

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 23ª sesión celebrada el jueves 4 de octubre de 2007, de 11:08 horas a 14:16 horas.

SUMARIO:

Se recibió al Presidente y al Gerente General del Administrador Financiero del Transantiago, señores José Manuel Mena y Enrique Méndez, respectivamente.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Invitar al ex Ministro Secretario General de la Presidencia del Gobierno del Presidente Ricardo Lagos, señor Eduardo Dockendorf.

2.- Solicitar al Ejecutivo que remita una nómina de los contratos celebrados entre entidades pertenecientes a la Administración del Estado y la Empresa SONDA y la evaluación que las diversas reparticiones públicas tienen de los servicios prestados por dicha empresa.

3.- Solicitar al Ministro de Transportes que remita las “Actas del Comité Técnico de Implementación del Transantiago.”

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

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

II. ASISTENCIA:

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;
Burgos, don Jorge;
Cristi, doña María Angélica;
Montes, don Carlos;
Nogueira, doña Claudia;
Olivares, don Carlos;
Rubilar, doña Karla;
Sule, don Alejandro y
Uriarte, don Gonzalo.

En reemplazo de los Diputados Farías y Monckeberg asisten los Diputados señores Accorsi y Bertolino, respectivamente. También concurren los Diputados señora Pascal y señores Forni e Insunza; el Presidente del Administrador Financiero del Transantiago, señor José Manuel Mena; el

Gerente General, señor Enrique Méndez; el Gerente de Desarrollo, señor Rodolfo Muñoz; los asesores, señores Jorge Fernández y Osvaldo Shaerer; los Directores, señores Sergio Avila; Francisco López; Claudio Cisternas; Angel Rebolledo; Mario Gómez, Oscar González y señora María Soledad Masalleras.

III. CUENTA:

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

1.- Comunicación del Comité del Partido por la Democracia, por la cual informa que el Diputado señor Farías será reemplazado en la presente sesión por el Diputado señor Accorsi.

2.- Comunicación del Comité de Renovación Nacional por la cual informa que el Diputado señor Monckeberg será reemplazado en la presente sesión por el Diputado señor Bertolino.

3.- Oficios de las Municipalidades de El Monte y Curacaví, por los cuales informan de las falencias que aún se pueden detectar en esas comunas, respecto al transporte público, a raíz de la implementación del Plan Transantiago.

4.- Acta del Comité Técnico de Implementación del Transantiago, de fecha 26 de enero de 2007, acompañada por representantes del Administrador Financiero del Transantiago.

5.- Presentación efectuada por el Administrador Financiero del Transantiago.

IV. ORDEN DEL DIA

Se recibió al Presidente y al Gerente General del Administrador Financiero del Transantiago, señores José Manuel Mena y Enrique Méndez, respectivamente.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:15 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 23^a, celebrada en jueves 4 de octubre de 2007,
de 11.10 a 14.15 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, Mario Bertolino, Jorge Burgos, Patricio Hales, Jorge Insunza, Carlos Montes, Carlos Olivares, Alejandro Sule y Gonzalo Uriarte.

Concurren como invitados los señores José Manuel Mena y Enrique Méndez, Presidente y gerente general del Administrador Financiero, respectivamente; el gerente de desarrollo, señor Rodolfo Muñoz; los señores Jorge Fernández y Osvaldo Schaerer, y en la línea de apoyo, la señora María Soledad Masalleras, y los señores Sergio Ávila, Francisco López, Claudio Cisternas, Ángel Rebolledo, Mario Gómez y Óscar González.

TEXTO DEL DEBATE

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

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- Señor Secretario, por favor, haga ingresar a nuestros invitados.

Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra la diputada señora Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, ayer conversamos acerca de los próximos invitados, pero después de revisar mis mails y una serie de consultas, me preguntan si es posible que concurra a la Comisión la Cámara del Comercio Detallista para hablarnos acerca de la reducción que ha habido en el comercio. Que nos digan qué efecto ha tenido el Transantiago en la reducción del comercio detallista.

Por lo tanto, quiero saber si existe alguna posibilidad de que concurra el señor Cumsille o quien él estime conveniente.

El señor HALES (Presidente).- Les recuerdo que estoy a la espera de documentos que cada diputado me hará llegar con sus preguntas.

Le pedí a la Secretaría que me entregará la carta Gantt, y les hago entrega de un ejemplar a cada uno de ustedes para que lo estudie este fin de semana.

Una vez que recibamos las propuestas podremos resolver.

El señor BURGOS.- ¿Podemos hacer otras propuestas de citación?

El señor HALES (Presidente).- Respecto de los invitados, ayer tuvimos una sesión de casi una hora con veinte minutos para conversar acerca de ello. El último acuerdo al que llegamos está registrado en la carta Gantt que tienen en su poder.

Además, los diputados deberán hacer llegar por escrito a la Secretaría las propuestas que tienen respecto de las materias que están en duda.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, después le haré llegar por escrito la posibilidad de invitar al ex ministro Dockendorff, dado que ha hecho declaraciones muy interesantes hoy.

El señor HALES (Presidente).- Como al parecer hay acuerdo para ello, lo pido de inmediato.

¿Habría acuerdo para invitarlo?

Acordado.

En nombre de la Comisión, agradezco la concurrencia de nuestros invitados.

Deseo aclarar que quienes acompañan a los señores José Manuel Mena y Enrique Méndez, tienen la facultad de hacer uso de la palabra.

Tiene la palabra el diputado señor Montes.

El señor MONTES.- Señor Presidente, en la sesión pasada solicité recabar información al Ejecutivo sobre los contratos que existían con la empresa Sonda y la evaluación que han hecho distintas instituciones públicas sobre éstos.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, ayer me preocupé de ese punto porque no tenía claro el envío de ese oficio. Sin embargo, el Secretario me confirmó que efectivamente usted lo había solicitado, pero que no se había tomado el acuerdo.

¿Habría acuerdo para enviar el oficio solicitado por el diputado señor Montes?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Accorsi.

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, uno de los temas que más ha aparecido en la prensa y que se ha utilizado como una justificación de la mala implementación del Transantiago ha sido el apoyo tecnológico.

Por lo tanto, me gustaría, si fuera posible, que nos hiciera un breve resumen sobre cuáles fueron las fallas y los problemas más graves para implementar todos los requerimientos de apoyo tecnológico, pues creemos que es muy importante que se despejen esas

materias que son, según algunos, el mayor escollo que ha tenido la implementación del Transantiago.

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

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, agradezco la pregunta al diputado señor Accorsi y, en honor del tiempo, trataré de ser lo más breve posible.

En el fondo, estamos hablando de la globalidad del sistema Transantiago y cómo se inserta el AFT y los cumplimientos o atrasos que pudimos haber tenido en ese proceso.

Comienzo por reiterar que las obligaciones del AFT en el sistema Transantiago son dos: Primero, la Gestión de Pagos y, segundo, complementaria, denominada Sistema de Ayuda en la Explotación de Flotas, SAEF.

La Gestión de Pagos es uno de los cuatro elementos que consideramos pilares fundamentales para que pueda operar el Transantiago. Los otros tres serían: la disponibilidad de buses, la malla o red de recorridos -por razones obvias- y los contratos que regulan la forma de pago de los operadores de transportes.

¿Qué pasó en febrero de 2007? La Gestión de Pagos -responsabilidad del AFT- estuvo operativa a partir de la segunda quincena del mes de febrero de 2007, permitiendo la carga de las tarjetas Bip, su uso y el pago que se genera para que fuera distribuida a todos los proveedores del sistema.

La disponibilidad del sistema de pagos consta en los pagos que el AFT ha realizado a los operadores del Transantiago desde el inicio de la etapa de régimen del sistema; pagos que, además, han sido validados por auditores independientes de manera reiterada.

La robustez del sistema desarrollado a través de esa tarjeta fue recientemente destacado por el gerente de una empresa independiente que suministra tarjetas bancarias en Chile, a raíz de un problema que hubo hace muy poco en un periódico nacional: "Lo mejor que nos podría pasar, en términos de seguridad, es Transantiago. Las tarjetas bip de Transantiago tienen chip y antena. Esta tarjeta es inclonable."

En suma, respecto de la situación de los pilares, el sistema de pago ha respondido a la fe pública depositada en él, según se ha constatado en las encuestas que se mencionaron en ocasiones anteriores, donde hay una alta valoración de los usuarios respecto de la tarjeta bip y del sistema de pago en general.

A continuación me referiré a los otros tres pilares que conforman el corazón del Transantiago en su inicio. Estos tres pilares están fuera de la responsabilidad o ámbito de acción directa del AFT y efectivamente presentaron incumplimientos o insuficiencias en febrero.

Concretamente, la flota total de buses disponibles en febrero era inferior a 4.500 buses, que eran los que estaban equipados y disponibles para servicios. No obstante que por todos es conocido que se ha redefinido la figura de la flota necesaria en 6.400.

La malla de recorrido, que es el otro elemento, también presentaba insuficiencias en ese entonces. Si medimos la cobertura, ésta era de sólo un 77 por ciento del número de servicios que observamos en julio de este año y el porcentaje sería menor si uno lo relacionara con los servicios que se dice que debería tener el sistema a futuro, con un AFT plenamente operativo.

El cuarto pilar de este corazón inicial de Transantiago, que guarda relación con los contratos que debieran tener las señales o incentivos correctos para que los operadores de buses salgan a prestar servicios, es por todos conocidos que en esa época, antes de la reformulación de los contratos, los niveles de ingreso de los operadores eran prácticamente independientes de la cantidad de buses que estuvieran en servicio.

Con eso creo haber dado respuesta a lo que era la situación inicial del Transantiago.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, el soporte tecnológico no es sólo la tarjeta. Entonces, debemos despejar todo el apoyo tecnológico, que es el software, el GPS y todo lo que está implementado, como las cámaras para registrar el número de pasajeros y la comunicación con los choferes, porque estamos conscientes de que la tarjeta, si bien no funcionó el día que debería, sí lo hizo después, pero en el resto es donde tenemos la gran falla.

El señor MÉNDEZ.- Estos cuatro pilares eran los elementos esenciales de lo que llamo el corazón del Transantiago, porque si tropezaba cualquiera de los cuatro, Transantiago presentaría problemas desde sus inicios, y eso fue lo que hemos vivido. Sin embargo, hay una etapa inmediatamente posterior a la fecha de 9 ó 10 de febrero, definida como tres meses de ajuste o transición, donde toman particular relevancia otros elementos que guardan relación con lo que me acaban de consultar. En esa segunda etapa existen elementos de apoyo o complementarios que se hacen particularmente relevantes y que concretamente los identifico como tres. Uno, son las fiscalizaciones de recorridos, las cuales se hacen importantes una vez que empiezan a operar. Dos, los elementos que tienen que ver con información a usuarios, los cuales guardan también mucha relevancia. Tres, la infraestructura básica. Me referiré en detalle a cada uno de ellos.

El AFT fue informado en esa época y consta antes en un acta del comité técnico operativo del Transantiago, fechada el 11 de enero, que había un acuerdo de no fiscalizar posicionamiento de recorrido durante los primeros 90 días del sistema.

Cito textualmente lo que dice la carta: Durante los primeros días no se fiscalizará la

frecuencia. Se agrega que eso está en las bases y que a partir del segundo programa se empieza a fiscalizar.

El ministro Espejo, ante esta Comisión, también se refirió al tema de los primeros 90 días. Para ratificarlo puedo citar el documento, pero también haciendo mención de que estos primeros 90 días son de ajuste. No obstante, vuelvo a estos tres elementos.

Indudablemente, la fiscalización de recorridos es importante en esa etapa para determinar qué estaba pasando y cuántos buses salían a la calle. Eso depende de tecnología habilitada por el AFT, la cual operó con problemas durante febrero. De hecho, lo dijimos en sesiones anteriores, la visualización vía GPS alcanzó un 66 por ciento durante los días iniciales del Transantiago. Tomamos medidas para minimizar ese problema y el AFT empezó con un conteo de salida de buses desde todos los terminales.

Ahora bien, ¿por qué era de 66 por ciento?

Había varias razones objetivas, y una de ellas tiene que ver con la flota complementaria, que no estaba originalmente en el contrato y que, por decisión de la autoridad, inicialmente sólo se equipó con aparatos de validación de pagos. En consecuencia, era imposible hacer un seguimiento, por cuanto no estaba equipada para ello. Tan solo en marzo se tomó la decisión de que se pusiera GPS.

También había problemas de sobresaturación de redes de comunicación, dada la gran cantidad de pedales de pánico activados erróneamente, lo cual generaba inestabilidades en el sistema.

También hubo problemas con antenas, producto de una operación que no era la provista por parte de algunos operadores: se desconectaba la energía durante la noche y se restituía por la mañana, lo cual quemaba un componente, un telenodo, hecho que provocaba el problema. En suma, todas estas pequeñas situaciones provocaron que los GPS no estuvieran visibles.

La inestabilidad del sistema de transmisión de buses también se reflejó en este 66 por ciento.

¿Qué pasó con los otros dos elementos de importancia en esta etapa de transición, como la información a los usuarios? También se vio afectada. Como ustedes saben, hubo dos postergaciones de la propia licitación del sistema del Seaut, lo cual, indudablemente, incidió en partir con toda la energía y el tiempo necesarios para informar a los usuarios de que iba a ser un sistema nuevo de recorridos, un sistema nuevo de pagos, una modificación absoluta y radical a lo que era la forma de trasladarse en Santiago.

Por último, el tercer elemento importante en esta etapa de 90 días, relacionado con la infraestructura básica y consistente en vías segregadas y zonas pagas, tuvo un grado de avance mínimo. Entiendo

que ayer tuvieron una sesión en la cual lo analizaron en profundidad.

El resto de los elementos es importante, pero adquieren particular relevancia cuando el sistema ya está en una etapa de régimen normalizado, es decir, cuando el sistema se encuentra estable y se han resuelto, en gran medida, los problemas estructurales, que afectaban al Transantiago en su conjunto.

Estos elementos no estuvieron disponibles o plenamente operativos a febrero, y corresponden a infraestructura complementaria, como los paraderos y las funcionalidades del SAEF.

La infraestructura complementaria, paraderos y estaciones de trasbordo, presentaban, a febrero, un avance mínimo respecto de lo que se proyecta como necesario para el Transantiago operativo en régimen, y el SAEF, responsabilidad del operador tecnológico, presentaba importantes inestabilidades operacionales, por lo cual no podía dar servicio a la flota complementaria, por las razones que mencioné antes, esto es, no estar equipada para ello.

Los elementos de apoyo, tanto para la etapa inicial como para la de operación normalizada y estable, presentaron problemas. Pero tal como lo definen dichos elementos, esas deficiencias no fueron determinantes en los problemas más graves que han aquejado al funcionamiento del Transantiago en su conjunto.

Finalmente, en retrospectiva y con el beneficio de la experiencia ganada en estos meses de operación, a nuestro juicio, el corazón de Transantiago no operó porque, a excepción de lo que estaba directamente relacionado con la gestión de pago, los otros tres elementos esenciales para su inicio en febrero mostraron importantes deficiencias y coberturas por debajo de lo requerido.

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

El señor OLIVARES.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero hacer algunas reflexiones respecto del AFT.

Hemos escuchado una versión de los hechos, los cuales, al contrastarlos con la realidad, distan mucho de lo ocurrido. Entonces, alguien está equivocado. Quienes han venido a declarar en esta oportunidad han planteado que el AFT funcionó en diez de sus once elementos. Sin embargo, la mayoría de los diputados presentes en esta Sala pudimos constatar el nulo funcionamiento del AFT cuando se inició el Transantiago.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero manifestar a quienes representan al Administrador Financiero de Transantiago que no necesito que me digan cómo funcionaron los aparatos

tecnológicos al inicio, porque yo estuve en las calles. No sólo estuve en los paraderos viendo cómo la gente sufría y tenía problemas, sino que también fui a algunos terminales para apreciar cómo cumplían los distintos operadores. No me refiero sólo a aquellos que operaban los buses, sino también a quienes tenían la responsabilidad de instalar los validadores y los demás elementos, que, por supuesto, no vi en ninguna parte. No se puede decir que no hubo grandes problemas, en circunstancias de que días después del inicio del Transantiago se podía ver una infinidad de buses sin validadores, por lo que ni siquiera se podía cobrar el pasaje; es más, algunos validadores no funcionaban. También pude apreciar que muchos trabajadores y personal del AFT iban a los terminales en las noches, los cuales me decían que los validadores estaban malos, que no servían y que no cumplían la función exigida. Por lo tanto, aquí hay una responsabilidad muy difícil de soslayar. Cuando fui a terreno pude constatar que muchas personas trataban de pagar, pero otras no lo hacían porque los validadores no funcionaban. De manera que gran parte de los problemas de financiamiento del Transantiago se deben al mal servicio en general, a la mala malla de recorridos, a la falta de buses y la poca frecuencia. Pero eso también tiene que ver con el desfinanciamiento y el nulo funcionamiento del AFT. Es fácil decir "nosotros tuvimos todo funcionando en febrero". Pero eso no fue así, no es verdad. Eso es un insulto a la inteligencia de quienes recorrimos los terminales. El subsecretario Danilo Núñez dijo que los habían engañado, porque el primer día salieron alrededor de 1.700 buses al recorrido y ni siquiera ellos tenían los validadores.

Hace unos días, circulaban aún buses del Transantiago sin validadores. Entonces ¿cómo se puede decir que el sistema de cobros está instalado desde el 10 de febrero? Eso no es así. El 5 por ciento de los buses troncales -quizá un poco menos- anduvieron sin validadores unas 3 ó 4 semanas, al igual que los alimentadores.

¿A cuánto asciende la responsabilidad de quienes están a cargo del AFT respecto del desfinanciamiento del Transantiago? ¿Cuántos de los 290 millones de dólares y los 145 millones de dólares más que pretende el ministro de Transportes le corresponde como responsabilidad al AFT?

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, la mejor forma de abordar estos temas es ser muy objetivo y referirse sólo a los hechos. Mencioné que contamos con auditorias orientadas específicamente a analizar cómo han operado los temas a que se refería el diputado: los validadores, la gestión de validación, si hay desperfectos, la bajada de las transacciones de buses a los sistemas centrales y su distribución a donde corresponde para efectos del pago a proveedores. Los resultados de las auditorias han sido públicos y han demostrado que el sistema ha operado en norma y que

no ha presentado problemas. Nuestras estadísticas, como también las de nuestro fiscalizador y del ministerio, no son coincidentes con las que ha mencionado el diputado. En nuestras estadísticas no encontramos buses troncales o alimentadores que estén operando sin estar equipados con validadores. La totalidad de la flota cuenta con validadores: la flota regular cuenta con dos validadores y la flota complementaria con uno. Adicionalmente, hay buses...

El señor HALES (Presidente).- ¿Desde cuándo?

El señor MÉNDEZ.- Desde su origen. El 9 de febrero estaban totalmente equipados los buses que correspondía equipar de acuerdo a contrato y que son los que nos proveyeron para ese efecto.

¿Qué buses no tienen hoy validadores? La flota expresos, que son unos buses que no sé bien cuál es su número.

El señor MONTES.- No son las flotas expresos, sino que los alimentadores.

Señor Presidente, interrumpo a nuestro invitado, porque los hechos indican que muchos de los buses de la línea E-17 hasta hace un mes no tenían validadores. Tampoco la línea E-15, de Unitrans. ¿Cómo puede decir que estaban todos los buses con validadores? En ese mismo recorrido los operadores reconocían todos los buses que no tenían validadores. Me extraña su afirmación.

El señor MÉNDEZ.- La trataré de explicar.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, si me permite, quiero complementar lo expresado por el diputado Montes, respecto de las medidas de rectificación que ha solicitado el ministro Cortazar. Me parece que una de ellas debería ser que se terminara de implementar todo aquello en lo que se ha fallado.

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

El señor MENDEZ.- Reitero que nosotros tenemos un contrato que dice qué es lo que debemos equipar, en qué cantidad y cuáles son las características del equipamiento que debemos instalar.

En lo relativo a los validadores, lo que se nos pidió es que equipáramos una flota de hasta 5.100 buses, con dos validadores cada uno y con un sistema que permita la descarga automática. Con posterioridad se nos dijo que la flota se ampliaría a 5.600 buses y nos pidieron que transitoriamente equipáramos los buses adicionales con un validador. Como no había validadores disponibles en el país y tomaría tiempo importarlos, se optó por sacar uno de los validadores de aquellos buses que estaban equipados con dos para instalarlo transitoriamente en los buses adicionales.

Eso se ha cumplido a cabalidad.

¿Qué está ocurriendo en el presente? La flota ya llegó a 5.400 buses y, como señalé, los buses

adicionales que se han incorporado han sido equipados, en forma transitoria, con un validador.

Puede que haya casos puntuales de operadores o líneas que tengan buses sin validador, pero, hasta donde sé, se trataría de buses recién adquiridos que no debieran estar en servicio.

En resumen, en lo que compete al AFT, hemos equipado todo aquello que está dentro de los contratos que firmamos, incluso hemos ido más allá, en tanto hemos equipado la flota complementaria. Si hay buses que están fuera del control del AFT o de algún concesionario, debe tratarse de vehículos recién llegados que indebidamente salen ha recorrido, por lo que no podemos responder por esa situación, que consideramos anómala.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, no sé si nos equivocamos de Comisión o estamos hablando de cosas distintas, porque, hasta donde entiendo, y creo que la Comisión también, no todos los buses están funcionando como nuestro invitado dice que están funcionando, por lo que pido que nos aclare de qué forma ha evolucionado el proceso al que se ha referido.

El señor SULE.- Y que diga con qué software, con qué elemento técnico lo han hecho.

El señor MONTES.- Eso es muy importante, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- La observación del diputado señor Uriarte, complementada con los aportes de otros señores diputados, interpreta plenamente a la Comisión, señor Méndez, por lo cual le quiero decir que no queremos seguir perdiendo el tiempo, así es que, si quiere, podemos levantar la sesión ahora, pues tenemos bastante trabajo por hacer. En total esta Comisión va a recibir a más de 85 invitados.

Estamos encantados de que hayan tenido la buena educación de venir tres veces, pero eso no basta; necesitamos respuestas con contenido. Ésta pregunta se le ha hecho varias veces y todas sus respuestas dejan la impresión de que la flota está bien equipada, no obstante que los ministros, el subsecretario y el coordinador del Transantiago indican otra cosa. Y nosotros mismos constatamos algo distinto, como también es distinto lo que informan los operadores y lo que opinan los ciudadanos.

Entonces, no es posible que para cuestiones que no están sujetas a interpretación, porque son objetivas, visibles y usables, haya tanta discrepancia. Esto no es filosofía.

Queremos darle un sentido útil a esta investigación. Estamos aquí en representación de los ciudadanos, no porque queramos darnos un gusto.

Entendemos que ustedes vengan a defender a su empresa, pero necesitamos el esclarecimiento de la verdad.

El señor MENA.- Señor Presidente, la concurrencia del AFT tiene el ánimo de entregar la información que tenemos. En ese sentido, voy a intentar complementar la información del gerente.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

El señor MENA.- Quiero señalar que desde el punto de vista del directorio vimos claramente dos etapas en esta situación que ha tenido un impacto tan negativo para la población.

La primera, diría que la etapa previa al inicio del sistema, en la cual uno de los puntos más difíciles que desde el directorio se nos informó y que plantemos reiteradamente para que se solucionara, tiene que ver con la disponibilidad de poder colocar el equipamiento en los buses.

En efecto, quiero enfatizar el hecho de que tuvimos dificultades con algunos operadores, no con todos, para tener el bus disponible a fin de hacer el equipamiento. Fue una tarea crítica en las conversaciones de los técnicos del ministerio del Transantiago con los técnicos de la empresa. Diría que el 90 por ciento de las conversaciones durante diciembre o enero tenían que ver con la posibilidad de que la flota estuviera disponible.

Tanto es así que la flota que estuvo equipada en enero correspondió a 4.763 buses; en febrero, a 4.768. Pero debo decir que para alcanzar esa cifra hubo que hacer esfuerzos que estuvieron por sobre de lo que eran las opiniones de los técnicos del Transantiago, donde se señalaba que era casi imposible llegar -conocimos esas opiniones a mitad del año pasado- para poder cubrir la flota completa. El trabajo con los técnicos del ministerio permitió llegar a este número.

Sin embargo, insisto en el punto, no hubo por parte de algunos operadores la disponibilidad para tener los buses según los planes, programas, compromisos y horarios, y se tuvieron que reprogramar en los meses que señalo. Ahí hubo un problema de acceso a los buses.

Por otra parte, una vez que el sistema comenzó a operar fuimos informados de las distintas situaciones que se veían. Aparecían buses que no tenían validadores, que correspondían a operadores que no habían puesto la máquina a disposición para hacer la implementación del dispositivo, etcétera.

Hay cartas reiteradas donde se plantea desde la AFT hacia el ministerio la necesidad de establecer rutinas de trabajo que permitieran cubrir totalmente la flota. Incluso, hay flotas que hoy no lo

tienen, que son los expresos, porque el esquema de operación es distinto. Se paga abajo del bus.

Como segundo punto importante quiero señalar que una vez que el contrato hacia los operadores es cambiado, y se les paga por pasajero transportado, en ese minuto el directorio percibe -así lo hemos informado- que hay un incentivo adecuado para que el bus esté disponible para que se le ponga validador, dado que el esquema anterior permitía un pago que estaba asegurado, independiente de los pasajeros transportados.

Durante esos meses iniciales, cuando el contrato es cambiado, la mayoría de los buses que se pusieron a disposición del AFT fueron equipados. Cualquiera otra situación era anómala. Incluso, con los peritos del ministerio se detectaron buses que no tenían ningún equipamiento y que hacían cobros inadecuados, que no correspondían, los cuales estaban fuera de cualquiera de las líneas que con el ministerio se habían acordado.

Por eso hago tanto énfasis en el cambio del contrato, porque empieza a asegurar que los buses estén disponibles para que los podamos equipar.

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

El señor BERTOLINO.- Señor Presidente, respecto de las informaciones entregadas, quisiera decir que comparto la idea de que había dos aspectos fundamentales: gestión de pagos y flota. Pero me refería a la gestión de pagos.

Lamento su capacidad de autocrítica, por decirlo de una forma suave y no querer ofender. Pero la gente que nos escucha o nos está viendo debe tener una opinión bastante más dura que la que estoy tratando de expresar. Personalmente, viví el problema en carne propia, porque me tocó venir en un vehículo desde la Cuarta Región. Traje a tres estudiantes de provincia el 2 ó 3 de marzo para iniciar sus actividades universitarias. Tuvieron, por lo tanto, la suerte de venirse en vehículo conmigo.

Pero la pregunta que debemos hacer es qué pasaba con la gente que llegaba a la capital y no tenía la posibilidad de subirse a un vehículo para acceder a los lugares donde dijeron que se vendía la tarjeta, pero que nunca existieron. Tuvimos que andar por seis lugares durante el día para encontrar dos tarjetas; uno se tuvo que quedar sin tarjeta.

Por lo tanto, fue un descaro querer justificar lo injustificable y decir que estaba todo funcionando el 10 de febrero.

Quiero consultar al señor Méndez si alguna vez salió a terreno, o sólo recibía informaciones y trabajaba en su escritorio.

En segundo lugar, pido que señale cuál es la razón que tiene para defender lo indefendible. Valoro que esté acá, pero su rostro y sus expresiones reflejaban la incomodidad que siente cualquier persona normal cuando defiende lo indefendible.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, no suponga intenciones en nuestro invitado.

El señor BERTOLINO.- Estoy representando a personas que vivieron situaciones peores. En mi caso, pude afrontar la situación en una forma más cómoda.

Coincido con el diputado señor Olivares en que valoramos la presencia, pero no estamos para perder el tiempo ni para escuchar sólo ideas.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, me he inscrito para preguntar cosas distintas.

El señor HALES (Presidente).- No entendí su observación.

El señor BURGOS.- Me dio la impresión de que quiere cerrar el tema, dada la diferencia entre la visión que transmite el AFT ...

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, no se trata de que quiera cerrar el tema. Lo que dijo el honorable diputado Bertolino me pareció una observación, una constatación de sus juicios. No capté que había formulado una pregunta. Por eso pensé que había que pasar a la siguiente.

Tiene la palabra el señor Méndez.

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, lamento la diferencia de percepciones. De hecho, todos conocemos los hechos objetivos. Por eso mi insistencia en tratar de llevar los hechos a los números que dan cuenta de la realidad de la situación.

Al 4 de septiembre, el número de buses con equipamiento era de 6.012. De esos, 4.919 estaban con full equipamiento, 992 con GPS y 101 con validadores y sin GPS.

Eso viene a responder la visión de que era la flota equipada, la flota complementaria y la flota de transición.

Ahora, siendo nuevamente muy cuidadoso y tratando de ser lo más objetivo posible, quiero señalar que la gestión de pago comprende todo, desde la carga de una tarjeta al uso de ella y la distribución de las platas. Ése es el ciclo completo.

Dado que el tema es tan sensible, y se refleja en las intervenciones anteriores, y ha habido tal diversidad de opiniones, que se ha tratado de diagnosticar de la forma más objetiva posible, disponible para empresas o sistemas. Son auditorías totalmente independientes y han sido extremadamente claras.

Han revisado la situación de punta a cabo, desde carga a uso de tarjetas, distribución de platas, etcétera. Las conclusiones no tienen dos interpretaciones. El sistema ha estado operativo y lo ha hecho correctamente desde febrero.

En cuanto a los problemas de la primera semana de febrero, también hemos analizado con mucho detenimiento la disposición del AFT de responder frente a la probabilidad de eventuales problemas y su reacción cuando al tercer día, el martes 13, se presentó una situación, un error humano, que también iba a generar una instancia problemática.

Por lo tanto, propuso hacerse cargo de los costos del sistema, situación que fue aceptada inmediatamente por la autoridad respectiva.

Mi insistencia es tratar de mantenernos con los hechos objetivos.

La evolución de la flota se las entregamos en la sesión anterior. Allí aparece, mes a mes, el número de buses que estaban totalmente equipados con validadores.

Por último, reitero, hay flota que está fuera del control de los propios concesionarios o que está en una situación particular, y no va a ser parte de la flota definitiva por un acuerdo con el ministerio.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, una interrupción muy breve para hacer un énfasis respecto de lo que hemos visto desde el directorio.

Todo el esquema de la gestión de pago en su etapa más global, que llega hasta el pago del proveedor, entre otros los operadores, ha tenido una validación por parte de terceros de la forma que se ha señalado.

Sin embargo, no quiero dejar la sensación de que el sistema no ha tenido problemas y quiero explicar una situación.

Respecto de la frase "todo está funcionando", quiero hacer una precisión. Tuvimos muchos problemas y por eso hubo esquemas de contingencia. En los terminales hubo infinidad de esquemas de operación y muchos de ellos requieren de una acción coordinada con el operador. En este caso, los dueños de los micros, las personas que están en terreno.

Repito, hubo infinidad de dificultades para empezar a conocernos y es así que en las noches hubo que poner centenares de personas para hacer un conocimiento e, incluso, un proceso educativo de la forma de operar.

Quiero rescatar que teniendo dificultades con los esquemas de contingencia, llegamos hoy a cifras que no están en cuestión en términos de relevancia o magnitud. Se señala que las transacciones no han

llegado, pero las que están en una zona de declaración son alrededor de 0,02 por ciento.

Ahora, efectivamente hubo problemas con la red de carga. Por ejemplo, con las entidades comerciales que se afiliaron, pero también tenía que ver con aprender la forma de usarla. Hubo problemas con el usuario para que no hiciera uso inadecuado de la tarjeta.

Entendíamos que podía existir ese tipo de dificultades, por eso el directorio tomó el acuerdo de que cualquier reclamo que no tuviese una respuesta dentro de cinco días, se devolvía el dinero, sin ningún tipo de análisis.

Buscábamos generar confianza en el medio de pago y, entendiendo la situación inicial donde se concentraron problemas, hubo un punto de inicio en el que no era posible prever.

Las tarjetas empezaron sólo ese día, al igual que los recorridos. Hubo una especie de *big bang* en ese aspecto.

El señor BERTOLINO.- Falta que responda a mi pregunta, sobre si estuvo trabajando en terreno o sólo era información recibida.

El señor HALES (Presidente).- La pregunta es si la información era recogida en terreno.

Tiene la palabra el señor Enrique Méndez.

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, por supuesto que estuve en terreno y a distintas horas, a las 4, a las 3 y a las 6 de la mañana.

El señor BERTOLINO.- ¿Todos los días?

El señor MÉNDEZ.- No, no todos los días pero estuve lo suficiente.

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

El señor BURGOS.- Señor Presidente, quiero hacer una pregunta al gerente general de mi banco, el BancoEstado, el banco de todos los chilenos.

Recuerdo que en una de las sesiones anteriores, no sé si el señor Mena o el señor Mardóñez, dijeron que la incorporación del BancoEstado al AFT había respondido a una política pública. Era una decisión no sólo comercial o financiera y no sólo en función de un eventual buen negocio, que probablemente fue la decisión por la cual entró la principal fuerza de *retail* del país, el principal banco del país, el Banco Chile, que también es de todos los chilenos porque debe tres mil millones de dólares al Banco Central.

Obviamente, en el mundo privado hay una decisión eminentemente de buen negocio, porque, por ejemplo, la tarjeta sirve también para otras cosas y es legítimo que sea así. Pero me pareció entender que el BancoEstado entró no sólo por intentar hacer un buen negocio, cosa que está dentro del giro del banco, y

gracias a Dios que lo hace, para que produzca utilidades y no pérdidas, sino porque detrás de esta reforma estructural había un Estado, un Gobierno comprometido.

Mi pregunta es: ¿qué está haciendo el socio estatal del AFT para ayudar al ministro Cortázar? ¿Cómo están tratando de ayudarlo a cumplir este desafío, no menor, para que Transantiago funcione bien a fin de año? Particularmente, para decir las cosas por su nombre, si el impacto respecto de la adhesión ciudadana al gobierno de la Presidenta Bachelet ha tenido la consecuencia que ha tenido.

Me gustaría tener más detalles de lo que están haciendo. Por ejemplo, ¿cómo se interlocutan? ¿A través de quién? ¿Del directorio directamente? ¿Qué instrucciones reciben?

En otro sentido, deseo preguntar directamente al AFT. No hay dudas de que tenemos una diferencia y cuando ocurre eso y se hacen preguntas con mucho detalle se torna sin mucho sentido. Nuestra decisión la volcaremos en el informe.

Por otra parte, hay una autocomplacencia de los hechos. Lo que es muy legítimo porque la gente puede creer que lo ha hecho muy bien y no me parece que sea motivo de mucha sorpresa.

En general, cuando acometemos algo intentamos demostrar que lo hemos hecho bien. Pero hay un trecho, una cosa bastante insondable y profunda entre la visión que se tiene de lo realizado y la evaluación que hay en esta Comisión, y ciudadanamente respecto de la forma en que han funcionado las cosas.

Ha pasado un año y un poco más del funcionamiento del AFT y mi pregunta se refiere a la autocrítica. ¿Qué habrían hecho distinto? ¿Qué decisión que se tomó no debió tomarse? ¿Qué omisión hubo?

Me parece que a estas alturas es obvio que haya algún grado de análisis respecto de cosas hechas o no.

Algo se insinuó en la última respuesta del señor Mena, cuando dice que en el uso de la tarjeta hubo un *big bang*. Entonces, ¿debo entender que está indicando tácitamente que fue un error que hubiera *big bang* y que no se ocupara anteriormente en una marcha blanca?

Eso sería un avance y haría más creíble la situación.

Muchas gracias.

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

El señor MENA.- Siendo esta mi cuarta comparecencia a esta Comisión, puedo decir que la afirmación referida a políticas públicas fue hecha por el presidente del banco, la primera vez que asistí.

El señor HALES (Presidente).- Esa fue una política de Estado.

El señor MENA.- En ese sentido, el hecho de incorporar un medio de pago masivo, que pudiese eliminar billetes y monedas, estuvo dentro de la visión de poder participar en este proyecto que possibilitaba una colaboración amplia, tanto desde la autoridad como asociado a un proyecto de esta magnitud.

Al señalar la eliminación de billetes y monedas es porque tengo la convicción de que genera una merma en términos de capacidad de competencia, lo cual ha sido solucionado en Europa y en países de referencia como Nueva Zelanda, Australia y otros.

La posibilidad de que una persona, a partir de un medio de pago como éste, pueda generar pagos o ingresos personales que se usan a través de cuentas, es parte de nuestra visión histórica. En este caso, este proyecto permitía empezar como un germen para lograr llegar a esa solución.

En efecto, el BancoEstado ha observado todo lo que fueron las concesiones en la década de los 90; por ejemplo, desde 1996, lo que fue el desarrollo de micro empresas, la incorporación de seguros masivos y la vía de poder lograr longevidad. A raíz de esto, entendimos que podíamos colaborar como banco. Eso es lo que hemos buscado a través de la relación con el Ministro de Transportes.

Hemos buscado que los servicios asociados a este proyecto alcancen excelencia de servicio, siendo ese nuestro compromiso en ayuda de una efectiva política de Estado.

En este sentido, hemos buscado que el servicio y la capacidad de trabajo de nosotros como empresa, esté, por ejemplo, sobre las obligaciones de contratos, incluso sobre las obligaciones de las bases, de manera que no sea un freno para buscar, finalmente, lo que a todos nos importa, que es un funcionamiento óptimo del sistema.

Asimismo, estamos buscando una nueva voz como miembro del grupo de los socios, explícitamente, frente al directorio. En este sentido, quiero indicar la disposición a invertir más, a que nuestras obligaciones no queden en un documento contractual, sino que encontremos finalmente estrategias que den solución a cosas que se atrasaron y que no funcionaron.

Ha sido importante pedir al operador tecnológico que técnicamente cumpla tanto con sus obligaciones como con los contratos que con él tenemos. En este sentido, hemos encontrado soluciones que no estuvieron en los plazos establecidos.

Por último, quiero dar un ejemplo asociado, recientemente, a la nueva forma que, desde el Ministerio de Transportes, se ha dado para pagar a los operadores. Para eso, se ha construido un sistema en

menos de noventa días sobre la base de la inversión en tecnología que se ha hecho y que hoy está funcionando. Con eso, se paga a los operadores, lo que no estaba en las bases. Fue creado en esta instancia.

Finalmente, se está traduciendo en que estamos a muy pocos días, tal vez horas, de terminar lo que ha sido en este tiempo las conversaciones, en términos de mejoras, traduciendo esto en un nuevo contrato. De hecho, el directorio de la empresa ayer aprobó las bases legales redactadas en términos de leer el nuevo contrato con el Ministerio y el AFT, que permite regular y poner en línea servicios que estaban fuera del contrato y que se estaban cumpliendo. Lo menciono, porque me parece un buen ejemplo.

El señor HALES (Presidente).- Respecto de la pregunta de autocrítica.

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, en términos de autocomplacencia, indudablemente, tenemos pleno conocimiento y conciencia de los problemas que enfrentamos en el sistema en el Transantiago, los problemas que enfrentamos como Administrador Financiero, particularmente en lo que tiene que ver con gestión de flota. Tan clara es esta situación que hemos hecho esfuerzos por llegar y acomodar complementos o soluciones adicionales a las que estaban concebidas originalmente. Es así que hemos incorporado o apoyado soluciones innovativas, que son las zonas pagas, la flota complementaria; hemos trabajado en forma manual, cuando no se han dado las condiciones para que opere el sistema original automático, por razones ajenas a nosotros y que las hemos visto en ocasiones anteriores; hemos estado abiertos a revisar soluciones diferentes al proyecto definitivo en lo que tiene que ver con materia de gestión de flotas, SAEF.

Por lo tanto, nuestra forma de enfrentar la situación demuestra que estamos conscientes de las dificultades del sistema, de que somos parte del mismo y que hay que hacer todos los esfuerzos por tratar de resolverlos lo antes posible.

Ahora, ¿qué se hubiera hecho distinto con el beneficio de la historia a la fecha? Indudablemente, hay factores que podrían haber alertado tempranamente sobre la situación que se ha desarrollado. En concreto, creo que planes pilotos debieran haber tenido un lugar mucho más preponderante en todo este esquema y un espacio suficiente para revisar el funcionamiento de manera más micro de lo que es un plan piloto o una marcha blanca que hubiera podido detectar las falencias que se han presentado.

Desde el punto de vista de la situación del AFT, hemos aprendido que en un sistema interdependiente como éste, uno no se puede aislar, en el sentido de pensar que si uno llega y provee su sistema es suficiente. Tengo plena conciencia de que

cuando hay un sistema de tanta interdependencia se tiene que estar con mayor grado de alerta respecto de todas las partes determinantes del Transantiago. Lamentablemente, en este caso, no tuvimos la información y no fuimos parte de todos los otros componentes que, claramente, han sido determinantes en la situación que hemos visto hasta la fecha.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, voy a hacer mi tercera pregunta al señor gerente general del AFT.

¿Cómo lo ha hecho Sonda?

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, el operador tecnológico ha tenido fortalezas y debilidades bien marcadas. Eso se ha reflejado en las respuestas que hemos dado. Las fortalezas han ido en lo que es la situación principal de la función del AFT, que guarda relación con la gestión de pago; las debilidades guardan relación con elementos importantes en cuanto a gestión de flota. En mi opinión, ha habido tropiezos reflejados en situaciones de atraso o donde las funcionalidades no han estado plenamente operativas cuando estaba comprometido.

El señor BURGOS.- A juicio del AFT, ¿no ha justificado la revocación de los contratos?

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

El señor MENA.- Quisiera responder ya que, al final, ésta era una decisión de tal nivel que era de directorio.

Hemos tenido problemas con el operador tecnológico, como ustedes han señalado, y que vienen incluso desde meses previos a febrero. Esos problemas, en nuestro caso, han culminado incluso en una situación que, mientras no se firme un contrato, está pendiente una situación arbitral.

Desde el punto de vista del directorio, siempre ha estado presente en esta ecuación qué ha sido primero, encontrar solución a los problemas que no tienen solución, pero explícitamente encontrar una solución en tiempos que sean factibles para el sistema.

Un cambio del operador tecnológico nos llevaba en la evaluación técnica que se hizo más de una vez, a tiempos que estaban por sobre la capacidad de responder, con un sistema que ya había comenzando.

Hoy, por ejemplo, si se señala que dentro de distintas alternativas se va a cambiar todo el sistema Saef, más allá de que el propio sistema en una de éstas está cumpliendo las bases, pero otra cosa es que el sistema no sirve para los operadores, y eso es lo que hoy se ha aprendido.

Ese cambio del sistema puede llevar más de un año, incluso dos. Entonces, eso no es una solución que desde el directorio parezca razonable, como para decir:

"Mira, nosotros necesitamos tener esto, con capacidad de respuesta de aquí a diciembre".

¿En qué medida podemos dar respuesta rápida?
¿En qué medida podríamos estar hablando de marzo?

Por lo tanto, lo que quiero enfatizar es que lo que se ha buscado desde el directorio son tres líneas:

1. Hacer una demanda de las obligaciones del operador tecnológico.
2. Estar dispuestos a hacer inversiones adicionales, por sobre las que responden a la relación contractual entre nosotros y el operador tecnológico: inversiones adicionales que hace la propia empresa.
3. Generar instancias de control adicionales que permitan prever, de alguna forma, las alternativas tecnológicas que el mismo operador nos presenta: más control, más inversión, exigencias en las obligaciones contractuales que el operador tecnológico debe cumplir.

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

El señor MONTES.- En primer lugar, quiero consultar algo que sé que para usted no es fácil responder, pero quiero, al menos, tener su impresión.

¿Cuál ha sido el aporte de los bancos privados en la gestión del AFT?

¿Han participado constantemente en la evaluación del sistema, en la manera en que se va desplegando y de qué manera han contribuido a resolver los problemas?

La pregunta por la que pedí la palabra es que crecientemente me ha surgido una duda: si era o no pertinente juntar en una misma instancia a la parte financiera con la parte tecnológica, entendiendo que en la parte financiera había un componente tecnológico. O sea, si era o no razonable que hubiera un administrador financiero que tuviera que desarrollar todo el sistema para recaudar los recursos, los medios de pagos, etcétera, junto con manejar la gestión de flota o si no hubiera sido más razonable que la gestión de flota hubiera quedado en organismos públicos o en otro administrador, con otro ente. Quiero saber qué reflexión han hecho al respecto ustedes.

El señor HALES (Presidente).- Tal como habíamos convenido, se incorporó el diputado Insunza, que estaba inscrito en primer lugar, de manera que después de la diputada Nogueira le voy a dar la palabra a él.

Se suspende la sesión.

)----- (

-Transcurrido el tiempo de suspensión.

El señor HALES (Presidente).- Se reanuda la sesión.

Tiene la palabra la diputada señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, tengo preguntas muy concretas que hacer al señor Mena.

Leeré el acta de su primera comparecencia a esta Comisión, pues en la última sesión no fue posible que se aclararan algunas dudas. Dice lo siguiente: "El tercer criterio, señor Presidente, es seguir las prioridades establecidas por la autoridad, por el ministerio."

"El ministerio, en diversas instancias, expresó cuáles eran, dentro de las obligaciones del AFT, las prioridades y cuáles podían ser abordadas después". Luego, me salto un párrafo, y dice: "En ese contexto, el actuar de la empresa, y mía como director, fue asegurar que el sistema estuviese en condiciones de partir. Cuando hablo de partir, me refiero a las prioridades que el Ministerio nos planteaba. Y es así como el ciento por ciento de las conversaciones que tuve con la autoridad estuvieron centradas en la tarjeta, en el sistema de carga, en los validadores y en la tarifa integrada". Me pregunto, entonces, ¿qué pasó con el Sistema de Gestión de Flota?, porque hasta hoy ha sido bastante chocante y frustrante para los usuarios del Transantiago ver cómo las micros pasan fuera de servicio, no hay ningún control, ¿para qué hablar de la frecuencia cuando el gran impacto del primer día era que no había buses! Por lo tanto, ¿por qué la Gestión de Flota no aparece dentro de las actividades que usted enumera? ¿Quién los presionó? Si bien estaba en el contrato cumplir con el Sistema de Gestión de Flota ¿por qué estuvieron dispuestos a partir en esas condiciones? ¿El AFT podría haber cumplido si no hubiera sido presionada por alguien del ministerio?

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

El señor MENA.- Señor Presidente, quiero leer brevemente una declaración que hiciera el ministro Espejo y un acta que corresponde al Comité Técnico de Implementación.

El ministro Espejo señala lo siguiente: "El Administrador Financiero estaba obligado además a proveer un sistema de gestión de flota. Tras la postergación de la etapa de régimen y basado en las sugerencias de los expertos que apoyaban a Transantiago en esta materia, se resolvió habilitar el total de funcionalidades de Gestión en dos escalones, un grupo de funcionalidades críticas en febrero de 2007 (Grupo 1) y un segundo grupo de funcionalidades complementarias en mayo de 2007 (Grupo 2). Dado que los primeros 90 días de régimen, por aplicación de las bases de licitación, serían acompañados por cambios de servicios, recorridos y paraderos, el inicio de operación del segundo grupo de funcionalidades complementarias en el mes de mayo resultaba razonable.". Cuando hablamos del segundo grupo nos referimos al sistema de regulación y dentro de lo que

corresponde al primero se encuentra el servicio de visualización.

Ahora, me referiré al acta del Comité Técnico de Implementación, que viene con fecha 26 de enero de 2007, y que señala lo siguiente: "No se encontrarán operativos al 10 de febrero: botón de emergencia, contador de pasajeros, cierre de puertas."

"Tampoco estará operativo, al 10 de febrero, el Regulador de Flota. Esta aplicación está todavía en una versión en portugués."

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).-
¿Eso es lo que ustedes informan?

El señor MENA.- Lo primero que dije es lo que hizo el ministro Espejo. Esto está dicho, según consta el acta que mencioné, por el encargado técnico de ese minuto, el señor Silvio Albarrán, que actualmente es el coordinador del Transantiago. Desde el punto de vista del Transantiago, está haciendo un informe del estatus y de las condiciones que van a entrar en operación, ante todo el comité técnico, que estaba conformado por todos los operadores, alguien de Metro y alguien de AFT. Esto es del 26 de enero del 2007.

Entonces, la situación de que el sistema de regulación, la parte más esencial dentro del Saef, no iba a estar disponible el 10 de febrero, por supuesto, era conocida por la AFT, por el Ministerio, tanto así que el ministro Espejo señaló que le parecía razonable hacerlo en dos escalones, y por los concesionarios.

El señor HALES (Presidente).- La diputada Rubilar me pregunta si podemos tener copia de eso.

El señor MENA.- Por supuesto, podemos dejarle una copia del documento.

Quiero enfatizar que esto era conocido por todos los actores que participaban en esto y que, desde el punto de vista del Transantiago, habían opiniones, basada en una sugerencia de los expertos que apoyaban el Transantiago. Debo decir que ese grupo de expertos no son de la AFT. Aquí hubo una decisión dentro del Ministerio para hacer razonablemente esos dos escalones y esa afirmación es coherente con lo que el gerente ha mencionado, en el sentido que para el Ministerio, para dar inicio a la parte normal el 10 de febrero, era crítico tener un sistema integrado, porque aquí habían 10 operadores de distinta propiedad y eso era sine qua non para hacer que operara el sistema. Desde el punto de vista de los primeros 90 días, no era necesario, porque él decía explícitamente habrían: "...cambios de servicios y de recorridos, porque vamos a ver cómo esto se ajusta..." Por lo que leo aquí, desde el punto de vista del Ministerio, aparecía razonable que en los primeros 90 días el sistema de regulación no estuviera en uso y que el mes de mayo era importante. Obviamente, debo indicar que, desde el punto de vista

de la AFT, en el mes de mayo, el sistema de regulación también tuvo atrasos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Eso se lo dijo al ministro Espejo?

El señor MENA.- Cuando digo que el ministro Espejo señaló dos grupos de trabajo, estoy hablando de los niveles técnicos.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- En este sentido, habían contratos que había que cumplir en cierta fecha y, dentro de estos contratos, uno de los requisitos para el cumplimiento era que estuviera a tiempo el sistema de gestión de flota. Por lo tanto, de acuerdo con lo que usted está diciendo, fue el Gobierno, a través del Ministerio, quien decidió que esa parte del contrato no se cumpliera. Da lo mismo la razón, pero estaba estipulado dentro de los contratos que debía cumplirse. Para que quede en el acta, reitero, ¿fue el Gobierno el que dijo que, de acuerdo con los informes que se manejan, no iba a estar listo lo del Saef, por lo que se dejara para mayo el sistema de gestión de flota?

El señor MENA.- Hay un hecho que vuelvo a subrayar, que es parte de lo que pasaba en esos meses. Existía flota complementaria, centenares de buses que no tenían equipamiento posible, porque no estaban en nuestro contrato ni habíamos tenido la petición de que los incorporáramos en nuestro contrato y, por lo tanto, no teníamos el tiempo para importar los equipos, computadores, y equiparlos. No teníamos posibilidades de hacerlo y, entonces, todas las partes estaban concientes de que había una cantidad de buses que no tenían equipamiento. No había regulación de flota posible, por lo tanto, no tenía sentido hacer regulación de flota sobre una parte que era muy parcial de la flota. Así lo entiendo por las declaraciones y por las conversaciones de los técnicos en esa fecha.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, solicito que quede en Acta que el ministerio pidió al AFT no cumplir la obligación de que estuviera a tiempo el sistema de gestión de flotas.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14.00 horas?

Acordado.

Recupera el uso de la palabra la diputada señora Claudia Nogueira.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, como dije, pido que quede en Acta o en cuaderno separado que fue el gobierno quien sugirió al AFT no cumplir con la obligación de tener el sistema de gestión de flotas a tiempo.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, para el AFT era claro que al 10 de febrero el sistema no iba a estar atrasado.

El señor HALES (Presidente).- Señor Mena, ¿es correcta la observación de la diputada señora Claudia Nogueira? Si lo contextualiza mucho no vamos a entender el asunto. Ha hecho una observación precisa, con justo derecho, y queremos saber si es así.

El señor MENA.- Señor Presidente, me he remitido a las declaraciones del ministro Espejo ante esta misma Comisión. Eso fue lo que dijo.

El señor HALES (Presidente).- Señor Mena, ¿es así o no?

El señor MENA.- Señor Presidente, quiero decir que el ministro Espejo no nos dijo que no cumpliéramos. Entendí que la afirmación era que el ministro Espejo nos había pedido que no cumpliéramos, pero no es eso lo que quise expresar.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Entonces, señor Presidente, la cuestión es que el ministro Espejo los autorizó o consintió, y fue a petición de él, por cuanto esta gradualidad no iba a estar antes del 10 de febrero. En consecuencia, este requisito no se iba a cumplir. ¿Fue o no a petición del ministro Espejo?

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

El señor MENA.- Sí, señor Presidente. Es así a partir de los expertos del ministerio y del Transantiago. Dada la relación existente con ellos, lo que yo hago, en ese contexto, es leer las declaraciones, en esta Comisión, del ministro Espejo, que dan cuenta sobre cuál fue su forma de proceder.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Entonces, señor Presidente, quiero que quede en Acta que el gobierno autorizó, a través del ministro Espejo, el incumplimiento de contratos relacionados con el sistema de gestión de flotas y que éste no estuviera a tiempo.

El señor HALES (Presidente).- Para una cuestión de Reglamento, tiene la palabra el diputado señor Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, ¿toda la sesión queda registrada en Acta, no es cierto?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado. Todas las declaraciones vertidas en esta Comisión quedan rigurosamente registradas en Acta.

El señor BURGOS.- Lo que pasa es que me preocupó esta cuestión. Como la diputada señora Claudia Nogueira lo ha pedido dos veces, creí que habían cambiado la regla. ¿No han cambiado las reglas?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado, es exactamente como usted dice.

El señor BURGOS.- ¿Esto sólo podría variar si se apelara a la petición de reserva o de secreto?

El señor HALES (Presidente).- Los señores diputados tendrían que pedir ese acuerdo.

Todo lo que declaran los invitados y las señoras y señores diputados, queda rigurosamente registrado en Acta. Además, hay dos taquígrafos que están registrando la sesión, a lo cual se suma la grabación hecha por el canal de la Cámara de Diputados. Todas las actas, que suman alrededor de mil ochocientas páginas, están a disposición de los señores diputados y de quien las solicite.

El señor BURGOS.- ¡Gracias, señor Presidente! ¿Quedó satisfecha, señora diputada?

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Sí, señor Presidente. Estaba tremendamente preocupada por la pregunta hecha por el diputado señor Jorge Burgos. A lo mejor me expresé mal. Si le parece, hablaré de cuaderno separado, de cuaderno aparte o paralelo.

El señor HALES (Presidente).- Eso no es procedente, señora diputada.

El señor BURGOS.- Señora diputada, nunca me pareció mal. Sólo fue una aclaración.

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

El señor INSUNZA.- Señor Presidente, quiero referirme a un punto señalado en la sesión anterior, a la cual asistieron los representantes del Administrador Financiero.

Para fundamentar lo que ellos estaban realizando en materia de gestión de flota representaron en la Comisión que estaban en la aplicación de una nueva tecnología, que aparecía en sistema *power point*. Esa información hacía referencia a lo que se estaba aplicando en la empresa Transaraucaria, que corresponde a una alimentadora que cubre cuatro comunas, tres de las cuales son de mi distrito, es decir, San Miguel, Pedro Aguirre Cerda y Lo Espejo. Consulté a la empresa sobre cómo estaba empezando a operar eso. Ellos manifestaron que en esas empresas todavía hay un estado de pruebas, por lo cual no se sienten en absoluto satisfechos ni consideran que sea algo que les vaya a servir para el control de flota.

A partir de eso, quiero volver a una pregunta que formulé en la sesión anterior, por lo que quisiera una respuesta lo más precisa posible. ¿Cómo concuerdan con las empresas, que son sus clientes, la satisfacción de los servicios que prestan? No basta con decir "hemos cumplido", si la contraparte no declara una básica satisfacción respecto de aquello que está obligado a cumplir.

Por ello, de toda la presentación que ustedes han hecho, tiendo a pensar que han establecido una prioridad sobre el sistema de pagos, dejando en segundo lugar el sistema de gestión de flota, a pesar de que forma parte de sus obligaciones. Para ser franco, tampoco me resulta satisfactorio que desglosen en diez u once las tareas del sistema de pagos y sólo en una el sistema de gestión de flota, en el cual se pueden tener otras variantes.

Por lo tanto, me gustaría saber cuál es la proporción de ingresos para el negocio del AFT que resulta del sistema de pagos versus lo que corresponde a sus ingresos de la gestión de flota.

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

El señor MÉNDEZ.- Señor Presidente, en la sesión pasada mostramos lo que está en aplicación en Transaraucaria. Creo que fuimos muy claros en esa oportunidad -pido excusas si no ha sido así-, en el sentido de que había un reconocimiento de que lo que se estaba viendo en pantalla era una solución que los operadores en general, incluso en el caso de Transaraucaria, no hacían como la que ellos hubiesen optado como solución para la gestión de flota que necesitaban o proyectaban en el futuro.

Desde el punto de vista de la segunda pregunta que me formuló un señor diputado, el AFT está plenamente consciente de que de nada sirve dar cumplimiento a un contrato si el usuario de aquel servicio no valora lo que uno le está entregando. ¿Cómo estamos enfrentando eso? Lo estamos haciendo en el seno del acuerdo que está a punto de materializarse con la autoridad y con los operadores, a través del cual se crearía un comité de operadores, con un secretario técnico nominado por la autoridad, y cuyo objetivo es revisar la solución establecida en el contrato respecto a lo que es el sistema de apoyo de gestión de flota.

En el seno de esa comisión, integrada por los representantes de los operadores, junto con este secretario ejecutivo nombrado por la autoridad, también participaría el AFT. Allí se va a definir si se van a realizar modificaciones y si estas son superficiales, complementarias o de fondo respecto de lo que hoy existe. Queda claramente ratificada nuestra conciencia de que no basta cumplir un contrato si es que el usuario no valora la solución que uno le está dando.

En cuanto al desglose del contrato, es decir a las 11 obligaciones, éstas no son antojadizas, sino que son el reflejo de cómo están estipuladas nuestras obligaciones contractuales. En términos de la distribución de los ingresos asociados -lo mencioné la vez pasada-, la gestión de flota corresponde a 27 por

ciento de los ingresos totales que percibe el administrador financiero.

El señor INSUNZA.- ¿Todo el resto es administración del sistema de pago?

El señor MÉNDEZ.- El resto está asociado a carga de cuotas de transporte, uso de cuota de transporte, clearing y pago a proveedores, a través de componentes de pago fijo y pagos variables.

El señor INSUNZA.- No tenía este dato que, a mi modo de ver, revela la falta de énfasis que se ha puesto en el control de la gestión de flota, generando parte significativa de los déficit que tiene la administración en la gestión del Transantiago. La integración no sólo se refiere a la integración financiera esencial, que también falló desde el comienzo, sino que a la gestión de flota, que es lo que determina que la gente a veces vea 2 ó 3 buses muy seguidos y después tenga que esperar media hora o cuarenta minutos hasta que aparezca el siguiente bus.

Aquí, lo que he escuchado es que hay una satisfacción por parte del administrador financiero por cumplir y también he escuchado, en forma reiterada, hablar en gerundio, es decir, todo lo están haciendo.

El señor Méndez señaló que se estaría creando un comité de revisión, esto es, se encuentran en un estado de procesos, aunque ya han transcurrido varios meses, casi un año, desde que todo debería haber estado funcionando, pero aún estamos en estado de proceso.

Si han cumplido en todo lo que ellos declaran, salvo estas falencias menores, ¿por qué han aceptado el pago de las garantías millonarias que les ha impuesto el Ministerio? ¿Por qué no han reclamado de las multas que se les han ejecutado? ¿Por qué, sobre esa misma base, no nos precisan con mayor asertividad las fallas que han cometido y las responsabilidades que tienen en los fracasos que estamos viendo?

El señor MÉNDEZ.- Hemos sido muy claros en reconocer que ha habido atrasos e incumplimientos en algunas actividades. En lo que respecta a la gestión de pagos, después de corregidos los problemas iniciales, de febrero, ha operado correctamente.

En cuanto a multas reclamadas y garantías, la pregunta ya se hizo y se respondió lata y detalladamente, por lo que creo que no procede volver a repetir lo mismo.

Relacionando ambas consultas, puedo decir que sí hubo una situación respecto de la cual no hemos reclamado las boletas de garantía, pero se trata de un reconocimiento explícito de la situación que aquejó al sistema de pago durante las primeras semanas.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, voy a hacer dos preguntas.

La primera dice relación con que, en general, los contratos, y estos en particular, me refiero a los suscritos entre el Estado y el AFT, son instrumentos de los que surgen obligaciones recíprocas. No sé si a esta altura hay alguna duda respecto de que el AFT no ha cumplido todas sus obligaciones, pero es la oportunidad para que nos digan que han cumplido. En nuestra opinión, eso no ha ocurrido. En todo caso, para el evento de que el AFT sostenga que ha incumplido sus obligaciones, me gustaría saber de qué manera y que nos digan si es que ese incumplimiento, que me parece manifiesto, ya que uno lo ve en las calles y arriba de los buses, se debe a algún incumplimiento de su contraparte y cuál sería ese.

En ese evento, quiero preguntar qué es lo que pudo haber ocurrido para que su contraparte haya flexibilizado tanto los contratos como para no habérselos caducado y sólo haber aplicado multas.

Está claro que la caducidad es una alternativa, y hoy más que nunca, después del proyecto que se ha aprobado.

Segunda pregunta. Quiero saber si en régimen los números van a dar para que el sistema se autofinancie o si vamos a tener que seguir subsidiando la operación del sistema de transporte público de Santiago con un aporte directo a los operadores o al sistema, no a los usuarios.

Quiero conocer la opinión del AFT en torno a eso.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, quisiera reafirmar que desde nuestro punto de vista esta empresa, por supuesto, no se siente satisfecha con la situación y tiene conciencia de que el proyecto ha generado tremendas dificultades a la población.

En todo caso, nosotros sólo somos una parte de la cadena. Por su puesto que hay elementos del resto de los eslabones de esta cadena que nos afectan y hay elementos de nuestras obligaciones que están atrasadas. Cuando hablamos de gestión de pago, una de las situaciones más difíciles fue que los operadores cumplieran sus compromisos, para que tuviéramos los buses disponibles para hacer las instalaciones. Esa fue una etapa crítica que, sin embargo, se pudo superar a través de una situación de manualidad que no estaba contemplada.

Quiero hacer énfasis en que la manualidad, expresada no solamente en los buses de la flota complementaria, sino que, por ejemplo, en los cambios de terminales, generó una situación hizo que este proyecto, que se suponía sería absolutamente

tecnológico, terminara con un alto grado de manualidad, que aún continúa.

Eso no sólo generó problemas operación, sino que también sobrecostos que la empresa se comprometió a absorber, buscando que el sistema funcionara.

Quiero señalar, entendiendo los problemas que ya mencioné, especialmente de las primeras semanas en que la población no pudo usar adecuadamente la tarjeta, que había operadores que generaban un uso inadecuado de los sistemas -estoy hablando de los validadores-; sin embargo, eso fue superado al poco andar.

Se nos produjo un problema puntual con el clearing. A nuestro entender, ese sistema funcionaba. Pero había opiniones técnicas diferentes.

He mencionado, y reitero, que una de las cosas que también nos generó dificultades fue no tener una instancia en donde dirimir opiniones técnicas tan distintas.

El clearing, en nuestra opinión, funcionaba. En opinión de otros actores, incluso del ministerio, había dudas. Había operadores que señalaban que esto no funcionaba y esa situación generó una inmovilidad por varias semanas, incluso de un par de meses, y a nuestro entender, desde el punto de vista del directorio, atrasó soluciones como hacer cambios en la modalidad de pago.

Respecto del Sistema de Ayuda a la Explotación de Flotas, Saef, la mayor área del AFT, a través de su operador tecnológico, no pudo estar en el plazo, situación que la autoridad y el resto de los actores conocían, como ya lo mencioné. Por supuesto, esa situación la asumimos. Está la boleta de mayo asociada al Saef. Y hacer un uso adecuado del Sistema de Ayuda a la Explotación de Flotas requiere que los operadores tengan un uso adecuado y que les parezca razonable ese uso. Debo mencionar que las bases decían cosas que hoy nos damos cuenta que no sirven. El gran beneficio de tener una comisión que agrupe a todos los actores es poder concordar una mejor solución.

En rigor, todos los sistemas que operan en el mundo tiene un solo dueño, por lo tanto, el que toma las decisiones es uno solo que tiene todas las variables y busca la mejor dado los objetivos del sistema.

En este caso hay diez actores, que tienen una forma de mirar distinta, experiencias distintas, hábitos distintos, en algunos casos objetivos distintos, y debo decir que esa situación, para el Saef específicamente, requiere tener una única opinión, ojalá consensuada, porque si nosotros hacemos algo requerimos que el resto de los actores operen de igual forma.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, primero, sólo para el efecto de la claridad que se refleje en las actas la opinión de nuestros invitados, me gustaría volver a preguntar si el AFT coincide en el diagnóstico de que por distintas razones, o por las que sean, no ha dado cumplimiento a la totalidad de las obligaciones.

Segundo, si eso también es válido para su contraparte, es decir, si ha cumplido con todas sus obligaciones, y cuáles.

El señor MENA.- Señor Presidente, quiero indicar que el AFT no tuvo un cumplimiento de los servicios según los plazos. No voy a extenderme en cuáles sí y cuáles no porque ya lo hemos dicho, y hemos asumido, lo que implica que hemos buscado la forma de resolver en los tiempos que este problema necesita. Aquí no podemos buscar soluciones para dos o tres años. Se requieren soluciones prontas, y para conseguir esa solución hemos buscado desde el directorio instancias de solución, y recursos adicionales.

Otros actores.

He mencionado la dificultad con los operadores, no con todos, pero con algunos tuvimos muchas dificultades durante un tiempo. Incluso, la información no se entregó en el tiempo adecuado, lo que generó que la población no la tuviese a tiempo para operar adecuadamente. Eso duró algunas semanas, no más allá de dos meses.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, aparte de otros factores privados, quiero saber si el incumplimiento se dio sólo ahí o en la contraparte: el Estado de Chile. ¿El Gobierno cumplió o no con sus obligaciones? ¿Qué pasaba con el financiamiento del régimen? ¿Esto se va a autofinanciar o no?

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

El señor MENA.- Señor Presidente, nuestra relación con el Ministerio de Transportes opera a través de un contrato. En nuestra relación contractual no estamos en condiciones de mirar si el Ministerio de Transportes o las instancias de Gobierno cumplían o no.

Hemos dado nuestra opinión respecto de las vías segregadas. No forman parte de nuestro contrato.

Nuestra opinión es que para lograr el éxito completo de este sistema, deben existir los paraderos, las vías segregadas y la flota debe tener el tamaño suficiente. No estaba en nuestro contrato entender esa materia. Nuestra parte no se fijaba en si el Gobierno o el Ministerio de Transportes podía cumplir con esos

elementos. Eso no estaba contemplado en nuestro contrato.

Respecto del financiamiento, desde el punto de vista del directorio, se trata de una situación con dos aristas: la primera, es que nos interesa que el sistema sea estable, que logre equilibrio y sea sustentable. En definitiva, que opere. Buscamos, además, colaborar, desde esta esquina, para que sea así.

Sin embargo, nuestra obligación, como AFT, es administrar cuentas. No tenemos información de los gastos ni de las fuentes para ver el futuro. Lo que tenemos es una visión hacia atrás. En tal sentido, operamos como un banco que tiene una cuenta corriente. No tenemos posibilidades de prever el nivel de gastos del próximo año del sistema, ni los ingresos asociados más allá de intentar hacer una extrapolación a partir de su historia.

Quiero presumir que nos interesa que el sistema se sustente. Además, hemos tenido una mirada sobre la evasión. Desde el año pasado, hemos planteado elementos para que la evasión no sea una dificultad o ésta se minimice.

Pero manejamos la cuenta corriente. No tenemos forma de prever; no está en nuestra información y en nuestra responsabilidad.

El señor HALES (Presidente).- El diputado señor Montes quiere que precisen a quiénes representan cada uno de los comparecientes que los acompañan como miembros del directorio.

Los asesores son asesores, pero los miembros del directorio, ¿de quién son representantes?

El señor MENA.- Señor Presidente, todos los integrantes del directorio representan a la empresa empresa.

El señor HALES (Presidente).- La pregunta es quién los eligió.

El señor MENA.- El señor Sergio Ávila, Banco Santander; el señor Francisco López, Banco BCI; el señor Claudio Cisternas, CMR Falabella; el señor Angel Rebolledo, Banco Santander; el señor Oscar González, BancoEstado y la señora María Soledad Masalleras, Banco de Chile.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, Sonda forma parte del AFT, como socio. ¿Por qué no los acompaña un representante de Sonda, como miembro del directorio?

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

El señor MENA.- Señor Presidente, hay dos representantes integrantes del directorio que no pudieron concurrir por asuntos personales. Los señores Jorge Díaz, del Banco de Chile y Mario Pavón de Sonda.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Sonda asiste a las reuniones del directorio del AFT?

El señor HALES (Presidente).- Le voy a dar la palabra al diputado Alejandro Sule, porque estamos ocupando parte de su tiempo.

El señor SULE.- Señor Presidente, hace una semana tuve la oportunidad, junto a otros colegas, de asistir a un seminario muy interesante sobre Transantiago, que se llevó a cabo en el Hotel Sheraton.

El señor Andrés Silva, técnico del Ministerio de Transportes, hizo una presentación técnica y dijo, con todas sus letras, que el sistema de gestión de pago, en el mejor de los casos, funcionaba más o menos. Es decir, relativamente mal o relativamente bien, como lo quieran escuchar.

La misma calificación tenía la obtención de posición geográfica, mediante GPS, y la transmisión de posición cada 30 segundos. La máxima calificación que le puso a una parte del funcionamiento, específicamente a la gestión de pago y a la última mencionada, fue 3,5.

El resto de las operaciones prácticamente no funcionan. Fueron palabras textuales y claramente contradictorias con lo que aquí se ha dicho.

Quiero pedirle que quede consignada esta situación en el cuaderno aparte.

El señor Silva dijo que todas las pruebas técnicas o la inmensa mayoría habían sido rechazadas y continuaban siéndolo.

Evidentemente, el resto de la operación de lo que aquí se calificó, o se quiso calificar hace tres semanas, como el corazón, y que tengo la convicción y la certeza de que es el cerebro del sistema, no funciona.

No se generan informes de frecuencia, informes de gestión por concesionario, informes de gestión por flota, informes de gestión por servicios, informes de gestión por bus, ni informes de gestión por conductor; no se generan índices de desviación estándar respecto del patrón del itinerario fijado, índices de frecuencias promedios y desviación estándar de la frecuencia, ni índices de desviaciones de las rutas realizadas con respecto al servicio comprometido. No se generan los informes de superación sistemática de la tasa máxima de pasajeros por bus, ni los informes de excesos de hora del conductor, ni los informes de desvíos de la ruta normal, ni los informes de activación de alarmas de emergencias, ni la localización geográfica en línea de buses que alimentan, en especial cuando se encuentran cerca de las estaciones de combinación, etcétera. Podría seguir unos diez minutos más describiendo todo lo que no funciona y que, evidentemente, es fundamental, tanto como lo es el sistema de gestión de pagos que, según el señor Andrés Silva, funciona a medias.

¿Cómo el AFT fiscaliza al operador tecnológico? ¿En qué consiste el mayor control que mencionó el señor Mena? ¿Qué se está haciendo? ¿Qué pruebas? ¿Qué tecnología están analizando? ¿Qué se está estudiando? ¿Qué se está probando? ¿Cuáles son sus proyecciones de tiempo? ¿Qué significa el nuevo contrato y en qué consiste? ¿Está controlado con precisión?

Podemos seguir así por muchos años más y son los chilenos los que están esperando una solución. Nada de lo que aquí se ha dicho satisface mínimamente esas cuestiones.

Gracias Presidente.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, a lo que se ha referido el diputado Sule son todas aplicaciones del Saef, hemos hablado largamente de ello y de los problemas que ha habido desde el punto de vista tanto de atrasos iniciales, como de la falta de aceptación de las soluciones del Saef por parte de muchos operadores. En la medida que los operadores no las acepten, no se incorporan. Así es imposible generar todos los informes que de la misma dependen. El Saef no está operativo en prácticamente ningún operador, excepto el caso de Transaraucaria, donde el AFT, a través de su operador tecnológico, lo ha ido implementado directamente e incorporando toda la información y el poblamiento de la base de datos que se requiere en los computadores centrales para que opere, a través de nuestro propio personal.

Estamos plenamente coincidentes en la información respecto de la inexistencia de informes de un sistema que no lo han adoptado los operadores y que, por ende, no genera los informes.

En cuanto a las diferencias que podamos tener respecto de opiniones técnicas de un funcionario del Ministerio, como lo mencionaba al diputado Sule, efectivamente, hemos tenido diferencias que han sido reiteradas más de alguna vez. Y para avanzar de la mejor manera en ese sentido con la autoridad, se ha establecido una nueva forma de operar que va a hacer que las fiscalizaciones y validaciones de cumplimiento de materias pendientes sean otorgadas a través de un perito independiente con un esquema de procedimiento bastante objetivo, lo que consideramos que va a ser un muy buen avance respecto de lo que es la aplicación, fiscalización y operación del contrato a futuro.

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

El señor SULE.- Señor Presidente, a todas luces Sonda es juez y parte en este problema. Quiero saber qué ha hecho el directorio para solucionar ese problema. Evidentemente, si Sonda, que es el operador

tecnológico, es parte del directorio, me cuesta creer que se va a cambiar de operador si es que así las circunstancias lo ameritaran. Es una decisión que debiera tomarse ya, por los tiempos. Por eso me interesa que conteste respecto de los horizontes de tiempo que se han fijado.

Otra pregunta. ¿Es verdad que entre 2005 y 2006, el gerente de Mipyme de BancoEstado, el señor Jaime Pizarro, pasó a ser asesor del ministerio de Transportes?

Se me produce una duda acerca de lo que consistió esa operación, porque, de haber sido así, el señor Jaime Pizarro habría sido también juez y parte. Explíqueme a qué se debió eso.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, la situación de que hoy Sonda sea parte de la sociedad me parece que en alguna conversación previa lo expliqué. Tenía en su minuto el beneficio de incorporar con igual lineamiento, en términos objetivos, a un proveedor tecnológico establecido, dado que el resto de las entidades no tenían experiencia explícita en esto. Entonces, en su minuto, entendiendo que todas las alternativas tienen problemas y beneficios, en su minuto pareció razonable que el proveedor que fuera, se le otorgara la posibilidad de una participación minoritaria.

Por supuesto, a contraposición, esto generaba la necesidad de un control sobre el ritmo de ese proveedor; en ese sentido, ahí es donde hemos tenido una de las aristas de dificultades que nos ha llevado, con este proveedor a una situación de arbitraje judicial porque, incluso, con el control logrado, se han ido produciendo diferencias de opinión que en la práctica, no habiéndose cumplido, ha generado responsabilidades que a este proveedor se le han exigido.

Quiero enfatizar que las instancias de control han sido muchas. Lo primero ha sido nombrar un listado de empresas internacionales. Ustedes pueden verificar que son empresas conocidas y de prestigio internacional. En este sentido, hemos generado instancias de opinión y de generación de alternativas respecto de lo que se está haciendo.

Siempre hemos tenido la alternativa de judicializar todo el problema; sin embargo, a nivel de directorio, ha primado que las responsabilidades sean asumidas. Siendo eso así, paralelamente hemos buscado la negociación y la factibilidad de que las soluciones aparezcan en forma técnica.

Hemos pensado que, en primer término, el sistema solucione sus problemas. No hemos privilegiado la alternativa de judicializar sin analizar, hasta el

extremo de contar con la posibilidad de que esto pueda ser solucionado técnicamente.

En relación a la segunda pregunta, el señor Jaime Pizarro es y ha sido por varios años, gerente del área de pequeña empresa, incluso ha tenido responsabilidad en el ámbito de una filial del área de la microempresa.

El señor Pizarro nos planteó que se le diera un permiso por motivos personales. Esto fue analizado por la instancia que correspondía dentro del banco y se acordó un permiso que implicó disminución de su renta. Esto ya había sido pedido con anterioridad; pero no compete al Banco del Estado ni a mí como gerente general, consultar qué es lo que estaba haciendo.

El señor HALES (Presidente).- Quiero recordarles a los comparecientes del administrador financiero que el señor diputado Montes les hizo una pregunta de fondo respecto al diseño del sistema en lo que se refiere al conflicto que ustedes tienen respecto de dineros y tecnología.

Tiene la palabra el señor Schaeffer.

El señor SCHAERER.- Señor Presidente, es muy interesante la pregunta formulada por el diputado Montes. Si nosotros tuviéramos el privilegio de estar en esta Mesa, no convocados por una Comisión Investigadora, sino por una comisión diseñadora del futuro plan de transportes y nos hicieran la misma pregunta, ciertamente, desde el punto de vista tecnológico -eminentemente, de los dispositivos desplegados para cumplir la función-, responderíamos que hacer una implementación separada sería tecnológicamente más fácil y requeriría equipamientos más simples.

Sin embargo, como ésa no es la instancia y este sistema de transporte ya está diseñado e implementado, debo decir que en el marco de las condiciones de tarificación puestas en las bases de licitación, muchas de sus capacidades todavía no han sido ocupadas. Tengan ustedes presente que la tarificación que se usa hoy es muy simple: una ventana de tiempo y unos trasbordos que no tienen costos, excepto en las horas de punta, y para un operador específico.

Como decía, el modelo tarifario del Transantiago tiene una multitud de otras capacidades que todavía no se han utilizado, que están disponibles, puesto que están implementadas en los validadores. Esas restricciones, más la forma de tarificar las remuneraciones de los operadores, hace que no es posible tener un sistema desintegrado tecnológicamente. Por lo tanto, las restricciones de diseño en cuanto a cómo se iba a cobrar a los pasajeros y a pagar a los operadores obligaban a un sistema tecnológico integrado.

Como la pregunta fue formulada sobre el plano técnico la respuesta correcta sobre ese plano es que si uno tuviera ausencia de restricciones impuestas por el modelo diseñado para tarificar y remunerar, tecnológicamente hay soluciones más simples que podrían ser desintegradas, pero no soportarían las capacidades de tarificación ni de remuneración que forman parte del modelo que se sometió a licitación en su oportunidad.

El señor MONTES.- Señor Presidente, sé que hay toda una tecnología asociada a recoger el dinero, pero otra que tiene que ver con la gestión de flota. ¿Son requisitos estar unidas ambas o podrían haber estado separadas? Ésa es mi consulta desde el punto de vista tecnológico. Y, desde el punto de vista operativo, ¿cuál serían las dificultades de no tenerlo en una misma mano?

El señor SCHAERER.- Señor Presidente, el modelo de tarificación al usuario que tiene el Transantiago contempla una serie de capacidades que todavía no se han utilizado que, probablemente, se utilice en el futuro cuando se cambie el modelo de tarificación que permiten a los usuarios acceder a tarifas distintas cuando cambian de sentido, de operador, cuando se extinguen múltiples ventanas de tiempo, dependiendo del viaje que están realizando. O sea, un sistema bastante más complejo que requiere para efectos de determinar la tarifa que el pasajero va a pagar que el sistema de posicionamiento del bus aporte información. Por lo tanto, separar posicionamiento de tarificación para lo que se pidió que construyéramos y que está disponible hoy en todos los buses no es posible.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en sus intervenciones, el ex ministro Espejo se refiere a que el 25 de enero de 2007, el AFT procedió a realizar una demostración de la funcionalidad de la regulación, la cual se encontraba en desarrollo a la fecha. El AFT mostró diferentes funcionalidades de apoyo a la gestión operacional, tales como la configuración de ruta y la definición de puntos de control; mostró una facilidad de configuración de cercas electrónicas, visualización de rutas en el mapa cartográfico, las diferentes vistas de las flotas en operación, a través de mapas cartográficos, usando para ello las facilidades del software Arena.

De esta manera, el AFT mostraba que su solución permitía visualizar que los buses estaban o no prestando servicios. A su vez, el diputado Montes, en aquella oportunidad, preguntó si esto era una muestra o la totalidad. El ex ministro dijo que era la totalidad

y, por lo tanto, al momento en que esto había entrado a funcionar era de un grave o grueso incumplimiento.

Todavía no puedo entender por qué él explica que todo estaba funcionando en forma espectacular, pero que llegó el 10 de febrero y ya nada funcionó. Eso no me calza.

Ustedes hablan de que una situación de arbitraje judicial con Sonda no está cerrada y en el ministerio se dice que ustedes están analizando una nueva solución tecnológica que demoraría más de un año y que, por lo tanto, habría que contemplar una cosa mixta, entre manual y automática, para solucionar este tema. ¿De qué se trata eso? ¿Qué va a pasar con esta situación? Esta diferencia o arbitraje con Sonda, ¿a qué se refiere?

La última pregunta que creo que no contestaron al diputado Montes, respecto de la cual tengo la misma duda, es la siguiente: ¿Las bases de licitación pedían que ustedes fueran dentro del AFT con el operador tecnológico, o daban puntaje, o fue decisión del AFT?

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

El señor MÉNDEZ.- La situación que se describe al 25 de enero es una demostración de que, si mal no recuerdo, se pudo haber hecho en un operador que fue Alsacia, donde lo que se hizo es casi un símil de lo que hemos hablado de Transaraucaria.

Se mostró la funcionalidad del Saef, aplicado a un hecho real y ahí se revisaron con la asistencia de algunos personeros del Ministerio y, claramente, de los operadores.

¿Qué ocurrió después?

Tres hechos que son importantes:

Primero, lo que hemos dicho hasta la saciedad, en cuanto a buses que, por definición, no iban a tener la gestión de flota, que es la flota complementaria. Eso ya da cuenta de una parte.

Segundo, un problema de masividad de la solución que generó una inestabilidad que no habíamos previsto. Eso fue importante y también se ha tocado el tema.

Tercero, que en la medida en que esta solución no fue recogida como la solución que los operadores estimaron era la que necesitaban, no resulta operativa porque ellos no poblaban y no incorporaban la base de datos que se requería al propio sistema.

Por lo tanto, si entrego un computador con los programas a alguien, si es que no le interesa, no va a producir el beneficio para lo que estaba diseñado.

La combinación de esos tres factores representa la situación actual, en que la gestión de flota no está operativa, como una solución efectiva, en la totalidad de los buses que están en la calle.

El señor MENA.- Sólo para complementar lo que ha dicho mi colega, me gustaría agregar que en el acta del comité técnico de implantación del 26 de enero, en el Título III, Operación COF, el asesor técnico, don Silvio Albarrán -que es actualmente el coordinador- señala que el sistema de posicionamiento se presenta bastante estable, permite el envío de mensaje variable y al panel del conductor. Se podrá ver velocidad, enviar mensajería variable al panel principal y al panel del conductor.

Señala que se encuentra pendiente subir los 5.100 buses y que resta confirmar si el sistema se mantiene operativo en todos los buses.

Lo que quiero enfatizar es que había, desde el punto de vista de todos los técnicos, una duda respecto del *big-bang* de este aspecto y que esto iba a generar inestabilidad, punto que se esperaba resolver en pocos días.

Lo que sucedió es que en el *big-bang* -porque no había forma de poder hacerlo de otra manera, tal como estaban los programas y el diseño- generó inestabilidad en la visualización, que se demoró mucho más de lo que esperábamos.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Uriarte me consulta si podemos tener acceso a esa documentación.

El señor MENA.- Entiendo que esta documentación ya fue entregada.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Uriarte tenía esa impresión y me consultó a mí. Yo no lo recordaba.

¿Ustedes la entregaron?

El señor MENA.- Entiendo que la entregó la gente del Ministerio que concurrió a la comisión.

Le hago entrega, de todas formas, del acta completa del 26 de enero.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

Queda, entonces, a disposición de los señores diputados.

Tiene la palabra la señora Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Quiero consultar respecto del arbitraje con Sonda, tema que no está cerrado.

El señor MENA.- La situación del arbitraje con Sonda no está cerrada y seguirá pendiente mientras ambas partes no lleguemos a un acuerdo con un contrato renegociado. Los temas del arbitraje abarcan el aumento de costos que ha tenido la empresa, producto de las mayores inversiones que se han hecho y quienes han sido responsables de esa situación. De la misma manera, incluye los menores ingresos que ha tenido la sociedad por atrasos e incumplimientos y hasta qué punto el operador tecnológico se hace responsable de ello.

Cuando digo que hay mayores inversiones, me refiero a las alternativas de software adicionales que se deben incorporar sobre lo que estipula el contrato original. Por supuesto, nuestra posición es que la responsabilidad debe ser asumida por el operador tecnológico.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Según entiendo, hubo situaciones que acontecieron en el Ministerio de Transportes, lo cual vi en el mismo informe de la AFT en una respuesta al ex ministro Espejo, sobre el incumplimiento de ciertos hitos. En consecuencia, ¿cómo me puede decir que no le corresponde evaluar esa contraparte, porque no está dentro de su propio contrato? Entonces, al ser miembro del Banco del Estado y, a su vez, de la AFT, ¿no ha sido esto un impedimento para tener imparcialidad en este tema y haber exigido con más fuerza los cumplimientos de los hitos del Ministerio de Transportes?

El señor MENA.- En efecto, mi rol durante 12 años ha sido el de gerente general ejecutivo del Banco del Estado y he sido integrante de otras filiales del banco y de empresas asociadas al sistema financiero. Insisto, previamente al 10 de febrero no podía señalar, por ejemplo, si las vías segregadas se debían o no cumplir, puesto que no estaba dentro de mis capacidades prever lo que iba a suceder. Claro está que hoy en día, mirado desde otra perspectiva, por supuesto que pienso que las vías segregadas son esenciales, porque no saco nada con tener 6 mil 400 buses y el mejor software de gestión si éstas no existen. Actualmente, en lo que respecta a mi ámbito, frente al ministerio, vamos a hacer lo posible por resolver estas cosas para que el sistema funcione.

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

El señor ACCORSI.- Señor Presidente, con toda la información que tenían antes de febrero, pues aquí la han explicitado, me permito preguntar si advirtieron en algún momento al Ministerio de Transportes la necesidad de no implementar el sistema, ya que tenía múltiples fallas. ¿Tienen algún documento que nos puedan entregar en ese sentido?

El señor MÉNDEZ.- Respecto de la consulta sobre qué sabíamos y qué se dijo antes del 9 de febrero...

El señor HALES (Presidente).- Disculpe, señor Méndez, también quedó pendiente el documento de apelación a las multas.

Diputada Rubilar, ¿puede señalar cuál es el documento?

La señora RUBILAR (doña Karla).- La vez pasada les consulté respecto de las multas que habían tenido y si habían apelado. Usted se refirió a ellas y nos dijo que eran 51 mil y tantas UF y que nos iba a dejar el detalle, pero no lo hizo. Entonces, lo podría dejar en esta oportunidad.

El señor HALES (Presidente).- ¿Lo puede entregar por escrito para no alargar más la sesión?

El señor MÉNDEZ.- Lamentablemente, no vemos el detalle en este documento, pero se lo vamos a dejar, porque tiene una clara descripción de lo que estaba en conocimiento del AFT, previo al 9 de febrero.

Ahora, quiero destacar algunas situaciones.

En cuanto al sistema de gestión de pago, la autoridad fue informada sobre lo que estábamos en posición de implementar y lo que veíamos que tenía problemas. Hemos hecho mención a algunas actas del sistema Transantiago, elaboradas por la autoridad, donde se hace una descripción de lo que es atingente al AFT en materia de gestión de pagos, que no iba a estar disponible en esa fecha, cosa que es muy importante.

Hubo materias de las que tomamos plena conciencia y vimos que podría haber un riesgo. Por ejemplo, una vez que conocimos cuál iba a ser el sistema que se iba a implementar para efectos de validar los pagos de buses...

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para incluir a la diputada Allende?

Acordado.

El señor MÉNDEZ.- Cuando tomamos conocimiento de una situación que podía afectar el correcto funcionamiento del Transantiago, al haber tomado conciencia de cómo iba a operar el sistema de validación de pagos, no obstante no ser el ámbito de nuestra responsabilidad, tomamos una actitud proactiva y en ese entonces invitamos a todos los operadores, con plena participación del Ministerio, a quien también se le hizo ver, a que analizáramos cuáles podían ser los métodos que minimizaran el riesgo de evasión. Dentro de esos, lo primero que propusimos -ahí está como ejemplo una carta que fue enviada a todos los concesionarios- que se hiciera un estudio en derecho para ver si había un espacio para mejorar la legislación que permitiera hacer más efectiva la fiscalización de aquellas personas que no pagaran pasaje o no validaran sus viajes en los buses cuando fueran detectados. Lamentablemente, esa iniciativa no prosperó, porque no todos la vieron con buenos ojos y no todos participaron de eso. Pero lo que quiero señalar es que conciente de un potencial riesgo del sistema, que estaba más allá de la AFT, adoptamos una actitud proactiva.

Ahora, ¿qué pasa respecto de las otras circunstancias que mostraban un desempeño que no era el esperado y, por tanto, dificultó la gestión del

Transantiago? Hablamos de los pilares en un comienzo. En cuanto a buses, el AFT no tenía en conocimiento cuál era la modelación de la cantidad de buses. Todo lo que tenía era un contrato que decía: "Usted tiene que equipar hasta un máximo de 5.100 buses." Nosotros hicimos las consultas desde el principio al Ministerio respecto de la cantidad de buses que íbamos a tener que equipar y no se nos dio respuesta ni siquiera de aquellos que nosotros íbamos a equipar, más allá de una genérica que decía: "Remítase a las bases". ¿Qué quiero decir con esto? Respecto de uno de los pilares esenciales del sistema, que es el número de buses, el AFT no sólo no tuvo conocimiento de cuántos iban a ser los necesarios, porque no participamos del diseño, no tuvimos conocimiento del diseño, ni tuvimos acceso a la modelación. Ni siquiera se nos especificó el número de buses que teníamos que equipar a fecha 6 de diciembre del año pasado. Por lo tanto, difícilmente podríamos haber puesto algo de que no teníamos conocimiento de su disponibilidad.

Si nos vamos a la situación de la malla de recorridos y del contrato de los operadores con el Ministerio, que no daba los incentivos necesarios para sacar los buses a la calle, debo señalar que todas esas fueron materias desconocidas para el AFT. Del diseño de los recorridos y de los contratos con los operadores, no fuimos parte, no fuimos consultados y no correspondía. En consecuencia, siendo totalmente ajenos al conocimiento de ello, malamente podríamos haber advertido, antes del 9 de febrero, que cabían riesgos en esos ámbitos.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, vuelvo a enfatizar que de los documentos que hemos entregado: el acta del comité técnico, del 26 de enero, y las declaraciones explícitas del ministro Espejo, en las páginas 25 y 26 de su documento, se desprende que la autoridad tenía toda la información existente en el AFT respecto del sistema de pago y del sistema de flota.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no sé si se dio respuesta a la pregunta de la diputada Nogueira respecto de la ausencia del representante de Sonda. Esta cuestión es muy importante y me llama la atención, por cuanto están los representantes de todos los bancos y del administrador financiero. Me parece una cuestión inexplicable. Aparte de eso, ya tuvimos la respuesta negativa del presidente de Sonda de asistir a la Comisión. Por supuesto, desde un punto de vista legal lo puede hacer, pero visto

desde el plano de la legitimidad y de la opinión pública no creo que sea la mejor señal.

En concreto, quiero saber qué respuesta se dio, en su momento, por la ausencia del representante de Sonda, puesto que nuestro interés radica, precisamente, en el problema de gestión de la flota.

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

El señor MENA.- Señor Presidente, la política que ha tenido este directorio, el cual presido, ha sido concurrir las veces que ha sido necesario y entregar toda la información que se nos ha pedido. Esta política, reitero, me ha llevado a asistir cuatro veces hasta esta Comisión. Creo que nadie lo ha hecho. Esta política está en conocimiento del operador tecnológico. No tenemos ninguna capacidad de cambiar o modificar sus propias decisiones.

En lo personal, debo decir que conocí *ex post* la situación del nuevo sistema.

También quiero dar a conocer algunos elementos finales después de tantas horas de permanencia en esta Comisión.

Nosotros, como directorio, hemos hecho todos los esfuerzos en nuestro ámbito, y lo enfatizo, en nuestro ámbito, para cumplir con el contrato; más aún, para resolver los problemas. Como dije, recién, en unos días más, estaremos en condiciones de regularizar situaciones de servicio que se vienen arrastrando desde comienzos de año, los cuales se han dado sin tener respaldo contractual alguno.

Al respecto, no nos sentimos satisfechos, por cuanto somos parte de una cadena que ha generado un problema mayor. Más aún, sentimos premura por encontrar soluciones completas.

Nuestra visión es que el sistema de pago no fue un cuello de botella durante los meses anteriores. Hemos escuchado opiniones distintas y las respetamos, pero nuestra opinión técnica es que el sistema de pago no ha sido el problema en estos meses. El sistema de flota comenzará a ser una dificultad cuando tengamos flota completa.

El sistema de pago y el sistema de flota, el SAEF en definitiva -estamos hablando de soluciones que van más allá de las bases, las cuales eran una cuestión bastante menor-, tiene su uso pleno en la medida en que tengamos solucionadas las otras situaciones: flota adecuada, vías segregadas adecuadas, incluso, esquemas de interconexión de trasbordo adecuados. El sistema maximizado de trasbordo hoy día no está buscando eso.

El señor MONTES.- Señor Presidente, quiero entender por qué usted dice que el sistema de gestión de flota no ha sido un cuello de botella, cuando vemos

que el tema de la frecuencia en los recorridos es muy serio.

El señor MENA.- Señor Presidente, quiero enfatizar una diferencia en dos líneas.

La primera es que una de las partes del sistema Saef es la visualización, en la cual hubo atraso. Están disminuidos en una parte sustantiva, porque la flota complementaria no tenía nada de eso. Mientras no tuviéramos todos los elementos en toda la flota no era posible hacer nada. Hoy necesitamos resolver cuanto antes un sistema de regulación o de planificación en todos los buses. Pero eso no será posible mientras no traigamos los equipos, los cuales nunca se habían solicitado anteriormente. Por cierto, hablo de pocas semanas de diferencia. No estoy restando responsabilidades, sino señalando los elementos objetivos que permiten que eso funcione adecuadamente.

Finalmente, a pesar de todo lo que ha sucedido, y obviamente nos sentimos parte del problema que se ha generado, tenemos el compromiso -y el directorio me ha pedido que lo señale de manera explícita- de seguir buscando soluciones prontas y no a dos o tres años más. En ese sentido, como director de BancoEstado, mi posición ha sido permanentemente que el resto de los socios y los directores tengan la misma visión.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, pido la palabra para solicitar un acuerdo.

Los representantes del AFT han traído un acta del Comité Técnico de Implementación, Coordinación e Inicio de la Etapa de Régimen de Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, eso no es para nuestros invitados, sino para el Gobierno. He acogido todas las peticiones de oficio que han hecho los señores diputados, de manera que el señor Secretario va a redactar todos los oficios correspondientes.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, ¿adoptamos el acuerdo para solicitar que nos envíen las actas?

El señor HALES (Presidente).- Ya lo acordamos, señora diputada. De hecho, usted misma lo pidió.

La señora RUBILAR (doña Karla).- No lo habíamos oficializado.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para obrar en tal sentido?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, el acta del Comité Técnico de Implementación, Coordinación

e Inicio de la Etapa de Régimen de Transantiago, de fecha 26 de enero, en su parte pertinente a los Centros de Operación de Flotas, COF, señala lo siguiente: "El ministro consulta sobre las conclusiones obtenidas luego de la reunión relativa al COF. Al respecto, el coordinador de Transantiago da la palabra al asesor técnico de dicha Coordinación, don Silvio Albarrán, quien expone que se ha efectuado el análisis en dos puntos: primero, en el sistema de posicionamiento y, segundo, en el dispositivo de regulación de flota." Más adelante, se agrega: "No se encontrarán operativos al 10 de febrero el botón de emergencia, el contador de pasajeros y el cierre de puertas, como tampoco el regulador de flota. Esta aplicación está todavía en una versión en portugués."

Por lo tanto, pido que quede constancia de ello en el cuaderno aparte.

El señor HALES (Presidente).- ¿Alguna otra cosa?

Agradezco a nuestros invitados su asistencia a esta Comisión.

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

-Se levantó la sesión a las 14.15 horas.

CLAUDIO GUZMÁN AHUMADA,
Redactor
Jefe de Taquígrafos de Comisiones