conveniente tener información sobre la forma en que se comportan los usuarios. Además, sobre el tipo de usuarios que tiene el sistema para dar una buena comunicación.

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor HALES (Presidente).- ¿Y cuál era la relación con Sectra?

El señor FERNÁNDEZ.- La relación con Sectra en el estudio y en el diseño de recorrido fue normal.

Entregamos nuestro informe, y fue normal. Nuestro resultado final fue de 5.100 buses operacionales. Insisto, todos nuestros buses son operacionales en la calle. Y fue aceptado, sin comentarios. Nunca hubo discusión sobre los resultados.

El señor DE CEA.- Perdón, señor Presidente, para complementar, quiero señalar que hubo una buena interacción y no tuvimos problemas con la contraparte.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

Tiene la palabra la diputada señora Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, quiero que se precisen dos cosas.

Como hablaron de infraestructura, quiero saber si hicieron notar alguna otra deficiencia. Por ejemplo, sobre el sistema de información: que las mallas de los recorridos finales se dieron un mes antes de que se echara a andar el sistema.

¿Qué sistema de información podían entregar a la población con un mes de antelación?

¿Hicieron ver algo sobre las bases de licitación? ¿Si estaban mal hechas? ¿Cuál es su opinión al respecto?

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

El señor CABRERA.- Señor Presidente, me encantaría leer un punto que figura en los informes que entregué hace un momento, a fin de reflejar que otros elementos están involucrados.

En ese momento, cuando se entregaron esos informes, se alertó respecto de la información a los usuarios. Se planteó que éstos debían estar debidamente informados de las situaciones operacionales del sistema. Ello, para tomar decisiones que fueran consistentes con las condiciones y con la oferta a considerar.

El señor HALES (Presidente).- Señor De Cea, ¿podría contestar respecto de las bases de licitación?

El señor DE CEA.- Señor Presidente, nosotros no participamos en el diseño. Tuvimos alguna participación en ciertos aspectos que eran importantes. Por ejemplo, desarrollamos un modelo de costos de operación.

Un señor DIPUTADO.- Queremos saber su opinión.

El señor DE CEA.- Ahora, con el tiempo, es fácil dar una opinión, pero no era nuestro tema.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, respeto mucho la calidad profesional y la trayectoria de nuestros invitados, pero me sorprendió el hecho de que además de ser académicos y consultores fueran empresarios que tuvieran participación en otro tipo de negocios asociados. No lo sabía.

El diputado Maximiano Errázuriz emplazó en la Sala al ministro para que recibiera a Sebastián Piñera y a su equipo de asesores encabezados por Fernández & De Cea.

¿Quiero saber si tiene algún fundamento? El diputado Errázuriz siempre dice la verdad, pero de igual forma quería consultárselos.

A estas alturas nos vamos formando una opinión acerca de quién fue el cerebro del nuevo

sistema. En Germán Correa, Sectra, Fernández & De Cea y Gibrán Harcha.

Me preocupa lo ocurrido y lo que viene para adelante. El análisis de nuestros invitados dice que operaron sobre ciertos supuestos y que los problemas fundamentales estuvieron después de su participación, en la implementación. No se implementó todo lo que sugirieron y recomendaron. Por lo tanto, si se hubiera implementado correctamente todo habría estado muy bien.

Tengo muchas dudas de ese análisis y si los supuestos fueron adecuados. Creo que a la luz de la realidad es muy importante replantearlos para ver soluciones futuras.

También tengo dudas respecto de lo que hizo Fernández & De Cea. Trataron de hacerlo bien, no me cabe la menor duda, pero la manera en que se determinó y especificó la demanda es perfectamente cuestionable. Es decir, hubo problemas no sólo en el momento, porque todo estudio de demanda y especificación de demanda tiene una proyección, sino en la forma en que evolucionará.

El sistema se construyó a partir de los estudios que hicieron sobre la norma y con ellos se trabajó. Además, a partir de ahí diseñaron la oferta apropiada para responder a esa demanda y la malla de recorridos que debía responder a la misma. Me refiero a trazados, frecuencias, capacidad de los buses.

Fernández & De Cea determinó los troncales y los alimentadores específicos, no sólo los conceptuales. Me cuesta entender los supuestos de crecimiento del empleo con los que trabajaron, porque muchos de los problemas tienen que ver con que la evolución de las cosas fue más rápida de lo que el modelo probablemente estimó.

Los patrones de comportamiento de la ciudad también fueron cambiando desde que se partió hasta ahora.

Entonces, a juicio de ustedes, ¿cuáles fueron los vacíos e insuficiencias de las modelaciones que hicieron y de las propuestas estratégicas? ¿Qué errores técnicos hubo? No me refiero a los errores de implementación ni de los supuestos, aunque también me gustaría preguntarles por ellos.

No creo que el modelo troncal-alimentador sea el único posible para una ciudad con la complejidad de Santiago. Por ejemplo, se pueden agregar troncales, alimentador y circuitos locales, dada una ciudad de seis millones de habitantes, con los subcentros que existen. No veo por qué tiene que estar todo integrado en un modelo troncal alimentador si la ciudad claramente tiene movimiento autónomo.

¿Qué problemas hay en los supuestos? Me refiero al troncal-alimentador, áreas de negocios, porque la vida ha demostrado que son irracionales, y

que no haya competencia en esas áreas no es una verdad divina. Habría que revisarlo.

Tampoco es una verdad divina que la tarifa fuera sin subsidio, un supuesto que aceptaron, ni que el *big bang* tenía que operar como tal.

Me gustaría que las respuestas fueran sobre los supuestos y los estudios y especificaciones de demandas. Es importante reconocer problemas pasados, y entiendo que no lo hagan acá, porque, incluso, les puede generar problemas judiciales. Pero si queremos proyectar soluciones, debemos tener claro los supuestos que podrían ser muy abstractos, heroicos, como también los problemas de los estudios, de las propuestas que no eran las adecuadas.

Si no tenemos claro eso, tampoco lo estarán las correcciones en la base técnica.

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

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, se nos está responsabilizando de cosas que van más allá de nuestra participación. En la sesión anterior hicimos una cuidadosa exposición para explicarla.

Dijimos que en el esquema troncal-alimentador no se puede determinar la parte estable, eso necesita de un proceso posterior de actualización a nivel estratégico.

Nadie puede pretender implementar en 2005 y a partir de un estudio hecho en 2003, sin ninguna modificación. Se debe hacer un proceso de diseño operacional.

Ahora bien, tampoco hay un supuesto heroico. El problema se deriva del sistema que tenemos, que sigue sin incluir los elementos básicos considerados.

En nuestro análisis inicial contábamos con corredores segregados. Eso nos dijo la contraparte, y significaba tener ciertas velocidades. Pero no es un supuesto heroico.

Entre 2003 y 2007 hay cuatro años en los que se pudo terminar o avanzar en la implementación de infraestructura.

Nunca consideramos en nuestros supuestos que dentro de los costos estaba la infraestructura. Gran parte del problema posterior fue que se quiso financiar con la tarifa.

El sistema se arreglaría si volviésemos a los supuestos hechos al principio, a todas las partes consideradas, más allá de problemas puntuales como los que se mencionan.

Se considera de distintas áreas un sistema en el que debe haber distintos operadores a nivel estratégico. En sus límites siempre se generan problemas, por eso hay que incluir flexibilidades en la parte periférica. Esos ajustes se están haciendo para

flexibilizar y permeabilizar. No hay ningún dogma en eso.

Aquello no es un supuesto, sino una condición puesta inicialmente, dada la mala experiencia con la competencia en la calle.

No hay ningún sistema del mundo que funcione sobre esa base, ése es un problema muy estudiado. Incluso acaban de aparecer artículos científicos recopilando toda la experiencia mundial que se refieren al por qué no funciona la competencia en el caso de los buses urbanos.

Chile es la única parte del mundo donde existe experiencia de lo que pasa si el sistema se libera totalmente y se lo lleva a uno competitivo.

Eso terminó con 14 mil buses en la calle, niveles de congestión insoportables, tiempos de viajes espantosos por la congestión provocada por ellos, aparte de un montón de externalidades.

El señor HALES (Presidente).- ¿En la década de los 80?

El señor FERNÁNDEZ.- Exactamente, el ministro Correa terminó con ese sistema. Funcionó unos seis o siete años antes y fue un desastre. Está reportado y analizado en la literatura.

Siempre hay negociaciones, nunca un mundo perfecto. Todos los análisis mundiales dicen que el sistema competitivo no funciona. Si no existe en ninguna parte, si se demostró en Chile que es un desastre, debemos ir a un sistema no competitivo. Pero no competitivo en la calle, porque el sistema que usó fue competitivo. Nos referimos a una competencia ex ante; competencia por la cancha y no en la cancha.

Eso está absolutamente documentado. Ahora, el sistema de competencia ex ante también tiene ciertos problemas. Por ejemplo, definir áreas para distintos operadores genera ciertos problemas en los límites. ¿Son solucionables esos problemas? Sí, lo son a través de ajustes puntuales y de mecanismos de ajuste entre operadores, por lo tanto, no vemos ningún problema en que se resuelva de esa manera.

Reitero, compartimos la idea de troncal alimentador, es consistente con la mayoría de las opiniones técnicas, y también compartimos el tema de no competencia en la calle. Por lo tanto, este era el enfoque de solución razonable.

No le echemos la culpa al enfoque o al diseño conceptual. ¿Cómo podemos calificar o evaluar ese diseño si nunca lo hemos visto implementado en la calle? Se establecieron las condiciones que ese sistema debía tener. También se dijo que debía haber infraestructura, sistema de información, tecnología y buses. Me sorprende que el sistema siquiera funcione.

Si ustedes quitan todo lo que no ha tenido el sistema, la verdad es que cualquiera a priori debería

decir que debió haber gente en las calles tomándose el sistema porque no funcionaba.

Mi opinión sobre el diseño es que se basó en una red estructurante de Metro, y fue éste, a pesar de todas sus dificultades, que salvó el sistema y permitió que la gente viajara, por lo tanto, el diseño tenía cierta salvaguarda.

Imaginen ustedes que habría pasado si no hubiésemos tenido Metro, sólo buses, como en Colombia. Les aseguro una revuelta pública.

Metro salvó el sistema y ha ido mejorando paulatinamente. Hoy las condiciones de operación son muy distintas. Ya no tenemos los problemas de cierre de estaciones cada cinco minutos que teníamos al comienzo.

De hecho nuestras proyecciones de demanda en hora punta fueron prácticamente exactas: 2.200.000 pasajeros.

Metro tuvo esa cantidad de personas, sin embargo, gracias a las medidas que se tomaron, ha ido bajando, sobre todo en hora punta, que es donde están los problemas.

Consideremos que Metro es una inversión de 5 mil millones de dólares, por lo tanto, sería irresponsable usar esa inversión con tres pasajeros por metro cuadrado. Ahora bien, hay gente que dice que antes iba leyendo y que ahora va apretada. Yo le respondo a esa persona que todos los metros del mundo funcionan a máxima capacidad en la hora punta. Por ejemplo, en Tokio son casi 10 pasajeros por metro cuadrado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Ustedes proponían que Metro fuese eje estructurante?

El señor FERNÁNDEZ.- Dentro del diseño estaban considerados tres niveles: Metro, troncales y alimentadores.

Esto es parte del diseño que nosotros aplicamos, pero la verdad es que compartimos la estructura: Metro, buses, troncales y sistema alimentador. El hecho de haber considerado a Metro como estructura troncal y básica salvó la operación del sistema.

El señor MONTES.- Señor Presidente, insisto en mi preocupación, porque el problema es que hoy Metro está jugando un rol central en lo que viene a futuro.

No creo que todos los supuestos hayan sido perfectos y creo que hay que revisar algunos, dadas las características específicas de esta ciudad y de los problemas que tenemos.

Obviamente usted hace una caricatura del tema de la competencia, pero la verdad es que Santiago podría haberse dividido en cuatro zonas y haber competido por sectores y no por calle. No necesariamente es de una manera, hay distintas maneras de pensarlo.

Hoy tenemos un problema bastante serio si pensamos que era posible resolverlo sin un subsidio a la tarifa -eso fue parte de los supuestos-, o haber pensado que todo operaba con un *big bang*.

Por otra parte, está claro que el diseño no era realista. Por ejemplo, el tema de Puente Alto-La Pintana, La Florida-La Granja, en donde hay un estudio de demanda que no guarda relación con lo que realmente ocurrió. Por lo tanto, pido cierta modestia en términos de reconocer que hay que revisar ciertas cosas, tanto de los supuestos como del diseño mismo, porque, de lo contrario, difícilmente vamos a corregir las cosas a futuro.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, junto con valorar la presencia de los consultores, quiero sumarme a la inquietud del diputado Montes.

En la presentación de nuestros invitados, aparece lo siguiente. Existe un diseño conceptual que ellos consideran correcto; un diseño estratégico, que consideramos correcto; un nivel de operación, que correspondió al Transantiago, en donde no se cumplieron los elementos -por lo tanto, enfrentamos el fracaso-, y lo mismo en términos de detalles de ingeniería. Pero cómo es posible que no quede claro qué autoridad cambió los supuestos y las famosas reglas del juego.

Es difícil aceptar -lo mismo le ocurre al diputado Montes- que todo el diseño conceptual y estratégico estaba bien y que sólo al ser operacionalizado comenzaron las fallas. En concreto, si este supuesto fuera cierto ustedes no tendrían nada que ver con el nivel operacional. Y si eso también fuera cierto, significaría que tampoco podrían haber participado en definir situaciones que servirían de base en la licitación. Entiendo que sí hicieron definiciones de escenarios que después sirvieron de base para hacer la evaluación económica; incluso, se les presentó a los interesados de la licitación en la que -entiendo- participó el propio señor Joaquín De Cea. Por ejemplo, en uno de los escenarios se habló de 4.532 buses, porque se ha puesto mucho énfasis en la falla de la implementación.

En definitiva, ¿existe responsabilidad de ustedes más allá de lo que consideran sólo el diseño conceptual, estratégico, o efectivamente tuvieron un rol que jugar en la evaluación o presentación que después, de alguna manera, fue utilizada en la base de la licitación?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, quiero sumarme a las palabras del diputado Montes y de la diputada Allende. En realidad,



después de escuchar esta exposición, uno podría pensar que nuestros invitados no son responsables de nada. Las fallas las atribuyen a las decisiones de las autoridades. Sin embargo, ustedes fueron contratados para hacer una asesoría. En la calle Nueva de Matte, en Independencia, y el sector interior de La Valleja, no sólo se disminuyó la frecuencia de buses, sino que no existió. ¡Se sacaron todos!

Francamente, es inexplicable que ustedes diseñen, de acuerdo con su exposición, los trazados dejándolos sin cobertura -no estoy hablando del supuesto de infraestructura ni de buses-. Se dejó sin cobertura a todos y a cada uno de los sectores de los diputados que estamos presentes.

Realmente, esto resulta sorprendente y aún más sorprendente es que sigan asesorando al Ministerio. O sea, construyen un edificio, que claramente es responsabilidad de ustedes, porque diseñaron los trazados -haciendo referencia a los buses-, éste se cae y siguen asesorando al Ministerio.

El hecho de que ustedes hoy no se atribuyan ninguna responsabilidad en cuanto a los trazados y a lo que ha significado el drama de la gente por no tener locomoción para ir a los hospitales es inexplicable.

Les pedimos que expliquen su responsabilidad como consultores y asesores, en cuanto al hecho de haber retirado recorridos a una cantidad importante de la población de Santiago. Francamente, eso no se entiende.

¿Cómo es posible que se haga una apología de Metro en Renca e Independencia, en circunstancias de que no existe? Es una situación inexplicable, ya que no se le puede contestar a la gente de Renca e Independencia que el Metro les salvó el sistema.

Esa gente no tiene medios de locomoción para ir a ninguna parte. Por consiguiente, les pido que digan qué grado de responsabilidad tienen en el diseño de los trazados y por qué siguen asesorando al ministerio en estas condiciones.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, quiero pedir un favor a los señores de Fernández y De Cea, ya que en la sesión anterior me quedó absolutamente clara la participación de ustedes en cuanto al diseño de las mallas.

Tengo la misma duda que la diputada Nogueira. ¿Por qué si se diseñaron las mallas no hubo preocupación por lo que llamaban "llegar a los buses troncales a través de los alimentadores", que fue lo que dejó a las poblaciones verdaderamente sin locomoción en una primera instancia?

Siento que nos hemos confundido en cuanto a sus responsabilidades, atribuciones y opiniones. Les solicito que nos envíen un organigrama, explicando exactamente cuáles fueron los objetivos de su

contratación, las materias en que opinaron, actuaron y tomaron decisiones.

El señor HALES (Presidente).- Pido disculpas por el tiempo transcurrido, que rebasa ya en 44 minutos de lo que habíamos acordado.

Les solicito respuesta a las consultas de la diputada señora Allende y a los dos agregados de las diputadas Nogueira y Cristi, y terminamos.

El señor DE CEA.- Contestaré a la diputada Allende.

Entiendo que ella dice que cuando se presentaron las bases de licitación, don Joaquín De Cea estuvo presente y expuso en el edificio Diego Portales.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Sí, hubo una evaluación económica para las bases y una presentación a los interesados...

El señor DE CEA.- Estuve en el Diego Portales y fui parte del programa. Supuse que me iban a preguntar esto, por lo que traje mi presentación que efectué ese día en el Diego Portales. Hubo mucha gente, por ejemplo, personeros de Celfin capital, que se refirieron al negocio del diseño.

A Fernández & De Cea, en mi persona, le asignaron el tema "Análisis Técnico de Vías". Estamos hablando de 2004, aproximadamente.

Dejaré mi presentación de ese día, pero, reitero que mi objetivo en esa oportunidad fue presentar esquemáticamente la metodología desarrollada para abordar el diseño físico operacional del Transantiago y planear de manera resumida las bases técnicas de esta metodología, modelos, datos y calibración.

Hablé del modelo de diseño, que es un modelo estratégico; hablé del modelo Strauss y de qué era lo que se opinaba acerca de él en el mundo para justificar la herramienta que se estaba usando; hablé de la información que sería utilizada y di algunos resultados de las calibraciones. En eso consistió mi presentación en ese acto en el que no teníamos nada que ver.

Mostramos elementos que se usan en las bases, pero que se relacionan con el diseño estratégico de las redes y dimensionamiento, para efectos de hacer análisis financieros y de costo en el momento de definir las unidades de negocio y las bases, pero en ningún momento participé en algo que tuviera que ver con el diseño del negocio.

Señor Presidente, le hago entrega de mi presentación en el Diego Portales, en cuya reunión hubo muchos empresarios del transporte. Fue como un lanzamiento de las bases. Estábamos allí como parte del diseño.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, quiero saber si en ese escenario 11 el número de buses era de cuatro mil quinientos y tantos.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, se quiere que admitamos responsabilidades que, la verdad, no tenemos. Si las tuviéramos las admitiríamos. En la sesión anterior explicamos con lujo de detalle cuál fue el alcance de nuestra participación, cuáles son todas las partes del sistema. Por lo demás, los señores diputados tienen en su poder nuestra presentación. Aquí se ha dicho que nosotros formamos parte de todas las partes del sistema. Reitero, por favor, señores diputados, lean nuestra presentación. Es una de seis partes. No veo correspondencia alguna entre tener que asumir responsabilidades con el resultado de un sistema que tiene seis partes. Hicimos el diseño a un nivel, pero no participamos en ninguna de las otras partes.

El señor HALES (Presidente).- La señora diputada hizo referencia a los recorridos.

El señor FERNÁNDEZ.- Por supuesto, señor Presidente, a nivel estratégico. Después mostramos que esos recorridos fueron modificados múltiples veces. Aceptamos que pueda haberse sacado recorridos, pero no teníamos información de eso. Yo mismo expliqué que si uno va sacando los buses hay recorridos que desaparecen, pero no tuvimos responsabilidad en la implementación operacional. Si nos hubieran contratado para eso y hubiéramos hecho ese análisis, perfecto. Pero no fue así.

Ahora bien, creo que aquí se genera cierta confusión entre el carácter de asesor y el de consultor.

Lo que hicimos en el Transantiago, hasta su implementación, fue en carácter de consultores. ¿Qué significa eso? Que usted llama a un estudio o se contrata un estudio, con bases. O sea, no es una pregunta abierta, es una base que explica qué se está pidiendo, sobre qué supuestos y qué tareas hay que realizar.

En consecuencia, sobre esas bases se realizan los análisis. Ahí no hay una interacción directa. El consultor las realiza, de acuerdo con su mejor entendimiento se las entrega a la contraparte y ésta, a su vez, las discute, las aprueba o rechaza.

Por lo tanto, nunca hay reunión con autoridad alguna del organismo, con ninguna alta autoridad, no corresponde. Además, esto se rige por procedimientos legales que están especificados en las bases. En este sentido, entiendo por asesor, que es distinto de consultor, lo que estamos haciendo hoy con el ministro Cortázar, es decir, emitimos opiniones directas, pero a él. No fuimos consultores de ministro alguno, nunca.

El señor HALES (Presidente).- quiero agradecer especialmente la participación de los diputados que no tuvieron la oportunidad de hacer uso de la palabra, como los señores Alejandro Sule, que ha estado desde el comienzo de la sesión, Gonzalo Uriarte

y a la diputada señora María Angélica Cristi, que algo alcanzó a intervenir al final de la sesión.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.52 horas.*

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,  
Jefe de Taquígrafos de Comisiones.