

## 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 24ª sesión celebrada el lunes 8 de octubre de 2007, de 10:39 a 14:04 horas.

---

#### **SUMARIO:**

Se recibió al Presidente de la Fundación Chile, señor Oscar Guillermo Garretón y al Gerente General de Aditiva, señor José Antonio Caracci, conjuntamente con quienes fueron los responsables de redactar los informes vinculados al Transantiago elaborados por dichas organizaciones, señores Ronald Bull y Guillermo Cuadra, en el caso de Fundación Chile, y señores Edgardo Sagaste y Miguel Recabarren, en el caso de Aditiva.

#### **ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN**

1.- Rechazar la solicitud efectuada por el Diputado señor Farías, en orden a remitir un cuestionario de preguntas a la Empresa TIMM.

2.- Enviar un oficio a la empresa antes mencionada a fin de solicitarle que remita todos los antecedentes que ella estime pertinentes para la investigación que esta Comisión está realizando.

3.- Enviar al Administrador Financiero del Transantiago (AFT) la exposición efectuada por don Oscar Guillermo Garretón, Presidente de la Fundación Chile.

4.- Solicitar al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones los siguientes documentos:

a) Copia del o los contratos celebrados entre dicho Ministerio y la Fundación Chile, vinculados con el Plan Transantiago.

b) Copia del Acta denominada "Exposición de aspectos principales de documentos adicionales presentados por el oferente Banco del Estado en la Licitación Pública del Contrato de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, Licitación AFT 2004, de fecha 11 de abril de 2005 y de otras actas que se hubieran confeccionado sobre esta materia.

c) Oficio Ord. N°2940 de fecha 18 de agosto de 2005, que el Ministerio de Transportes envió al AFT, donde se formulan observaciones a los proyectos definitivos de gestión y de pago, en atención a lo señalado por ADITIVA y la Fundación Chile y la respuesta dada por el AFT, de fecha 29 de agosto de 2005.

d) Oficio Ord. N°3137 de fecha 6 de septiembre de 2005, que el Ministerio de Transportes envía al AFT, que aprueba los proyectos definitivos de gestión y pago.

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

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

**II. ASISTENCIA:**

Asisten además los siguientes señores Diputados miembros de la Comisión:

Allende, doña Isabel;  
Burgos, don Jorge;  
Cristi, doña María Angélica;  
Farías, don Ramón;  
Melero, don Patricio;  
Monckeberg, don Cristián;  
Montes, don Carlos;  
Nogueira, doña Claudia;  
Olivares, don Carlos;  
Rubilar, doña Karla y  
Uriarte, don Gonzalo.

Además concurren el Presidente de la Fundación Chile, señor Oscar Guillermo Carretón, el Gerente General de Aditiva, señor José Antonio Caracci, conjuntamente con quienes fueron los responsables de redactar los informes vinculados al Transantiago elaborados por dichas organizaciones, señores Ronald Bull y Guillermo Cuadra, en el caso de Fundación Chile, y señores Edgardo Sagaste y Miguel Recabarren, en el caso de Aditiva.

**III. CUENTA:**

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

1.- Comunicación del Diputado señor Ramón Farías, por la cual propone recabar el acuerdo de la Comisión para formular un cuestionario de preguntas a la empresa TIMM.

2.- Oficios de las Municipalidades de Quilicura y Pedro Aguirre Cerda, 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.

**IV) ACTAS**

El acta de la sesión 20ª se pone a disposición de las señoras y señores Diputados.

**IV. ORDEN DEL DIA**

Se recibió al Presidente de la Fundación Chile, señor Oscar Guillermo Garretón y al Gerente General de Aditiva, señor José Antonio

Caracci, conjuntamente con quienes fueron los responsables de redactar los informes vinculados al Transantiago elaborados por dichas organizaciones, señores Ronald Bull y Guillermo Cuadra, en el caso de Fundación Chile, y señores Edgardo Sagaste y Miguel Recabarren, en el caso de Aditiva.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:04 horas.

PATRICIO HALES DIB  
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA  
Secretario de la Comisión

## COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 24ª, celebrada en lunes 8 de octubre de 2007,  
de 10.40 a 14.11 horas.

### VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

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

Asisten las diputadas señoras Isabel Allende, María Angélica Cristi, Claudia Nogueira y Karla Rubilar, y los diputados señores Jorge Burgos, Ramón Farías, Cristián Monckeberg, Carlos Montes, Carlos Olivares, y Gonzalo Uriarte.

Concurren como invitados los señores Oscar Garretón y Ronald Bull, presidente e investigador, respectivamente, de Fundación Chile; José Antonio Caracci, gerente general de Aditiva, y Miguel Recabarren y Edgardo Sagaste, de Aditiva, y Guillermo Cuadra, ejecutivo de la empresa Ingeniería Gestión y Control, IGC.

### TEXTO DEL DEBATE

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

El acta de la sesión 20ª queda a disposición de las señoras diputadas y los señores diputados.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

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

El señor HALES (Presidente).- A continuación, el señor Secretario dará lectura al formulario de preguntas del diputado Ramón Farías a la empresa Timm.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- Las preguntas del diputado Farías son las siguientes:

1.- Para que la empresa señale cuál fue la relación contractual que tuvo con Sonda en el marco de las postulaciones para el plan de transporte público Transantiago?

2.- Para que la empresa señale si se produce un término de relación contractual con Sonda y, en caso de que la respuesta sea afirmativa, para que señale cuáles fueron las razones para la finalización de dicha relación contractual.

3.- Para que la empresa señale a quién corresponde la experiencia tecnológica que fue presentada por el Administrador Financiero del Transantiago al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4.- Para que la empresa especifique a quién corresponde la certificación del sistema de contador de

pasajeros presentada por el Administrador Financiero del Transantiago al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Farías solicita a la Comisión que se envíen estas preguntas a la empresa Timm.

¿Habría acuerdo para enviar el oficio?

El señor BURGOS.- Con mi abstención, señor Presidente.

Creo que no nos corresponde intervenir en el nivel técnico de una empresa privada. Ya señalé los argumentos en tal sentido en una sesión pasada. Plantearlas en forma verbal o por escrito no es misión de la Comisión.

El señor HALES (Presidente).- Manifiesto también mi abstención.

El señor URIARTE.- Agregue la mía, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- En la sesión del miércoles, se sometió a consideración la proposición de invitar a esta empresa y se dieron distintos argumentos para no hacerlo. Sometida a votación la propuesta, la Comisión resolvió por mayoría -me parece que 6 votos contra 2- no invitarlos. Los únicos que votaron a favor fueron la diputada Cristi y el diputado Farías.

Si resolvimos no invitar a esa empresa para que entregara su testimonio, me parece que invitarlos ahora a responder preguntas por escrito constituye contradecir mi propio voto, en el sentido de no hacerlos participar en el debate de la Comisión. Entonces, dudo entre negarme -y, por tanto, mantener la decisión que habíamos adoptado anteriormente por mayoría- y abstenerme.

Como no es un asunto de mucha relevancia, prefiero expresar mi negativa relativa a través de la abstención. En consecuencia, me abstengo.

El señor BURGOS.- Para evitar que aparezca como un rechazo, propongo que oficiemos a la empresa Timm para solicitarle que nos envíen los antecedentes que ellos estimen importante para nuestro cometido.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, comparto la opinión del diputado Burgos. Creo que no procede enviar un cuestionario a una empresa privada, porque la Comisión no tiene facultades para ello. Pero como en esta materia lo que abunda no daña, siempre serán bienvenidos todos los antecedentes que nos puedan entregar privados, que ojalá sean amplios y completos.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, entendí que la idea era que vinieran para

que nos entregaran la mayor cantidad de antecedentes posible.

El señor HALES (Presidente).- Eso se rechazó.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En ese caso, en principio, estoy de acuerdo con que se envíe un cuestionario, porque creo que todos los antecedentes que nos puedan aportar acerca del software, de lo que pasó con Sonda, de cuál es su experiencia internacional, de por qué si aparentemente estaban asociados con Sonda en un inicio ésta empresa prefirió asociarse con otra que no tenía el mismo nivel de experiencia que Timm.

Creo que esa información puede servirnos bastante respecto de los problemas que hemos detectado que serían de responsabilidad de Sonda.

En consecuencia, soy partidaria de que hagamos un esfuerzo respecto de la empresa> Timm, porque puede entregarnos antecedentes absolutamente atingentes a lo que nos interesa investigar en materia tecnológica.

El señor HALES (Presidente).- La proposición que hay es la que planteó el diputado Burgos, apoyada por el diputado Uriarte, la que, según me parece, es respaldada por el resto de los diputados consiste en no enviarles el cuestionario de cuatro preguntas, sino en pedirles que nos remitan todos los antecedentes que consideren pertinentes para el cometido de la Comisión.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En esos términos, estoy de acuerdo.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para proceder de esa manera?

**Acordado.**

Corresponde recibir a nuestros invitados.

Suspendo la sesión por un minuto para recibir a nuestros invitados.

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

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

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

Doy la bienvenida a nuestros invitados.

Les informo que sus asesores pueden sentarse cerca y prestarles la ayuda o entregarles los antecedentes que consideren necesarios.

Entiendo que quienes harán uso de la palabra son los señores Caracci y Garretón, pero no hay inconvenientes en que, si así lo desean, también pueda intervenir otra persona; sólo tienen que pedírmelo.

Les agradezco su presencia, no sólo por la importancia de la Fundación Chile, sino por la relevancia de la materia que estamos investigando. La Comisión tiene muy claro que lo más importante y delicado de este asunto es resolver los problemas del Transantiago y, en segundo lugar, ser consecuente con

su misión, cual es investigar las fallas y establecer responsabilidades.

De acuerdo con la ley, nuestros invitados no estaban obligados a concurrir a la Comisión, por lo que les agradezco su presencia.

Tiene la palabra el señor Oscar Garretón.

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, agradezco mucho esta invitación.

He concurrido con los señores Ronald Bull, ingeniero a cargo del proyecto Transantiago, de Fundación Chile, y Guillermo Cuadra, ejecutivo de la empresa Ingeniería Gestión y Control, IGC, con quienes postulamos a la licitación del control del sistema de pago del Transantiago.

Voy a explicar, con dos láminas, por qué Fundación Chile se encuentra involucrada.

Fundación Chile es una corporación privada sin fines de lucro -el 50 por ciento pertenece al Estado y el otro 50 por ciento a empresas privadas-, y fue fundada en 1976, mediante un acuerdo entre el Gobierno chileno y la ITT Corporation, EE.UU. En 2005, BHP Billiton pasó a ser cofundadora.

Su objetivo es promover cambios tecnológicos de alto impacto y transferencia en el país.

Trabaja en los sectores recursos marinos, agro-negocios, forestal, capital humano, medio ambiente, energía y tecnologías de información y telecomunicaciones (ITS). Este proyecto corresponde al área de tecnologías de la información y comunicaciones de la Fundación. En la imagen se muestran, además, las tecnologías que trabajamos.

¿Por qué Fundación Chile postuló? Porque hemos participado en la implementación de grandes sistemas de pago electrónico, con un equipo de trabajo experimentado en los proyectos de telepeaje, en las concesiones urbanas de Santiago, que ha usado sistemas y tecnologías de alta generación.

En cuanto a la experiencia, puedo señalar que ese trabajo en telepeaje e ITS (sistema inteligente de transporte) significó revisión de tecnologías disponibles a nivel mundial; identificación de factores y requerimientos necesarios para lograr interoperabilidad en un ambiente de concesiones múltiples; participación en la generación de bases de licitación y apoyo en la revisión de ofertas; participación en todas las fases de la implementación del telepeaje en las concesiones urbanas del MOP; generación de documentos de especificación técnica del MOP para asegurar interoperabilidad (transacción de peaje, homologación de tags, esquema de seguridad, base de datos única de tags del sistema, requerimientos de auditoría a concesionarias); revisión de planes de negocios; revisión de ingeniería de diseños; participación en pruebas en fábrica y en terreno, y

participación en pruebas de aceptación de los sistemas centrales.

Con estos antecedentes llegamos al contrato con el Ministerio de Transportes, suscrito en enero del 2005.

He querido detallar, en algunos puntos, los contenidos fundamentales del contrato con la Fundación.

Como dice el primer párrafo, que es el fundamental, se ha tratado de dar apoyo permanente al Ministerio de Transportes en materias técnicas, tecnológicas y de gestión de proyectos y de negocio, para el desarrollo, implantación y operación de los proyectos tecnológicos requeridos para el pago electrónico de los servicios de transporte público bajo la responsabilidad del AFT.

O sea, lo que le corresponde a Fundación Chile no es el conjunto de Transantiago, sino que un aspecto muy preciso, que ni siquiera es todo lo del AFT, sino sólo el sistema de pago.

Eso implica revisión de procedimientos, de ingeniería de diseño y detalle, del plan de pruebas, tanto en fábricas como en terreno, supervisión de pruebas de aceptación, seguimiento de la puesta en servicio y generación de planes de contingencia y mitigaciones.

El contrato con el ministerio incluye una obligación en la cláusula 14: "La totalidad.. constituye confidencialidad y secreto comercial del Ministerio..".

Por tal razón, cuando en la prensa apareció que la Fundación estaba trabajando en esto, algunos parlamentarios nos pidieron información y les señalamos que no era nuestra, que era del Ministerio y debían solicitarla allí, por lo que no hicimos entrega de ella.

A la luz de los antecedentes, siempre he tenido la duda de si me debería haber saltado el contrato para avisar lo que estábamos viendo. Vengo de la experiencia privada en los últimos años, y allí los contratos son ley. Así actué, pero la duda la mantendré como algo más bien de ética política. En todo caso, fue lo que hice, porque está en esa cláusula del contrato.

El sistema de pago del Transantiago, sobre el cual estábamos trabajando, incluía varias áreas.

La primera es el bus, que contaba con los validadores, consola del conductor, sistema de computador a bordo y el cobrador de pago exacto en los alimentadores. Este último punto dice relación con la posibilidad de pago con dinero, pero en la medida en que sea una cantidad exacta.

Por otro lado, estaba el sistema central de administración, a través de concentrador en terminales de buses, el sistema del Metro y la red de comercialización del AFT, mediante la cual se vendían las tarjetas para operar.



Además, había un equipo móvil de fiscalización que tenía que seguir el funcionamiento del sistema en su conjunto.

Las principales obligaciones del AFT en el sistema de pago eran la provisión, integración, operación y mantención del equipamiento a bordo de los buses, de la red de comercialización donde se expendían las tarjetas y del sistema central de administración encargado de llevar la contabilidad, ver la distribución de los ingresos entre los operadores, etcétera.

El validador debía ser configurable y estar programado para diferentes tipos de servicios; el conductor debía contar con un medio para identificarse ante el sistema a bordo; debe existir una cartola del conductor con el resultado de su producción; las descargas de transacciones desde los buses y la actualización de la información operativa a bordo debía efectuarse a intervalos no mayores a ocho horas. Ésas eran las exigencias de las bases.

Además, debía existir un sitio web para consulta de transacciones por parte de los usuarios -actualmente en operación-; la red de comercialización debe tener cobertura geográfica y temporal suficiente para las necesidades de los usuarios, y el sistema central de administración debía incluir el administrar las transacciones, realizar la liquidación de los operadores, manejar las cuentas de Transantiago y proveer toda la información necesaria para mantener la transparencia y auditar esa información.

En cuanto a la forma de trabajo con el ministerio, debo señalar que trabajamos con la Coordinación del Transantiago, es decir, con la secretaría ministerial del Transantiago, a la que llamo CT, que era la contraparte técnica con la cual nos contactábamos para todos los efectos.

La Fundación revisaba documentación, participaba en reuniones técnicas con el AFT y la CT y preparaba los informes técnicos.

Los informes se exponen a la contraparte técnica, en la Coordinación de Transantiago, quien aprobaba o pedía ampliar los planteamientos, y se elaboraban medidas correctivas en base a las demandas de la Coordinación de Transantiago. La decisión final era de la Coordinación del Transantiago.

Las etapas del proyecto, a las cuales debíamos hacer seguimiento, eran las siguientes.

Etapas I: desarrollo de los proyectos -es decir, que los proyectos funcionaran bien-, pruebas en fábrica y de integración.

Etapas II: las pruebas funcionales, esto es, que puesto en operación, funcionara tal como estaba establecido en los proyectos, tanto en el sistema

central, en los concentradores, en los terminales de buses, como en dos buses por modelo y por operador.

La etapa III correspondía a las pruebas de carga y marcha blanca, en cantidad masiva. Las pruebas funcionales eran en número reducido.

La etapa IV, que fue cambiada por la modificación contractual del 30 de junio de 2006, entre el Ministerio y el AFT, tiene dos subetapas: la 1, que implica la puesta en marcha parcial de los sistemas de validación, los medios de acceso -vale decir, las tarjetas- y el sistema central, y la subetapa 2, que es la puesta en marcha del medio de acceso pago con monedas en buses.

La etapa V corresponde a la operación en régimen.

Quiero recordar una frase que, según el diario El Mercurio, dijo el ex ministro Sergio Espejo en esta Comisión, que es la clave de nuestros problemas. Él señaló: "Pese que tanto los estudios de Fundación Chile como de Aditiva le entregaron informes relativos a que parte del sistema tecnológico no estaba funcionando como se esperaba, los profesionales del AFT le aseguraron que estaban funcionando bien y dentro de los tiempos esperados."

Ésa ha sido la discusión prácticamente desde el comienzo del contrato de Fundación Chile con el Ministerio. Incluso, desde el momento de la adjudicación.

Luego de la publicación de la adjudicación el 20 de abril de 2005, el primer informe de la Fundación -la minuta de 18 de mayo de 2005- dice: "Se advierte que éste (el operador tecnológico) es aún un equipo en formación, donde... el integrador no se hace presente.". El integrador es el que tiene que velar, no sólo por que cada una de las partes funcione, sino que en conjunto conversan entre ellas para poder actuar, lo cual es clave.

La Fundación también expresa: "Las condiciones actuales impiden determinar si el trabajo que está efectuando el AFT permitirá cumplir con las condiciones establecidas por las Bases, así como tampoco si existe una acción dirigida a una integración que tenga como base un modelo de negocio, la seguridad de las transacciones y el control de los ingresos.". Eso dice un informe de junio de 2005.

En referencia a la etapa I, que corresponde al desarrollo del proyecto definitivo, en un informe de agosto de 2005 se planteó al Ministerio lo siguiente: "...la documentación (del proyecto definitivo) debe ser mejorada, así como aclarados el manejo en definitiva de la lista negra," -se refiere a los fraudes en las tarjetas- "la carga remota, las necesidades de perfeccionamiento de la aplicación Multivía en el Metro y su aplicación a Transantiago.".

En vista de eso, el proyecto definitivo fue aprobado por el Ministerio luego que el AFT subsanara parte de las observaciones de Fundación Chile y comprometiera informes adicionales a Transantiago sobre las observaciones restantes.

Sobre los informes adicionales, se expresa: "la documentación entregada por el AFT, referente al Sistema de Pago, no llega al nivel de profundidad necesario según el avance esperado del proyecto.". Y agrega: "...con la información entregada por el AFT el proyecto podría estar atrasado,..." -ésta no es información nuestra, sino del AFT- "no es posible determinar si el Sistema de Pago cumplirá con las exigencias y plazos establecidos por las Bases.". Informe de 9 de diciembre de 2005.

Más adelante, el 5 de enero de 2006, se expresa: "La situación es preocupante, por cuanto con la información entregada por el AFT, no está claro el avance del proyecto a pocas semanas del inicio de la Etapa de Pruebas Funcionales.".

El informe de 28 de abril de 2006 es particularmente importante sobre esa etapa. He seleccionado varios de sus párrafos porque es el que provocó, probablemente, la tensión mayor con el AFT. El primero señala: "...el proyecto se ha caracterizado por la falta de un liderazgo claro de él por parte del AFT, siendo notorios la falta del ente integrador, la ausencia de la formalidad necesaria en la ingeniería y su documentación, y el evidente grado de improvisación al momento de las instalaciones. La ausencia de información y documentación adecuada impide determinar los avances reales y asimismo la detección temprana de dificultades". Ese párrafo está extraído de la página 1 del informe del 28 de abril.

Otro párrafo expresa: "...teniendo como antecedentes los atrasos en los cumplimientos de hitos como el del 22 de Febrero y otros, los cronogramas presentados por el AFT intentan bajo cualquier condición mantener inalterable la fecha del 22 de julio, estrechando las tareas futuras a tiempos de realización completamente irreales. Es prudente considerar que en la etapa de pruebas se producirá más de una demora por causa de correcciones, modificaciones y otras incidencias, que causará detenciones y alargue de plazos.".

Otro párrafo expone: "Con el fin de poder contar con una fecha realista, podemos considerar en primer lugar que una instalación ordenada y confiable para la flota no tomará un tiempo inferior a once meses, teniendo los manuales precisos y claros para instalaciones masivas. A esto debe agregarse un proceso de ingeniería de a lo menos dos meses, por lo cual por el solo efecto de instalaciones estaríamos a fines de

junio de 2007.". Esto fue entregado el 28 de abril de 2006.

Además, se afirma: "En consecuencia, se estima que el sistema podría estar en servicio en forma plena no antes de julio de 2007.". Cuando decimos plena, lo hacemos de acuerdo a las bases del sistema.

Y agregamos: "Si bien las bases establecen tener el sistema operativo en su totalidad para el 21 de octubre, en opinión de los consultores, la probabilidad de esta ocurrencia es relativamente nula, sin que se aprecien condiciones o señales que indiquen una condición distinta para esto.".

Frente a este informe, el AFT discrepa de lo planteado por Fundación Chile y asegura que estará listo el 22 de octubre de 2006. Por su parte, el Ministerio determinó postergar el inicio de las operaciones en régimen para el 10 de febrero de 2007. Fundación Chile le indicó al Ministerio que considerábamos que para febrero solamente estaría disponible una funcionalidad reducida.

Ante esa situación, y de acuerdo con el Ministerio, se elabora un plan de acción alternativo frente a la emergencia hasta la puesta en servicio de los sistemas para la nueva fecha de inicio.

A las tres semanas, el proyecto presentaba desviaciones respecto del plan, tal como lo indica el informe de sistema de pago y gestión, de 15 de mayo de 2006, entregado al Ministerio.

El 30 de junio de 2006 es modificado el contrato entre el Ministerio y AFT, al concluir que al 22 de octubre de 2006 "no se encontrarán operativas las funcionalidades requeridas...". Luego se fijan nuevas fechas y condiciones para las etapas III a V y la etapa IV se divide en dos subetapas.

En agosto de 2006, se advierte al AFT las deficiencias en la programación del validador y se proponen y analizan esquemas de pago simplificados.

La etapa II del proyecto se llamaba Pruebas funcionales. Previo al inicio de esta etapa, el AFT debía efectuar las pruebas en fábrica, las pruebas de integración y preparar las condiciones para efectuar las pruebas funcionales.

El informe de marzo de 2006, verificando el hito de 22 de febrero sobre esta materia, expresa: "...si bien el objeto de la verificación es establecer las condiciones de equipos (...), no están dadas las condiciones para pasar a la etapa de Pruebas Funcionales.".

De febrero a agosto de 2006, se revisan y observan tres versiones sucesivas del plan de pruebas funcionales propuestos por el AFT, que fueron indicando mejoras en cada uno de los planes; sin embargo, no eran suficientes. Para constatar el estado real de operatividad de las soluciones, en agosto recomendamos

dar comienzo a las pruebas funcionales, para ver en terreno si los planes presentados cumplían los requisitos establecidos por las bases entregadas por el Ministerio.

En referencia a la etapa II, la exigencia era lograr un 0 por ciento de casos fallados en las pruebas funcionales.

En las pruebas previas al plan piloto, entre el 15 de agosto y el 15 de septiembre de 2006, el AFT ejecutó 600 casos de pruebas funcionales, de las 2.065 convenidos. El 17 por ciento de los casos falló, de los cuales 6 por ciento eran fallas graves.

Entre las pruebas del 16 de septiembre al 12 de noviembre de 2006, se realizaron 1.250 casos ejecutados por el AFT. Falló el 15 por ciento de los casos, y el 7 por ciento fue calificado por ellos como fallas graves.

Del 13 de noviembre de 2006 al 3 de junio de 2007, más de 5.100 casos fueron ejecutados por el AFT en las pruebas. El 9 por ciento de ellos falló y no se informó de la cantidad de fallas calificadas como graves.

En el informe a la etapa III, del 11 de diciembre de 2006, de parte de Fundación Chile, referido al plan piloto, se dice lo siguiente: "Por lo tanto, se mantiene la situación de los pilotos I y II, sin que haya sido posible demostrar que el sistema está en condiciones de manejar en forma consistente la tarifa plana o la tarifa integrada. En conclusión, los resultados del Plan Piloto en sus etapas I, II y III indican inequívocamente que el sistema no se encuentra en condiciones de entrar en servicio."

En diciembre de 2006, el Ministerio rechazó las pruebas funcionales hechas por el AFT.

Etapa III: pruebas de carga y marchas blancas. Esta etapa requería que hubiera terminado antes del comienzo de la Fase II de los contratos de vías -referido a los buses y recorridos-, y estando aprobadas por el Ministerio las pruebas funcionales de la etapa II.

Como fueron rechazadas por el Ministerio, el AFT inició actividades de la etapa III, sin contar con la aprobación de la etapa II.

En referencia a la subetapa 1 de la etapa IV, la marcha parcial del sistema de validación, medios de acceso, es decir, las tarjetas, y el sistema central de administración de flota debía iniciarse el 15 de octubre de 2006, siempre que el 50 por ciento de la flota estuviera equipada.

Al 28 de noviembre de 2006 -es decir, un mes después de la fecha comprometida para el inicio de la subetapa 1-, sólo existían 415 buses completamente operativos de un total de 4.100. El requerimiento de contar con un 50 por ciento de la flota completamente

equipada estaba lejos de ser alcanzado al 15 de octubre. La verdad, sólo fue alcanzado a comienzos de enero de 2007.

La subetapa 2, la puesta en marcha de tarjeta bip y pago con tarjetas y monedas en buses, se inicia el 1 de enero y finalizó el 9 de febrero de 2007.

No obstante, en todas estas subetapas, las pruebas funcionales pendientes seguían rechazadas.

Dados los antecedentes y la decisión de no postergar nuevamente la partida, se intensificó el monitoreo en ruta y terminales y, asimismo, se elaboraron con el Ministerio medidas de mitigación ante la decisión de seguir adelante.

Las labores de mitigación para el 10 de febrero, acordadas con la Coordinación del Transantiago, fueron las siguientes:

- Priorizar la capa de usuarios en el sistema de pago. Es decir, más que por el *clearing* con los operadores, había que preocuparse de que el sistema de pago de los usuarios funcionara adecuadamente.

- Independizarse, en lo posible, del Sistema de Gestión de Flotas, que no era responsabilidad nuestra, pero que tenía algunas limitaciones.

- Simplificar la funcionalidad del validador, porque era claro que, a esa fecha, no iba a llegar con toda la funcionalidad necesaria, con tarifa de combinación pareja.

- Comprobar la efectividad del cobro bajo modalidad simple.

- Asegurar la recarga por Metro y redes existentes de expedición de las tarjetas.

- Revisar validadores usando tarjetas de técnico y de ruta solicitadas por el Ministerio al AFT. Inicialmente, eso no existía, porque no aparecía necesaria en la medida en que los validadores cumplían estas funciones. Se planteó esa solicitud, y no exigencia, al Ministerio, por las características del contrato.

- Verificar con el AFT la operatividad de tiempos de combinación y grupos, así como de las tarifas.

- Recomendar el ingreso controlado del cobro; primero, los troncales y, posteriormente, los alimentadores.

- Segmentar la solución. Primero, validación y comercialización con tarifa pareja; segundo, rescate y carga en concentradores; tercero, validar el *clearing*, pago a los operadores y manejo de las cuentas del Transantiago.

Esas medidas indicadas permitieron iniciar el cobro, a pesar de las deficiencias en los sistemas. De hecho, esos sistemas han permitido que siga operando hasta hoy.

Operación del régimen o etapa V del proyecto, el inicio se desplaza del 22 de octubre de 2006 al 10 de febrero de 2007.

Sobre el sistema de pago, el informe del 21 de febrero de 2007, dice: "Primero, el AFT anunció que del 10 al 12 de febrero no se cobraría a bordo de los buses, argumentando que ello ayudaría a los usuarios en la familiarización con el nuevo sistema. Pero al 13 de febrero los sistemas aún presentaban problemas, por lo que el AFT anunció una extensión del período de gratuidad. De esta manera, el cobro en troncales se inició recién el sábado 17 de febrero, y en alimentadores el lunes 19."

Y en otra parte agrega: "El sistema debía estar operativo en su totalidad para el 10 de febrero de 2007. Pero esto no ha ocurrido, observándose falencias en varios de los sistemas. Tampoco se ha alcanzado el nivel mínimo de cumplimiento que se mencionó en el informe de "Situación de los Sistemas de Pago AFT", emitido por Fundación Chile con fecha 28 de abril de 2006."

¿Cuáles fueron las acciones específicas de control acordadas con la Coordinación del Transantiago en vista de la situación? Ellas fueron las siguientes:

La verificación nocturna de la flota con el Ministerio, los consultores y los propios operadores; la verificación en ruta del funcionamiento de los validadores; la verificación de los cobros efectuados; seguimiento del comportamiento y recomendaciones de corrección; seguimiento del estado de rescate de las transacciones; seguimiento del ingreso y procesamiento de las transacciones en el *clearing*, medidas de evasión, y estimación de pérdidas por deficiencias del sistema.

La imagen mostrada indica la situación de los validadores en los troncales, a fines de enero de 2007.

Como ustedes ven, en un par de líneas, estaban cercanos al ciento por ciento, pero no en el ciento por ciento. En dos de las líneas, la operatividad de los validadores estaba del 70 por ciento hacia abajo.

También se muestra la realidad de los alimentadores -o sea, no en los troncales- a esa fecha. Vale decir, salvo un par de casos, la operatividad estaba bajo el 80 por ciento y más cercana al 50 ó 60 por ciento de los validadores en esas líneas.

Acerca del comportamiento durante el primer mes, sobre las transacciones, la línea azul de la imagen indica las transacciones erróneas planteadas por el validador; la roja, las transacciones erróneas con perjuicio al usuario, y la amarilla, a los buses sin validador. Esa situación se ha tendido a regularizar y hoy los buses sin validador corresponden a menos de un

1 por ciento. O sea, en este período, ha mejorado notablemente la situación de los validadores.

El cuadro siguiente nos permite hacer el seguimiento de las demoras en el sistema de pagos. Una de las primeras láminas indicaba que las transacciones debían ser entregadas dentro de las ocho horas de producida.

El siguiente es un informe de septiembre de este año. El gráfico verde corresponde a los primeros días. Como se observa, esto, que debió ser entregado en el día -cada uno de esos cuadrados representa un día-, fue entregado casi en su totalidad -los del Metro más claramente; los otros un poquito menos- con retraso referente a algunas de las obligaciones contractuales. Estamos hablando de septiembre recién pasado.

Ésas son las transacciones informadas. Revisando las liquidaciones, encontramos que en septiembre se produjo una mejora en cuanto a los validadores que estaban malos y a los buses sin validadores, que también disminuyeron. Se han mantenido, aunque bajo el 1 por ciento, patentes distintas en los validadores. Si se da dentro de un mismo operador, no es tan serio. Pero si fueran distintos operadores, sería un problema.

La siguiente proyección muestra el seguimiento diario de la evasión. La línea negra refleja la tendencia a la evasión, según el promedio de evasión, desde junio a septiembre, y cada una de las otras líneas refleja cómo es la evasión en distintos buses.

Solamente a nivel de ejemplo, quiero señalar que en la línea verde, que tiene un abrupto ascenso al final, es de la línea SuBus, que, contra recomendaciones que se le hicieron, utilizó torniquetes de acceso a pasajeros en el bus, que al estar junto a una puerta hicieron que una parte de los usuarios se quedara antes de pasar el torniquete.

Sobre el estado actual del sistema, las lucecitas amarilla, roja y verde indican el nivel de operación. Sobre el validador, el cubo tarifario simplificado está operando parcialmente. O sea, han podido pagar los usuarios. Sin embargo, no está cumpliendo todas las especificaciones de las bases del validador.

El cobrador de pago exacto, en que se debe pagar con monedas el valor exacto del pasaje, opera parcialmente y no está instalado en toda la flota comprometida.

La consola es el computador del bus, que regula las distintas partes, es difícil de operar por los conductores.

La cartola del conductor, que éste supuestamente entregaba y validaba en la misma consola, tiene pendiente su implementación.



En cuanto a los medios de identificación del conductor, está sólo el número secreto y faltan otras características que se plantearon.

Los computadores abordo operan parcialmente para descarga de transacción y recepción de información operativa.

El concentrador en terminales de buses opera parcialmente para descarga de transacciones y envío de información operativa. Las descargas no cumplen con la periodicidad máxima de ocho horas y altas tasas de descarga en terminales se efectúan a mano, o sea, con personal de la AFT que concurre con un notebook al terminal y extra la información de los concentradores.

El señor HALES (Presidente).- ¿Así estaba diseñado? ¿Había que ir al terminal con el notebook?

El señor GARRETÓN.- No, señor Presidente. No estaba diseñado de esa forma. Estaba diseñado para que todo el sistema funcionara en red.

La administración de transacciones opera parcialmente, al igual que el clearing. El switch opera en forma inestable y las operaciones de cuenta lo hacen en forma manual. El módulo emisor de tarjetas opera parcialmente.

La cartola de usuarios opera en forma adecuada y pueden entrar al sitio web para leer la información. No obstante eso, por la razón que daba antes, alguna de esa información se encuentra retrasada. La red de comercialización AFT opera en forma inestable, pues no tiene la cobertura aún completa, pero, además, existen algunas fallas en algunos de los dispensadores de la tarjeta. El equipo portátil de fiscalización está en desarrollo inconcluso y no se encuentra operativo. Finalmente, la lista negra está en operación parcial, incipiente y con retardo.

A continuación voy a describir las acciones por concretar a la fecha. Me referiré a las cosas que tienen que ver con Fundación Chile y no con todo Transantiago, o sea, estrictamente en lo que se refiere al sistema de pago.

-Modificar y ampliar las redes de comercialización.

-Verificar que el validador permita cobro integrado con su funcionalidad completa y colocar la versión en servicio.

-Integrar datos a la transacción para poder ejecutar en forma inmediata el cálculo de liquidación a los operadores.

-Mejorar el sistema de rescate de transacciones desde los buses.

-Robustecer el sistema de auditoría del clearing.

-Condicionar la aceptación del sistema completo, que es responsabilidad del AFT, a la recepción conforme de la ingeniería "as built" -que es

la ingeniería tal como resultó, ya que normalmente, de los procesos, la ingeniería resultante siempre tiene algún grado de variación referente a los proyectos originales, y lo que importa es que efectivamente esa ingeniería funcione en forma adecuada para las prestaciones para las que fue diseñada-, licencias de operación, ejecución de pruebas funcionales y todo lo necesario para el cumplimiento de las exigencias de bases.

-Efectuar una auditoría técnica administrativa.

La última lámina trata sobre la prioridad en los temas que tenían que ver más con los usuarios, es decir, en los buses y recorridos, más que en el sistema de pago a los operadores o más que otros aspectos del sistema de Transantiago. Concordantemente con ello, en el sistema de pago la prioridad ha sido puesta en el sistema de pago y carga por parte de los usuarios. La carga se refiere a cargar las tarjetas. Ésas han sido las prioridades.

En realidad, el sistema de pago a los operadores ha quedado un poco postergado. Sin embargo, el sistema tiene exigencias en todas estas materias. Incluso, el ministro hoy ha colocado límites bastante severos para lo que era la puesta en marcha de buses, recorridos y todo el sistema de usuarios.

Sin embargo, respecto del sistema de pagos del Transantiago, nuestro informe de 9 de abril de 2007 señala lo siguiente: "Alcanzar la operatividad completa del Sistema de Pago y llegar a la recepción definitiva significa la realización de un conjunto de tareas que se extenderán por un plazo de 11 a 12 meses, suponiendo que el AFT asigna los recursos y asimismo personal con las calificaciones necesarias. Si estas condiciones no se cumplen y el AFT continúa con el esquema de trabajo que ha imperado durante el desarrollo del proyecto, el plazo puede extenderse indefinidamente."

Según el AFT, sólo los principales cambios al validador implican un plazo de once meses; sin embargo, estamos convencidos de que existen otras opciones que reducen drásticamente estos plazos.

Las pruebas de aceptación completas a sistemas, según bases, son de tres meses.

Ésa es la información que quería entregar.

Muchas gracias.

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

El señor MONTES.- Señor Presidente, me pareció muy sólida la presentación. Está claro que la Fundación Chile advirtió en su momento los problemas que fueron contradichos por el AFT en varios de los casos.

De esta primera afirmación, me surgió una inquietud respecto de lo que pasa con los contratos

entre el AFT y el Ministerio de Transportes. ¿Son suficientemente claros y precisos en especificar que ellos tenían que cumplir con todo eso? Si fuese así, ¿por qué el Ministerio de Transportes no se ha querellado con el AFT? Porque las cuestiones básicas no las cumplió en su momento, ni antes ni ahora. O sea, no cumplió en distintas etapas.

En segundo lugar, quiero consultar sobre el sistema de decisiones, porque estamos ante una institución que tiene dos asesores, dos instancias, y una le dice una cosa, pero la otra le señala algo distinto. Aquí hubo un problema institucional para tomar decisiones, porque había dos aproximaciones a los mismos temas. ¿Cuánto peso le adjudican ustedes al sistema de decisiones en los problemas del Transantiago?

La tercera pregunta se refiere al tema del soporte tecnológico. Después de la sesión pasada, conversé con la gente del AFT y me dijeron que el modelo de soporte tecnológico era excesivamente complejo, que juntaba la recaudación con la gestión de flota y que la recaudación le imponía un conjunto de exigencias muy altas -idas, vueltas, clearing-, y que hoy no estarían utilizando más allá de un 10 por ciento del total que se le exigió al sistema, todo lo cual fue en detrimento del sistema de gestión de flota. O sea, una instancia financiera se preocupaba del tema del financiamiento, que es tan complejo que no lo logra cumplir. De hecho, ellos dicen que tienen once o doce funciones y que las han cumplido todas menos una. Una es la gestión de flota, que es decisiva para el sistema. Me gustaría saber si era posible pensar en juntar en una misma unidad recaudación, soporte tecnológico y gestión y si este nivel de complejidad que, según lo que todos dicen, no se había hecho en ninguna parte, con todos estos movimientos e información que se le pedía al sistema, era pertinente.

Finalmente, pensando en el futuro, ¿cómo ven la solución? En el sistema de gestión de flota tenemos un horizonte largo para que haya solución. El ministro ha dicho que hay que operar con el alambrito. O sea, con un conjunto de soluciones de parche, muy parciales, que van a permitir controlar un poco la frecuencia de intervalo de los buses, que parece ser hoy uno de los principales problemas. Hoy, el problema es de cantidad de buses, la cual ha subido mucho, pero está siempre el problema de la frecuencia de intervalos en muchos de los recorridos y, además, está presente el problema de los mismos recorridos.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, recuerdo que tenemos dos invitados: Aditiva y Fundación Chile.

Recién han expuesto los representantes de la Fundación Chile.

Quería consultarles si nos ordenamos en razón del tiempo, y entonces acumulamos preguntas. En el fondo, ¿alteramos el acuerdo, en el sentido de que se conteste de inmediato, o se acumulan las preguntas? ¿Esperamos la presentación de Aditiva o lo hacemos de la forma habitual?

Tiene la palabra el diputado Patricio Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, hay cierta línea conductora similar entre ambas instituciones asesoras: ambas previnieron, con mucha fuerza, una serie de hechos. En consecuencia, prefiero que se realice la exposición de Aditiva y, una vez que hayan expuesto, abrir la ronda de preguntas, indistintamente a una u otra institución.

El señor HALES (Presidente).- Concuero con su idea, señor diputado. Además, agregaría un minuto a favor del tiempo del diputado señor Gonzalo Uriarte, quien tiene que realizar una gestión de inmediato.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, en primer lugar, me gustaría saber a quién se le entregaron estos esos informes -lo cual seguramente consta en oficios y cartas-, cuándo lo hicieron y con qué frecuencia informaron?

En segundo término, quiero conocer su opinión respecto de la gestión de flotas, tema muy importante que explica la catástrofe que estamos viviendo hoy.

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, respecto de las preguntas del diputado Uriarte, sobre a quién informamos, la contraparte puesta por el ministerio fue la secretaría y el Comité de Ministros para el Transantiago. Dicha secretaría estuvo inicialmente encabezada por Aldo Signorelli, después por Fernando Promis y actualmente es dirigida por un señor de apellido Silva. Ellos son los contactos de la jefatura de la Comisión.

El señor MONTES.- ¿No será Silvio Albarrán, señor Presidente?

El señor GARRETÓN.- Perdón, señor Presidente. El diputado tiene razón: Silvio Albarrán.

Y técnicamente, con el señor Acha, con quien tenemos el diálogo más tecnológico.

El señor MELERO.- ¿Será Gibrán Harcha?

El señor GARRETÓN.- No, señor Presidente; es un señor de apellido Acha.

Respecto de la gestión de flota, quienes estamos aquí no tenemos la misma función. En este punto, recojo una de las preguntas del diputado Carlos Montes, pues sólo nos corresponde el sistema de pago; el sistema de gestión de flotas lo tiene Aditiva. O sea, son informes complementarios. No son los mismos

informes sobre las mismas cosas, sino que se trata de temas distintos.

En cuanto a los contratos, efectivamente, lo hubo, pero, como dije, fue modificado en junio de 2006 debido a que no se iban a cumplir las exigencias de plazo. No conozco las razones de por qué no se han pedido algunas multas. Entiendo que algunas fueron pagadas por el AFT. En todo caso, Ronald Bull se referirá con más amplitud al respecto.

Sobre el modelo de soporte tecnológico, quisiera decir lo siguiente.

He preguntado muchas veces a nuestros técnicos al respecto y la respuesta ha sido permanente -Ronald Bull la puede confirmar-: el sistema no tiene una complejidad imposible ni tampoco difícil de encontrar a nivel internacional. Más aun, lo habitual a ese nivel es que existan estos sistemas. En general, la anomalía de Chile de tener un sistema no integrado de transportes es muy poco usual en el mundo.

Por lo tanto, todo sistema de transportes tiene sistemas integrados de manejo, tanto de la gestión de flotas diversas como de los sistemas de pago. Muy conocidos son el caso francés, el español, el canadiense, el estadounidense, el japonés, etcétera. Es decir, no se trata de que el sistema de soporte tecnológico sea particularmente complejo.

Si hoy dicho sistema está siendo usado en alrededor de 10 por ciento -no me atrevería a calificar ese porcentaje, porque son muchas cosas distintas las que están involucradas-, en parte importante ello se debe a que no cumplen con las funcionalidades exigidas por las bases de licitación, no porque hayan sido innecesarias, sino porque se ha debido simplificar su funcionamiento para que el sistema no colapse, para que opere.

El señor Ronald Bull puede agregar algo respecto de esta materia.

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

El señor BULL.- Señor Presidente, la primera vez que tuvimos contacto con el AFT, a propósito de la complejidad de la solución de estos sistemas de pago y de gestión, la opinión de sus representantes fue que no eran tan complejos. Entonces, me resulta curiosa la nota de ellos que señala que esos sistemas son tremendamente complejos. Incluso decían: "son proyectos similares", y los catalogaban como de complejidad mediana.

En su oportunidad, les advertimos que, según nuestra opinión, el proyecto no era de complejidad mediana, sino bastante complejo y que, por lo tanto, se requería personal técnico muy calificado para desarrollarlo.

En cuanto a la complicación de haber mezclado el tema del pago con el de gestión, las bases de licitación del AFT estaban dirigidas esencialmente al sistema de pago y permitían que, opcionalmente, ella agregara el de gestión, de acuerdo con las especificaciones y los requerimientos del Ministerio.

Por lo tanto, cuando el AFT se embarcó en los sistemas de pago y de gestión, lo hizo pensando en que serían capaces de sacar adelante ambas cosas. Pero el sistema de gestión era inicialmente separado.

En cuanto a las multas, se han aplicado varios tipos de multas por no cumplimiento de las etapas. Además, se han hecho efectivas boletas de garantía -entiendo que hasta el momento son cuatro-, precisamente, por el no cumplimiento en la fecha en que debió partir el sistema.

A propósito del no cumplimiento, el Ministerio tiene una tabla con todas las multas que se han aplicado y todos los procesos que hoy están en curso.

El señor MELERO.- Señor Presidente, solicito que esta última afirmación quede registrada en el cuaderno aparte, por la precisión y la importancia que tiene.

El señor HALES (Presidente).- Se registrará.

El señor MONTES.- ¿Se trata de la precisión respecto de las bases y de lo que hace el AFT en cuanto a juntar gestión de flota con recaudación?

La verdad es que no teníamos esa información. Eso es muy importante.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede precisar si eso es así, señor Bull?

El señor BULL.- Así es, señor Presidente. En las bases, el sistema inicial o básico era el de pago, mientras que el de gestión era opcional.

El señor MONTES.- O sea, esos sistemas no estaban integrados inicialmente.

El señor BULL.- Las bases permitían que se integraran; pero, obviamente, eso era opción del proponente.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, entiendo que las exposiciones de los representantes de las dos instituciones son complementarias. Sin embargo, veo que existe una serie de elementos que, probablemente, motivan a que los diputados agotemos las preguntas para los representantes de Fundación Chile y después sigamos con los demás, porque obviamente surgirán nuevos temas.

Por ello, antes de entrar a analizar el sistema de gestión de flota, deberíamos obtener la mayor información posible sobre esto.

Por lo tanto, pido que recabe nuevamente el acuerdo de la Comisión, ya que prefiero que la primera ronda de consultas sea exclusivamente con los representantes de Fundación Chile.

El señor HALES (Presidente).- Señora diputada, esa fue mi propuesta, pero fue rechazada. Dado que se trata de dos materias complementarias, pero distintas, mi propuesta fue alterar la habitualidad para que no expusieran conjuntamente los dos invitados. Propuse fue hacer una ronda de preguntas a los representantes de Fundación Chile o bien juntar a nuestros dos invitados, salvo para los casos de los diputados que debían salir de la Sala.

La diputada Allende propone revisar nuevamente el acuerdo y hacer una ronda de preguntas con los representantes de Fundación Chile. Incluso, podríamos reducir la cantidad de minutos de cada intervención, de manera que no sean tiempos de cinco ni de tres minutos, sino sólo de tres minutos en una primera ronda con Fundación Chile.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Jorge Burgos.

El señor BURGOS.- Señor Presidente, sugiero enviar a los representantes del AFT una copia de la exposición del señor Oscar Guillermo Garretón, a objeto de que la conozcan y entreguen algún comentario sobre ella.

Lo que pasa es que incurrimos en un error, porque deberíamos haberlo hecho al revés.

Por otra parte, una de las láminas que presentó el señor Garretón en este brutal informe -por calificarlo de alguna manera- respecto del comportamiento del AFT señala que, a mediados de 2006, ustedes llegaron a la conclusión de que el sistema no era viable, por lo cual comunicaron a la contraparte que para que esto operara bien, en el mejor de los casos, es debería considerar la fecha de julio de 2007. Sin embargo, en otra lámina, ustedes indican que hay un plan alternativo que -entiendo- consideraba febrero de 2007. ¿Ustedes aceptan dicho plan del Ministerio de Transportes en lo que concierne a su responsabilidad? ¿Por qué lo aceptaron? ¿Por qué se subieron a ese "caballo" de decir que técnicamente correspondía que entrara en operación en julio de 2007, en circunstancias de que si se lo pedían políticamente harían empeño para que ello fuera en febrero de 2007?

El informe es tan técnico y riguroso que la única duda que me queda respecto de esa rigurosidad es esa decisión.

Por otra parte, en las últimas imágenes se aprecia que el AFT tiene todavía muchas cosas pendientes. Deben ser alrededor de doce puntos, pero el listado de temas pendientes es brutal. ¿Cuáles son las

causas de esos temas pendientes? Presumo que una de ellas es que no quieren aportar los recursos necesarios.

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, respecto de los comentarios sobre el AFT, en el informe de 28 de abril de 2006 se consignó una discrepancia bastante profunda entre las opiniones del AFT y de Fundación Chile sobre la materia; en general, las relaciones eran tensas en ese sentido. Incluso, recibí llamadas del AFT para que realizáramos una reunión entre nuestros técnicos y los del AFT. Les expliqué que no tenía ningún inconveniente en hacerlo siempre que el ministro lo autorizara, porque los informes no eran propiedad de la Fundación, sino del Ministerio y constituían secreto comercial. El ministerio no quiso hacerlo, con razón, porque al final se quería que entre controlador y controlado se estableciera un diálogo directo al margen de lo que opinaba el Ministerio.

Ahora bien, puedo adelantar el juicio sobre la calidad de los informes de la Fundación por parte de ellos. Rescato como dato que, al final, pasó exactamente lo que decíamos que iba a pasar.

A raíz del informe de abril, el Ministerio decidió postergar para febrero de 2007 el inicio del Transantiago. Nuestro planteamiento era julio de 2007, pero el Ministerio decidió hacerlo en febrero del 2007. Puestos ante esa alternativa, y como asesores del Ministerio, nos abocamos a la tarea de buscar un plan de mitigación, un plan alternativo con funcionalidades limitadas -como se lo planteamos al Ministerio-, y trabajamos esas funcionalidades para que fueran las más adecuadas posibles. Es decir, se trataba de tener un plan alternativo para funcionalidades limitadas y no para el cumplimiento riguroso de las bases. Ésa fue la razón por la que, como asesores del Ministerio, optamos por ese plan alternativo.

¿Por qué los temas pendientes? Creo que forman parte de la historia de este proyecto. Desde los inicios del sistema se produjo una lógica, que está en un informe...

El señor HALES (Presidente).- ¿Cuáles son los temas pendientes?

El señor GARRETÓN.- Las faltas en el sistema de pagos.

Desde el inicio hubo una diferencia en las opciones de gestión tomadas por el AFT referentes a lo que nos parecía lo más adecuado, que fue señalar que los problemas que existían eran solucionables por la vía de ir "parchando" el sistema existente y creyendo que los plazos de solución eran más cortos. No creíamos que era así y por eso decimos que creemos que el sistema de pagos completo podía estar operativo en



julio -en once o doce meses más-, en la medida en que el AFT tomara las medidas que tiene que tomar y contratara al personal que tenía que contratar. Eso señala nuestro informe entregado al ministerio, aunque ahora no recuerdo las palabras exactas. Creemos que en ese aspecto ha habido una opción de ellos que dificulta, incluso, decir que en julio esto pudiera estar operativo.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, en primer lugar quiero pedir a los representantes de Fundación Chile una breve explicación de cómo se generan los representantes del consejo superior directivo, la presidencia y los consejeros en representación del Estado de Chile.

Asimismo, solicito al señor Garretón que nos informe a cuánto ascendieron los montos de los contratos del Ministerio con la Fundación Chile por concepto de todas las asesorías que se brindaron.

Escuchar el relato de los representantes de la Fundación Chile es como escuchar la crónica anticipada de un fracaso que se previno de todas las formas posibles. Es muy fuerte escuchar todas las prevenciones que se hicieron y lo poco que se escucharon.

Por lo tanto, no escapará al entendimiento de nuestros invitados que ésta Comisión tiene como objetivo fundamental establecer responsabilidades políticas, sin perjuicio de esclarecer los elementos técnicos del caso.

En consecuencia, pido a don Oscar Guillermo Garretón, que nos ayude a afinar este aspecto, porque, desde la perspectiva de la responsabilidad del Estado, resulta muy frustrante ver que se gastaron cientos de millones de pesos en una asesoría que no fue plenamente escuchada o, si se la escuchó, no se le hizo caso. ¡Para eso fueron contratados!

Alguien tiene que hacerse cargo de esto, más aun después de lo señalado por el señor Bitrán, ministro de Obras Públicas, quien dijo: "Tengo el mayor respeto por don Ronald Bull, técnico responsable de hacer ese trabajo, pero, definitivamente, quiero señalar que no conozco ningún ministro, distinto del ministro del ramo, que haya conocido esos informes.

"Insisto, con posterioridad a la reunión de agosto...".

Y anteriormente había afirmado: "Ahora, se me preguntó por el informe de la Fundación Chile. Entiendo que hubo informes mensuales. No recibí ninguno. De hecho, nunca tuve conocimiento de ellos. Por lo tanto, difícilmente podía haber dado una opinión sobre esa materia si no me llegaron.".

La Fundación Chile suscribió un contrato con el Ministerio, específicamente con la administración del Transantiago. Entonces, ¿por qué los ministros vienen a la Comisión y dicen que no supieron nada?

Ojalá nos puedan ilustrar algo al respecto, porque cuesta entender para qué se hicieron esos estudios.

En segundo lugar, quiero preguntar a nuestros invitados respecto de sus contrapartes. ¿Quiénes eran sus contrapartes en las instituciones?

Entiendo que eran los coordinadores del Transantiago. De hecho, nos han dado una serie de nombres: los señores Silva, Acha, Signorelli, pero quiero saber si tuvieron algún grado de interlocución con los ministros, especialmente respecto de la decisión de postergar la puesta en marcha. No sé entiende cómo es posible que antes del hito del 22 de octubre, fecha inicial de partida del Transantiago, los informes de ambas instituciones hayan sido determinantes para postergar y, sin embargo, no hayan sido escuchados después.

Ésas son mis preguntas, señor Presidente.

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, en cuanto a las autoridades de la Fundación Chile, como dije, se trata de una corporación privada sin fines de lucro, conformada por un acuerdo entre el Estado y empresas privadas, inicialmente la ITT. A partir de fines de 2005, se incorporó BHP Billiton, dueños del mineral La Escondida.

El 50 por ciento del directorio es nombrado por el Estado y el otro 50 por ciento por esas empresas. Entre los directores hay gente del extranjero, como el ex embajador George Landau, quien representa a la ITT. También participan en el directorio importantes personalidades del sector privado nacional, como José Cox, de la Bolsa Electrónica de Chile, y Bernardita Méndez, biotecnóloga de la Fundación de Ciencias para la Vida, etcétera.

Los directores que representan al Estado son nombrados por el Gobierno, salvo dos, que pertenecen al directorio por mandato de la ley: el vicepresidente de la Corfo y el director de Conicyt.

Entre los directores nombrados por el Gobierno también hay empresarios, como Mario Montanari, presidente de Invertec; Fernando Ortiz, representante de una compañía de origen indio...

El señor MELERO.- Pero él es suplente.

El señor GARRETÓN.- Así es.

También forman parte del Consejo, en calidad de adherentes, el presidente de la SNA y el del Instituto de Ingenieros de Chile.

El presidente de la Fundación es nombrado por el Consejo Superior a propuesta la Presidenta de la República. En estricto rigor, no es nombrado por la Presidenta de la República, sino que es propuesto por ella, para ser nombrado por el Consejo.

Los gerentes de la Fundación son contratados por *head hunters*, como es caso del actual, Marcos Kulka, ingeniero con un postgrado en Berkeley en temas de innovación y tecnología.

En cuanto al monto de los contratos, éste ascendió a 517 millones de pesos por todo el período que duró la asesoría.

En cuanto a si fuimos escuchados o no, yo diría que a pesar de todo, no diría que no hemos sido escuchados. En las láminas coloqué que nuestro informe del 28 de abril de 2006 motiva la postergación del Transantiago. Pero en abril, avisados de que, en octubre, no se iba a llegar a estar listos, el Ministerio de Transportes acogió el informe de la Fundación Chile y de algún otro que pudiera haber tenido -lo desconozco-, mientras el AFT señalaba que ellos estaban en condiciones de cumplir en octubre de 2006. Por lo tanto, a partir de ese ejemplo, no pude afirmar que el Ministerio de Transportes no nos escuchó.

El Ministerio de Transportes decidió postergar la puesta en marcha hasta el 10 de febrero. Al respecto, quiero hacer dos comentarios: uno, en conocimiento de que la funcionalidad iba a ser limitada -lo planteamos nosotros-, trabajamos en conjunto con el Ministerio de Transportes a sabiendas que se trataba de una funcionalidad limitada, para mitigar en lo posible los efectos de esa partida.

Eso tuvo que ver con datos aparecidos en dos de las láminas expuestas, que tenían que ver con la simplificación de los sistemas de cobro. O sea, se trataba de disminuir las exigencias que las bases planteaban, de manera de tener funcionando el sistema, particularmente en lo que tenía que ver con los usuarios. Por lo tanto, podía haber deficiencias en el *clearing* con los operadores -ojalá ninguna, pero podía haberlas-, pero teníamos que buscar las menos posibles en relación con los usuarios.

Lo del 10 de febrero es una decisión que, como se ha señalado, no sólo es técnica. O sea, había otros factores. Aquí me guío por lo que he leído en la prensa, porque no tengo más antecedentes.

He oído declaraciones referentes a los costos que hubiera implicado postergar más allá del 10 de febrero. No nos compete definir si efectivamente esa medida era cara o barata. Visto a la luz de lo que hoy sabemos, parece que no era tan caro postergar. Pero las consideraciones de por qué postergar hasta el 10 de febrero y no hacerlo hasta después de esa fecha no

tenían que ver solamente con nuestros informes, sino con una consideración más general del sistema.

El señor MELERO.- ¿Y específicamente sobre los dichos del ministro Bitrán, quien afirma que nunca tuvo estos informes?

El señor GARRETÓN.- Eso no lo puedo decir.

Se entregaban informes mensualmente, salvo algunos más extensos. Todos los informes son propiedad del Ministerio de Transportes y le informé al ministro Cortázar que estaba invitado a la Comisión, y él me dijo que había enviado todos los informes preparados por Fundación Chile a la Comisión. Por lo tanto, todos esos informes, con sus fechas, ya están en su poder.

Ahora, ¿cómo los distribuía el Ministerio de Transportes? Eso no lo sé. Vuelvo a decir: eso es propiedad del Ministerio y ese organismo veía cómo los administraba. Si lo hizo llegar a los otros ministros o no es un tema que no me consta ni compete. O sea, en la medida en que, como Fundación, teníamos ese interlocutor, contraparte contratista, la cual tenía que entregarle información, cómo lo distribuía era decisión de él. Habría sido absolutamente irregular que nosotros nos hubiéramos puesto a repartir el informe al ministro o a cualquier otra persona.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me pareció escuchar en la intervención del señor Garretón que en algún momento el AFT calificó la tecnología como de mediana complejidad, lo que no parece ser muy realista. Pero, sí así fue, entonces me gustaría saber cómo la califican, porque tener en una sola unidad la gestión de flota y todo lo que significa el sistema de pago, con todas las dificultades que tiene y con todas las características que debería haber tenido, a simple vista, aparece como algo que no es tan sencillo. Por lo tanto, me interesa que ellos expliquen el nivel de complejidad.

Además, quiero saber si para ellos, como Fundación Chile, que tenían que ver con el sistema de pago, era recomendable que desde el inicio fueran separados y se mantuvieran así la gestión de flota y el sistema de pago o si, por el contrario, esta decisión de hacer una sola unidad -llamémoslo así- no les parecía que podía perjudicar más. Esto es bien importante, porque hay varios elementos que integran esta unidad, pero claramente uno de ellos tiene que ver con el sistema de pago y, también, con la gestión de flota.

Y cuando se refiere a las decisiones que toma el Ministerio, me gustaría que fueran más precisos. ¿Quién o quiénes son esas personas del Ministerio de Transportes? Ya mencionó a algunas personas, pero es

interesante saber con claridad quiénes son esas personas.

Por cierto, me llama la atención ver que existe una tremenda discrepancia -la Comisión está conciente de ello- entre la versión del AFT y lo que nos dice la Fundación Chile. De alguna manera, ya la habíamos detectado, y por algo hemos tenido tres o cuatro sesiones con el AFT. Desde hace un tiempo estamos conscientes de que gran parte de la falla tiene que ver con el sistema del administrador financiero y tecnológico, que no cumplió con lo que sostienen que sí cumplieron. Todo esto reafirma la impresión que tiene esta Comisión: que ha habido una tremenda falla e irresponsabilidad del AFT, más allá de que ellos no lo reconozcan.

Asimismo, me gustaría saber por qué la Fundación Chile ve con tanta nitidez la imposibilidad de tenerlo listo el sistema y en abril sugieren una postergación de octubre a febrero. Sin embargo, ¿por qué estiman que va a estar listo en julio, esto es, cuatro o cinco meses después? ¿Hasta donde se podía garantizar que en julio iba a estar realmente listo?

Finalmente, me gustaría saber su opinión hacia delante. ¿Cómo ve la Fundación Chile los futuros desafíos, la capacidad real de cumplir con el sistema de pago, así como la relación con el AFT, más aún si hay tantas discrepancias? ¿Tendrán capacidad para cumplir con todo el soporte tecnológico y lo que las bases establecen?

No sé si la experiencia internacional indicaba que tenía que hacerse de esa manera o había otras alternativas, supuestamente más sencillas, o lo lógico era apuntar a todo: gestión de flota, sistema de pago integrado con *clearing*, etcétera.

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, ya me referí a la complejidad y también los hizo nuestro ingeniero Ronald Bull.

Evaluamos que el sistema era complejo, pero no imposible, ni que no hubiera alternativas o experiencias en otras partes del mundo. Pero, sin duda, consideramos que era un sistema complejo.

En relación a por qué Sonda decidió tomar los dos si era opcional, me parece que fue porque consideró que tenía la capacidad necesaria para poder hacerlo y no por un espíritu suicida. Consideraron que eran capaces de abordarlos ambos y probablemente es algo que van a tener que volver a evaluar dada la experiencia vivida. Hasta donde entiendo, era una opción, pero no una obligación que les impuso la autoridad.

Nuestra contraparte por contrato es la llamada Secretaría Ejecutiva del Comité de Ministros para el Transporte Urbano de la Ciudad de Santiago,

denominada la Coordinación de Transantiago, y los nombres que entregué son los de las personas que han ejercido ese cargo a través del tiempo.

El señor Acha no es quien ejerce el cargo de jefe, pero es la cabeza técnica de esa comisión y por eso lo mencioné.

Nosotros hablamos del mes de julio y nos cuidamos de decir "siempre que". Ese "siempre que" tenía dos condiciones. Primero, que como forma de superación del problema el AFT adoptara un camino de revisión muy profunda de la manera en que estaba trabajando y, segundo, que contara con el personal adecuado para hacerlo. Y creemos que el trabajo del AFT tenía debilidades en ambas cosas.

Tal vez, nos quedamos cortos y el plazo debió ser mayor.

El señor BURGOS.- Condiciones que aún no se cumplen.

El señor GARRETÓN.- Efectivamente, condiciones que aún no se cumplen. De hecho, en el último informe que planteamos sobre los plazos tentativos para el sistema de pago -no para buses y recorridos, porque creo que el ministro los está aumentando y mejorando en forma correcta-, calculamos que la fecha adecuada era a partir de abril de este año, o sea, once o doce meses más.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Cuál es su perspectiva para el futuro?

El señor GARRETÓN.- Creo que el sistema perfectamente puede operar a futuro, pero para eso queda una gran cantidad de cosas por hacer. Parte del problema es que, efectivamente, quienes están a cargo de cumplir esos requerimientos lo hagan cabalmente. De lo contrario, se podría hacer realidad la frase fatídica que mostramos en nuestra última proyección, en que afirmamos que alcanzar la operatividad completa significa la realización de un conjunto de tareas que se extenderán por un plazo de once a doce meses. Pero si las condiciones no se cumplen y el AFT continúa con el esquema de trabajo que ha imperado durante el desarrollo del proyecto, el plazo puede extenderse indefinidamente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Si no se cumplen las condiciones de las recomendaciones?

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, a nuestro juicio, si no se cumplen las condiciones que creemos que debieran cumplirse, el plazo para resolverlo puede ser indefinido. Si se cumplen nuestros presupuestos, calculamos entre once y doce meses -a partir de abril del presente año-, para que esté funcionando plenamente, de acuerdo a las bases contractuales.

El señor HALES (Presidente).- ¿Tienen ustedes el listado de recomendaciones? ¿Puede decirme en qué página de la exposición se encuentra?

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, se encuentra en las proyecciones con imágenes de los semáforos. El señor Ronald Bull puede explicar lo que existe y lo que falta en detalle.

El señor HALES (Presidente).- Antes de dar la palabra, tengo dos proposiciones hechas por el diputado Burgos y que me parece importante acogerlas como Comisión.

Una es la propuesta de enviar al AFT la presentación de la Fundación Chile.

Y la otra -que me parece que no se ha pedido- es el contrato ente Fundación Chile y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que ha sido mencionado varias veces y me parece que no lo tenemos. No está entre los materiales enviados por el Ministerio. Sería conveniente pedirlo.

¿Habría acuerdo para pedirlo?

**Acordado.**

Tiene la palabra el diputado Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, es bastante esclarecedora la exposición de Fundación Chile y referente a ella quiero hacer varias consultas.

El ex ministro Espejo señaló ante la Comisión que los informes emitidos por ustedes, la Fundación Chile, respecto del Transantiago señalaban que no podía comenzar el 10 de febrero, pero que no eran concluyentes.

¿Qué opinión les merece dicha expresión? ¿Creen que sus informes eran definitivamente concluyentes? ¿Tienen conocimiento de la existencia de otros informes con conclusiones diferentes a las suyas respecto a comenzar el plan Transantiago el 10 de febrero de 2007?

El AFT señaló que los informes que ustedes dieron eran "estrictos y exagerados" -así los calificaron-. Me gustaría saber cuál y cómo fue la relación que ustedes tuvieron con el AFT para obtener la información que, finalmente, permitió elaborar esos informes.

Dentro de las tareas pendientes que ustedes señalaron está el robustecer el sistema de fiscalización del *clearing*. Si esto no está listo, ¿podríamos afirmar que las liquidaciones del pago de los operadores podrían ser erróneas? Es decir, ¿es posible que se les esté pagando mal?

¿Saben ustedes a quién corresponde la decisión de no postergar la partida, a pesar de que ya se había postergado por las fallas de las etapas anteriores? ¿A qué ministro o persona en particular obedece el hecho de no postergar la partida el 10 de febrero? ¿Cómo se toma esa decisión?

De todos los ítems mencionados en el estado actual del sistema de pago -la proyección de los semáforos-, había uno en verde, tres en rojo y todo el resto en amarillo. ¿Puede el sistema funcionar normalmente con todos esos indicadores en amarillo?

De acuerdo a los informes elaborados y a lo que ustedes han visto, ¿creen que hay una postura intransigente o irresponsable de parte del AFT, por el hecho de hacer partir este sistema?

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

El señor GARRETÓN.- Respecto a los informes de que disponía el entonces ministro Espejo, tenemos una lámina que refleja la situación en que se encontró.

Según el diario El Mercurio, el ex ministro Sergio Espejo señaló en esta Comisión: "Pese a que tanto los estudios de Fundación Chile como de Aditiva le entregaron informes relativos a que parte del sistema tecnológico no estaba funcionando como se esperaba, los profesionales del AFT le aseguraron que estaban funcionando bien y dentro de los tiempos esperados.". Es decir, efectivamente tenía informes discrepantes sobre esta materia.

También dije que, con nuestro informe de 28 de abril, el ministro decidió postergar el inicio.

Ahora, ¿por qué decidieron no postergarlo más allá del 10 de febrero? Ésa es una decisión en la cual hay factores que no solamente tienen que ver con nuestros informes técnicos, de acuerdo a las declaraciones que leí en la prensa sobre lo que él había manifestado.

Respecto a ser estrictos y exagerados, efectivamente ésa es la opinión del AFT. Más aun, después de nuestro informe del 28 de abril, hubo un par de semanas muy tensas, por lo cual el Ministerio debió exigir que se nos volviera a permitir llegar a los locales de Sonda en los cuales teníamos objeciones para entrar. Sin embargo, eso se normalizó y pudimos seguir trabajando normalmente.

En ese entonces podía tratarse de una discusión válida sobre si éramos estrictos o exagerados, pero hoy ya no lo es.

Sobre la liquidación del pago de operadores, quiero adelantar un par de cosas, pero luego me gustaría que Ronald Bull planteara su opinión al respecto.

Efectivamente, existen limitaciones en el pago de los operadores. Se les está pagando con retardo y no es solamente durante un mes, ya que incluso, en algunas transacciones anteriores, quizás se les pagó con plazos mayores. Es decir, hay lentitud en el sistema. Se les está pagando, pero con limitaciones. Además de las fallas que pueda tener el sistema, todavía existe una alta evasión de pago.



Sobre la fecha y quién tenía la facultad, ya lo señalé: es una facultad del Ministerio.

Respecto a los indicadores con dibujos de semáforos, preferiría que el señor Bull se explayara con más detalle al respecto.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, aún hay consultas sin respuestas.

Además, consulté sobre el AFT, en el sentido de si consideran que fue intransigente e irresponsable.

Luego, respecto del sistema de pago, de fiscalización del clearing, consulté si se les podría estar pagando erróneamente a los operadores. Es decir, ¿puede ser que se les esté pagando de más o de menos?

El señor HALES (Presidente).- El señor Garretón ha ofrecido que esas respuestas las conteste el Señor Bull.

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, todo lo que tiene que ver con las insuficiencias técnicas del sistema, sean validadores, clearing, switch y otros, además del estado actual del sistema de pago, lo responda el señor Bull.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, si las bases permitían mezclar cobro con sistema de gestión de flota, ¿eso fue un error de parte de quienes elaboraron las bases?

Ahora, el señor Carretón dice que el Ministerio de Transportes rechaza las etapas funcionales de la etapa II y empiezan a funcionar las etapas III y IV sin que estuvieran aprobadas. Pido que ojalá pudiera profundizar un poco más en ese tema.

A su vez, ¿qué sabe de las pruebas funcionales anteriores de la entrada en marcha de la etapa de régimen? Se decía que era una muestra pequeña y nunca supieron bien qué iba a pasar cuando se echara a andar todo el sistema; de hecho, se había generado inestabilidad que, al final, obligó a no cobrar durante un tiempo mayor al estipulado.

En la defensa que hace ante el Ministerio de Transportes, el AFT se refiere a varios temas. Que al 31 de enero de 2007, todavía están en duda el número de buses y las respectivas placas patentes; que con fecha 11 de diciembre de 2006 les avisan que los validadores debían instalarse en los alimentadores y, por lo tanto, tienen que hacer una especie de canibalización. Además, se refiere a una serie de sucesos que pasan en la última etapa del tema del Transantiago ordenados por el Ministerio de Transportes. ¿Eso afectó a que el sistema no funcionara como correspondía? Una de las defensas del AFT es que esto estaba pensado que funcionara automáticamente y esta irrupción de un montón de cambios de último minuto claramente atentaba para que pudiera funcionar como correspondía.

También se ha afirmado que el Ministerio de Transportes le pidió al AFT priorizar el sistema de pago y que todo lo demás quedaba para después; incluso, se refirieron a mayo respecto del tema de gestión de flotas. Según sus informes, hasta el sistema de pago, que claramente era prioritario, tenía graves problemas. ¿Qué conoce usted respecto de una reunión del Ministerio de Transportes, que se realizó en los albores de 2007, en que se analizaron sus informes? En ese minuto, ¿le pidieron información?

Por último, en su presentación usted señala que los principales cambios al validador demoran más o menos once meses, pero ustedes reconocen que hay soluciones más rápidas. Entonces, pido que nos pudiera orientar hacia dónde apuntan esas soluciones más rápidas.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, propongo prorrogar la sesión hasta las 13:30 horas.

El señor BURGOS.- Entonces, pido disculpas a los representantes de Aditiva, porque tenía programada mi agenda hasta las 12.45, por lo que no podré estar presente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo en prorrogar hasta la hora señalada?

**Acordado.**

Tiene la palabra el señor Carretón.

El señor GARRETÓN.- Parte de las preguntas que me formula la señora diputada tiene que ver con los semáforos, por lo que me referiré a las otras.

Es nuestra apreciación que mezclar las dos cosas ha demostrado hasta ahora que no ha funcionado bien y que cada una de las partes tampoco lo ha hecho. No creo que era imposible que funcionaran bien. Creo que no se hicieron bien las cosas y se minimizó la complejidad del sistema, aunque no fuera único ni inexistente en otras partes del mundo.

Acerca del tema de que las pruebas eran pequeñas...

El señor HALES (Presidente).- Perdón. ¿Dijo que es único en el mundo?

El señor GARRETÓN.- No, no es único en el mundo. Es decir, hay muchos sistemas que se pueden usar en este sentido. Hay muchas alternativas.

En cuanto a que las pruebas eran pequeñas, quiero decir que el cronograma establecía que después del proyecto hubiera pruebas funcionales, en un número limitado, precisamente para ver si los proyectos que se habían elaborado funcionaban en un número pequeño de buses y de operaciones, porque si no funcionaban en ésa, menos iban a hacerlo con la flota extendida.

¿Qué ocurrió? Como dije, se hicieron las pruebas funcionales y este plan de pruebas funcionales del AFT tuvo tres versiones distintas, cada una de

ellas con limitaciones que propiciaron que no fueran aceptadas.

Sin embargo, perdió una tercera y, respecto de ella, asumo la responsabilidad como Fundación y en conjunto con el Ministerio. Se decía: "Pasemos a las pruebas; no sigamos discutiendo el plan de pruebas, porque tiene limitaciones, pero pasemos a ellas para probar si efectivamente esto funciona o no".

Entonces, por parte del Ministerio, vino el rechazo de las pruebas funcionales, pero posteriormente vienen las pruebas ya en funcionamiento, donde se muestra que las deficiencias eran bastante altas.

Los cambios que hubo en los contratos no se hicieron para complejizarlos, sino para flexibilizar los contratos, en vista de que los plazos en que se habían planteado para cumplir no se cumplían. El contrato establecía el plazo de octubre de 2006. Entonces, hubo que rehacer el contrato -no conozco los detalles de él en todos sus aspectos-, postergar los plazos de cada una de las etapas y, en segundo lugar, dividir en dos la etapa número IV, que correspondía a la entrada en funcionamiento..

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, la pregunta apunta a los cambios de último minuto del Ministerio, en cuanto a agregar mil buses, a decir que ya no eran los troncales, sino los alimentadores, los que tenían que tener los validadores. ¿En qué afectó eso al sistema?

El señor GARRETÓN.- Preferiría que eso lo contestara el señor Bull.

Ahora, respecto de alguna reunión con el Ministerio, en todo ese tiempo hubo muchas reuniones con el Ministerio en las que se analizaron los informes. No sé si la diputada Rubilar se refiere a alguna en particular. Por lo menos yo no fui convocado a ninguna reunión de ese tipo.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, a propósito de la participación y asesorías que hacía la Fundación Chile, cuando se realiza la licitación y la gana Sonda, ¿ustedes tuvieron alguna posibilidad de intervenir en cuanto a verificar la experiencia que podría tener Sonda en la materia? ¿Efectivamente pensaban que iba a ser una instancia que iba a responder a toda la gama de responsabilidades del AFT? Hay varias empresas - mexicana y francesa- que han reclamado que, habiéndose presentado y a pesar de tener variada experiencia, habrían advertido, como empresa, que Sonda no tenía la experiencia, y menos correspondía contratar a Siemens, y que esto no iba a dar resultado.

Por lo tanto, quiero saber qué posibilidad tuvieron de advertir, de comprobar y de corroborar. Si

fue así, ¿a quiénes les informaron? ¿A quiénes les plantearon que se corría un riesgo al incluir a una empresa que supuestamente no tenía la experiencia para este tipo de validación y tarea que significaba todo el contenido del AFT?

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, si hay algo que quisiera complementar don Ronald Bull, me gustaría que se le concediera la palabra, porque la adjudicación fue hecha en un período en donde yo no estaba en la Fundación, razón por la cual él puede entregar algún detalle que a mí se me pueda pasar.

En primer lugar, entiendo que, fuera de ellos, no hubo más postulantes. Ahora, tanto los bancos, socios financieros como tecnológicos, tienen una trayectoria bastante amplia en Chile. Otra cosa distinta es que, respecto de un trabajo concreto, creamos que no cumplieron como correspondía. Por lo menos, ése es nuestro juicio. Quizás el señor Bull pueda hacer otra apreciación sobre su calidad.

Lo que sí puedo decir es que, ya en la etapa de adjudicación, nuestros primeros informes señalaban que había deficiencias en los equipos que habían conformado para llevar adelante la tarea.

Toda esa información se encuentra en algunas de las láminas expuestas, tituladas "Las primeras advertencias", en que señalamos lo siguiente: "Luego de la publicación del acto administrativo que aprueba la adjudicación, el 20 de abril de 2005". Y luego se cita parte de lo que expresamos en la minuta del 18 de mayo de 2005: "Se advierte que éste (el operador tecnológico) es aún un equipo en formación, donde... el integrador no se hace presente."

Y en el estado de situación del AFT al 16 de junio de 2005 señalamos: "Las condiciones actuales impiden determinar si el trabajo que está efectuando el AFT permitirá cumplir con las condiciones establecidas por las Bases, así como tampoco si existe una acción dirigida a una integración que tenga como base un modelo de negocio, la seguridad de las transacciones y el control de los ingresos.". Es decir, en la etapa muy inicial, inmediatamente después de la adjudicación, se produjo esta situación. Quiero aclarar que el contrato de la Fundación Chile comenzó en enero de 2005.

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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, sólo quiero formular una pregunta al señor Garretón.

A la luz de los dramáticos acontecimientos que tuvimos después del 10 de febrero y luego de ver y escuchar su presentación tan lapidaria para el AFT,

quiero hacerle una pregunta más bien en el ámbito personal.

Usted es miembro de Fundación Chile, puesto por el gobierno y hombre de confianza de la Presidenta de la República, que notó toda esta bola de nieve que se venía y que no podía parar. En verdad, se cuestiona legítimamente la validez que tiene su informe, dado que no se respetó, que no hubo más insistencia y no hubo más luces rojas para decirle al gobierno que esto no iba a resultar. Por lo que he consultado, no se sabe claramente cuál fue la participación concreta de la Fundación Chile, además de emitir estos informes, en el sentido de tener una participación mucho más categórica en decir que esto no iba a dar buenos resultados.

En este ámbito, siendo miembro del Partido Socialista y siendo hombre de confianza de la Presidenta de la República, en términos personales, ¿no tuvo contacto con ella? ¿No le advirtió? ¿No le dijo: "Señora Presidenta, aquí se va a meter en un tremendo embrollo, en que la gente va a reaccionar como finalmente reaccionó, producto de lo dramático de esta implementación"? Lo consulto porque, en realidad, la Presidenta se ha visto muy sola en toda esta situación. Me gustaría saber cuál fue su participación concreta - la suya-, desde la Fundación Chile, para advertirle a la Presidenta que no siguiera adelante con todo esto, dado sus informes.

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

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, quiero ampliar algo que dije al comienzo -no sé si estaba presente la diputada-.

La cláusula 14ª del contrato de la fundación dice que la propiedad intelectual del estudio corresponderá al Ministerio y que todas sus partes constituyen información confidencial y secreto comercial del Ministerio, resguardado en virtud de lo dispuesto en el artículo 3º de la ley N° 17.336, y sus modificaciones, sobre Propiedad Intelectual.

En verdad, siempre me he planteado -lo señalé al comienzo de mi exposición-, en otro nivel, si debería haber hecho algo distinto de lo que hice: cumplir estrictamente el contrato. La información no era mía, sino del Ministerio. No sé si será por la práctica privada del último tiempo, pero para mí los contratos no sólo son ley, sino que un compromiso ético con la contraparte. Además, se suponía que la contraparte es parte del Gobierno de la Presidenta. Por lo tanto, suponía que en algún lugar se tenía que analizar.

Confieso que tengo dudas, pero éstas tienen una contrapartida, cual es que hacer una cosa distinta significaba que yo violaba mis compromisos contractuales y cuando el presidente de una institución

viola compromisos contractuales, de ahí en adelante es difícil exigir al resto de los funcionarios que cumplan sus compromisos. Por lo menos, ésa es mi opinión y me puedo haber equivocado.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Como usted bien dijo, la Presidenta había nombrado a ese Ministerio. Por lo tanto, sus integrantes son sus funcionarios, que es la jefa de Gobierno, y, por lo tanto, no habría violación de secreto.

Estoy hablando también en un plano emocional. Era comprensible que no había ninguna violación de la ley, porque la Presidenta es jefa de los funcionarios del Ministerio y, por consiguiente, ella forma parte activa. Entonces, me pregunto si usted tuvo una función mucho más activa, porque claramente aquí no había violación de la ley.

El señor GARRETÓN.- Si es verdad lo que usted dice -estoy de acuerdo con usted en que forman parte de un mismo equipo-, yo tenía un compromiso contractual con el ministro y tengo que partir de la base de que él informará a quien corresponda. No tengo por qué ponerme a informar, rompiendo un contrato, cuando dentro de la legalidad del contrato existían los canales para hacer eso. O sea, no tenía por qué hacerlo.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Usted cree que no se informó a la Presidenta?

El señor GARRETÓN.- Eso no lo sé. Tendría que preguntarle al ministro.

Señor Presidente, el señor Bull se puede referir a los temas técnicos.

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

El señor BULL.- Señor Presidente, respecto de la consulta sobre la fiscalización del *clearing*, efectivamente éste requiere una fiscalización para verificar que los pagos que se están haciendo a los operadores corresponden con lo que dicen las bases. No nos consta cómo los pagos están siendo liquidados en detalle. Por lo tanto, a nuestro juicio, el tema de la fiscalización del *clearing* es un punto importantísimo.

Respecto del tema de los semáforos, la gran mayoría está en amarillo, lo que significa que el sistema está trabajando de alguna forma, pero no con la funcionalidad plena que exigían las bases. En el caso del validador, se habla de que el cubo tarifario simplificado opera parcialmente. Por ejemplo, cuando un usuario retorna, debería cobrársele de nuevo, y el validador le perdona el pago.

El caso de cobrador de pago exacto es más grave aún, porque no están instalados todos los que deberían.

La consola también está en amarillo, porque el conductor cuando debe ingresar la ruta en la que se tiene que mover el bus, debe ingresar un código

extraño, lo que no es habitual para el conductor. Entonces, le resulta tremendamente difícil usar la consola.

Como medida correctiva o paliativa, el Ministerio sugirió, y el AFT lo ha implementado, usar una tarjeta con la cual se carga en forma automática la cuota, pero eso implica también que la tarjeta tiene que ser generada. O sea, sabemos que son alrededor de cinco mil buses y que cada uno va a requerir varias tarjetas, por los recorridos que tiene que hacer. Entonces, estamos hablando de 10 mil ó 15 mil tarjetas que hay que fabricar o producir.

En cuanto a la cartola del conductor, una vez que terminaba su turno, tenía que tener un reporte de lo que había producido durante su turno: cuántos pasajeros transportados y cuánto se había cobrado a cada uno. Eso está en las bases y en el proyecto definitivo, pero, sin embargo, no está implementado, por lo cual los operadores tienen que batirse con la información que llega desde el *clearing*, la cual, por lo demás, llega con bastante retardo.

En lo que respecta al medio de identificación del conductor, hoy lo puede hacer, pero sólo ingresando el número secreto. Además, las bases pedían que tuviera un medio, una tarjeta de algún tipo, magnética o como las que se utilizan en el Transantiago.

El computador a bordo es uno de los problemas más graves que tiene el sistema de pago, puesto que depende de una función que le ofrece el sistema de gestión, el cual, a su vez, es el principal usuario del sistema del computador a bordo y requiere de éste para transmitir la información en forma inalámbrica hacia los concentradores que están en los terminales. Eso funciona a medias, porque sólo funciona a veces. En otras partes, los concentradores ni siquiera están instalados en los terminales. Por tal motivo, sobre todo en un par de flotas, tienen que ir durante la noche a rescatar la información de cada uno de los buses.

En lo que respecta al concentrador en los terminales de buses, sucede lo mismo: donde está, a veces no funciona. No está claro por qué. Hemos hecho análisis con el AFT para determinar las causas, pero éste no ha querido, o no ha podido, encontrar el motivo de por qué no funciona como debiera.

En los lugares donde no hay concentrador para descargar las transacciones, como dijo Oscar Garretón, hay que hacerlo con un Notebook para rescatar las transacciones. Obviamente, no pueden ir todos los días, por lo cual después de dos o tres días se recuperan las transacciones rezagadas.

Respecto de la administración de transacciones, esto es parte del sistema central, el cual tiene que ver qué viene llegando desde los

concentradores y determinar si está buena o mala, en base a los datos que lleguen. Hay transacciones que son consistentes y otras que no lo son, por lo cual, en este proceso -que no está andando perfectamente-, algunas transacciones se van perdiendo.

El *clearing* opera parcialmente. Como dije hace un momento, no está claro si están siendo liquidadas exactamente como piden las bases. Éstas definen que algunas etapas de viaje no tienen derecho a pago. O sea, al operador no se le deben pagar algunas etapas de viaje. Por ejemplo, en el caso de los alimentadores, cuando se vuelve a ocupar un servicio en la misma zona de alimentación, el usuario no paga y el operador de transporte tampoco tiene derecho a pago. De modo que la auditoría sobre ese sistema es una cuestión que está pendiente.

El *switch* es el que interconecta toda la red de carga desde el AFT con el sistema central del AFT. A veces ese *switch* ha estado caído dos o tres días. No puede ser que un equipo de este tipo esté fuera de servicio.

La operación de cuentas al interior del sistema central se maneja casi en forma manual, pero debiera ser en forma completamente automática.

La cartola para los usuarios está en verde, porque hemos insistido, hasta el cansancio, que en la cartola se muestre lo que hoy se está mostrando, por cuanto, durante meses mostró cosas que no eran las que se habían pedido. Entregaba información muy insuficiente.

Ya se hizo mención a la red de comercialización del AFT.

En cuanto a los cambios de último minuto, la verdad es que ha habido cambios, pero no son el motivo de los atrasos. El sistema estaba tan incompleto y verde que los cambios no son el motivo por el cual el sistema no podría haber partido como correspondía. Más bien ello se debía a que los sistemas no estaban en condiciones de operar en forma correcta.

En cuanto a la mezcla de los sistemas de pago y de gestión, el señor Carretón ya se refirió a ese punto.

El señor HALES (Presidente).- Hay algo que quedó impreciso.

Cuando el señor Garretón informó que entregaban a distintas personas de Transantiago la información, mencionó a Signorelli, a Fernando Promis y a Silvio Albarrán. ¿Usted señaló esos tres nombres sólo como referencia, por lo que quiere decir que se le entregó la información a cada uno de los coordinadores del Transantiago, desde Signorelli en adelante, es decir, a Urzúa, a Guzmán, a Núñez, a Promis, hasta llegar a Albarrán? ¿O entregaron la información sólo a



los tres coordinadores del Transantiago mencionados originalmente?

¿Puede precisarme eso?

El señor GARRETÓN.- Sí, efectivamente, la información se les entregó a todos los que correspondía. Y si ven la fecha de los informes - entiendo que deben constar en los antecedentes que les entregó el Ministerio-, se podrán dar cuenta de que muchos corresponden a cada uno de los distintos responsables.

El señor HALES (Presidente).- Es que hubo muchos coordinadores, y usted sólo nombró a tres. Entonces, mi pregunta es si fue simplemente una omisión. ¿O usted se refirió a esos coordinadores del Transantiago?

El señor GARRETÓN.- Fue una omisión, pero no una omisión...

El señor HALES (Presidente).- ...con intención.

El señor GARRETÓN.- No.

Entiendo que esos tres son los que han tenido más duración en el cargo.

Los otros también estuvieron. Efectivamente, hubo un período en que cambiaron.

El señor HALES (Presidente).- ¿Pero no estaban privados del acceso a la información de Fundación Chile?

El señor GARRETÓN.- No. Todos los informes les llegaban a ellos. Ésa era nuestra obligación.

El señor HALES (Presidente).- ¿A todos?

El señor GARRETÓN.- A todos.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, que se registre en esa forma.

El señor GARRETÓN.- Y la contraparte técnica dentro de esa coordinación le correspondía al señor Acha. No sé si había alguien antes que él.

El señor BULL.- No.

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, deseo referirme brevemente a dos comentarios de la diputada Nogueira, que calificó de lapidario a nuestro informe.

Yo me he preocupado de que el informe refiriera casi textualmente lo que habíamos informado al Ministerio, porque considero que la materia tiene la suficiente gravedad como para que uno no intente echarle la culpa a otros ni descargar las propias, sino decir exactamente lo que hizo. Y es por eso que me he remitido, con comillas, a todos los informes que entregamos en materias críticas a la autoridad. Por ello, por lo menos quiero aclarar que la calificación no es nuestra. Ése fue el informe que nosotros creemos objetivo más que lapidario.

Y sobre la receptividad del Ministerio también quiero hacer una aclaración.

No es que no tuviéramos receptividad de parte del Ministerio; trabajamos con el Ministerio. De hecho,

fue muy receptivo cuando, el 28 de abril, le dijimos que había que postergar la puesta en marcha del sistema.

Ahora, ¿por qué consideraciones adicionales a las nuestras decidieron que no se podía postergar a partir del 10 de febrero? Ésa ya es una respuesta que no nos compete, pero debió haber otras razones, fuera de las nuestras, para hacerlo así.

El señor HALES (Presidente).- A continuación, tiene la palabra el señor José Antonio Caracci, gerente general de Aditiva.

El señor CARACCI.- Señor Presidente, en primer lugar, respecto del proceso que se ha discutido, que corresponde al rol de pago, cabe recordar que originalmente éste cumple una función muy amplia, en que está el sistema de gestión de flota, el sistema de pago, el sistema de información y atención al usuario - el Siaut-, componentes que, en general, se encuentran en todas las soluciones de transporte público.

Existen soluciones tecnológicas que son habilitadas con una gran diversidad. La manera en que esto se ha implementado en Chile es una combinación de esas cosas. Concuero con aquellos que dicen que aquí se creó algo monstruoso o de una complejidad impresionante. Pero no es así al nivel de las componentes tecnológicas. Se podría decir que se combinaron mucho o que el pago se juntó con la gestión de flota. De hecho, esta última estaba considerada como una funcionalidad que se le pediría a los operadores, en el diseño original. Por ello, cuando Aditiva entra en el proceso, que comienza aproximadamente en marzo de 2004, la ingeniería conceptual de este proyecto había considerado pedir a cada operador la gestión de flota como un servicio que cada uno de ellos debía resolver dentro de las rutas que se adjudicaran.

Durante el transcurso de la conformación de las bases, en lo cual Aditiva trabaja como la consultora encargada de los aspectos técnicos, se adopta la decisión final, porque la complejidad de pedir a cada operador que comprara un Saef y lo incorporara a su solución encarecería el sistema y cada realidad sería mucho más compleja, lo cual igualmente obligaría a tener un sistema de consolidación. Entonces, era lógico que existiera un solo ente que manejara la gestión de flota para todos los operadores y que, a su vez, hiciera la consolidación para que el Siaut pudiera cumplir con su rol de informar a la gente.

En ese sentido, nos tocó hacer algo muy similar a lo que ha hecho Fundación Chile. Es decir, primero debimos aportar capacidad técnica -entre ocho y catorce ingenieros, en forma permanente, desde el inicio de nuestra actividad-, participando en el desarrollo de las especificaciones técnicas de detalle

que conformaron las bases de licitación; luego, recepcionar las consultas de los postores o de los interesados que compraron las bases, que fueron alrededor de catorce o dieciséis empresas de nivel mundial, y, finalmente, acompañar al proceso de estudio de la propuesta.

Si ustedes recuerdan, se fueron juntando algunos actores, como, por ejemplo, Telefónica, que durante mucho tiempo fue vista como un postor con mucha cara de ganador, ya que incluso disponía de buses que estaban en "demo", afuera de su edificio institucional. Por razones de complejidad y de exposición técnica, finalmente obtuvimos una sola propuesta, que fue el consorcio del cual los bancos formaron principal parte, que originalmente estaban en distintos consorcios.

Por lo tanto, el rol de Aditiva fue, fundamentalmente, realizar un acompañamiento parecido al de Fundación Chile en una etapa que tiene tres estamentos en nuestra relación. Eso también aclara lo conversado respecto de con quién se relacionaba. La relación de Aditiva siempre estuvo frente a frente con un responsable del sistema de apoyo a la explotación de flota, que partió siendo Méndez -el primero- y que, finalmente, hoy está en manos del señor Juan Pablo Valenzuela.

Nuestro interlocutor y responsable directo, a través del cual entregamos los informes y nuestras conclusiones, es el Saef. Existe un jefe del área técnica, Andrés Silva -el más permanente-, y el coordinador de Transantiago, con el cual hemos tenido poca relación, desde Aldo Signorelli hasta Silvio Albarrán.

En honor del tiempo, el jefe técnico de este proyecto, señor Recabarren, puede entregar la información de manera más rápida.

El señor MELERO.- ¿Podría dar los montos contratados en cada informe o el total?

El señor CARACCI.- El monto total fue de 648 millones de pesos, el cual comprende este primer trabajo que realizamos.

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

El señor RECABARREN.- Señor Presidente, hemos elaborado una presentación muy completa para explicar lo que ha sido Aditiva en el estudio de Transantiago.

Primero entregaré una visión general del estudio I, adjudicado a comienzos de 2004, con una duración estimada de 22 meses. Fueron emitidos 141 informes y se terminó el 30 de diciembre de 2006.

Los objetivos fundamentales contemplaban, entre otros, los ámbitos de gestión de flota y del sistema de información y de atención de usuarios en lo que dice relación con la información a la ciudadanía.

La modalidad de trabajo con el Ministerio se basó en OT, órdenes de trabajo, que tenían que ver con el apoyo en la licitación de los proyectos tecnológicos, en todo lo que era la revisión de ingenierías de diseño de detalles, evaluar la oferta técnica que llegó del BancoEstado y, finalmente, las fases de pruebas y el apoyo a las instalaciones.

Parece que ha existido una falta de rigor ingenieril para referirse al sistema de apoyo a la gestión de flotas. En el punto 1 del anexo 4 de las bases del AFT se establece claramente qué es el Saef y lo que debe hacer, esto es, capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los buses para desplegarla y dejarla a disposición de los operadores de transporte para que ellos puedan manejar eficientemente sus flotas de buses.

Tenía contemplado tres subsistemas: un centro de ayuda a la explotación de flotas, con toda la tecnología computacional y de comunicación requerida, equipamiento embarcado, con diferentes componentes tecnológicos, y el sistema de comunicaciones móviles.

Los centros de operación de flotas eran esencialmente las plataformas tecnológicas que debían ser dispuestas en cada unidad de negocio para que cada operador pudiera explotar operacionalmente su flota.

También se establece en el anexo 4 de las bases del AFT lo siguiente: "Es de responsabilidad del AFT, la provisión, instalación, configuración, sintonía, certificación, puesta en servicio, soporte y mantenimiento, de toda la plataforma tecnológica que sea necesaria, para garantizar el fiel cumplimiento de las funcionalidades que deberán estar disponibles en al menos un COF por cada Operador de Transportes."

A continuación muestro un diagrama conceptual de los componentes que acabo de mencionar.

Respecto del punto de vista funcional, en las bases del AFT se establecen, en el ámbito de gestión de flota, cinco familias funcionales: una vinculada con la gestión operacional, otra con el despliegue de información a los pasajeros, una tercera relacionada con la gestión de seguridad y otras dos relacionadas con la vinculación del sistema de apoyo a la explotación de flota, como sistema central, con los COF, en los operadores, y con el sistema Siaut, para enviar información a la ciudadanía.

En la transparencia vemos una síntesis de la gestión operacional que, a nuestro juicio, es el ámbito más relevante que impacta a los operadores.

Hay un conjunto de funcionalidades -pueden verlo en el Anexo 4- y cada una está debidamente desarrollada. Un aspecto importante de estas funcionalidades era que se pudiese recibir en tiempo real, cada medio minuto, la información de la posición geográfica de cada uno de los buses.

Aquí es relevante hacer una pausa respecto de lo que es la regulación de la flota para no confundir un GPS con un sistema de apoyo a la explotación de flota. Estos sistemas funcionan en el mundo, como en España, en Estados Unidos y en otros países. No se inventó algo nuevo, ni se sacó de debajo de un sombrero; esto existe. Es más, esta interfaz pertenece a un sistema que opera en varias ciudades del mundo.

La regulación de flota es, esencialmente, un algoritmo inteligente, o sea, una capa de creación de valor que toma los datos en tiempo real desde los buses y permite a los operadores manejar interfaces intuitivas y amigables que permiten regular la frecuencia, la regularidad y todos los aspectos que, de una u otra forma, impactan en la calidad del servicio a la ciudadanía.

Eso no es nada nuevo. De hecho, también consideramos la opinión de algunos expertos internacionales que revisaron las bases y dieron fe de que son suficientemente claras para estos efectos.

El señor HALES (Presidente).- O sea, ese sistema controla cada bus.

El señor RECABARREN.- Cada bus en tiempo real.

El señor HALES (Presidente).- ¿Y cómo se recibe esa información en el centro?

El señor RECABARREN.- La presentación contiene una información que puede facilitar la comprensión de los señores diputados al respecto.

A continuación tenemos un *slide* muy rápido sobre funcionalidades relacionadas con la entrega de información a los pasajeros. En él se menciona un procesador embarcado...

El señor HALES (Presidente).- Perdón, pero la pregunta apunta sólo a un orden de la Comisión, porque la información que recibimos del administrador financiero señala que no fueron contratados para el control de gestión de flota, y esto que usted está describiendo es eso.

Se lo aclaro para que tenga presente esta diferencia de opinión y la precise. Ellos dicen ahora que el control de gestión de flota que es requerido es algo nuevo, que no formaba parte del contrato, y que los obligará a gastar alrededor de cuatro millones y medio de euros.

Ahí hay algo que no queda claro. Parece que había algo contratado, pero ellos dicen que no era lo que todos entienden. Espero que en algún momento de su exposición nos deje claro esa diferencia.

El señor RECABARREN.- De acuerdo.

Como decía, las funcionalidades relacionadas con la entrega de información a los pasajeros incluyen paneles de mensajería variable y de megafonía en los buses, vinculado al tema de seguridad a bordo, que

contempla el botón de pánico, captura y grabación de imágenes de video y un *kit* de manos libres para comunicación por voz con el conductor.

Las funcionalidades son diversas. Como pueden apreciar, ellas responden, centralmente, a uno de los aspectos estratégicos del plan Transantiago: dar respuesta al problema de la inseguridad de la ciudadanía en el transporte público.

En la imagen siguiente se aprecia lo que se esperaba: los beneficios perseguidos.

Hay beneficios para los usuarios, relacionados con la calidad del servicio, que incluye el tiempo de espera en paraderos, la regularidad y frecuencia en los recorridos y un conjunto de elementos de valor. También hay beneficios para la autoridad, entre los cuales podemos mencionar las facilidades para controlar y fiscalizar y el manejo de datos históricos que facilitarían el análisis y la planificación futura, los ajustes en la malla y la planificación vial.

También se consideraban beneficios para la ciudadanía, derivados del mejor uso de la red vial y la menor congestión, y para los operadores, ya que podrían contar con herramientas inteligentes para entregar un servicio de mejor nivel y calidad a los usuarios y, obviamente, optimizar sus activos.

¿Qué entregó el AFT en su proyecto definitivo? Su oferta contenía un proyecto con diversos documentos en los que se establecía un conjunto de subsistemas para responder a las exigencias establecidas por las bases. Esos subsistemas son el Caef -Centro de Ayuda a la Explotación de Flota-; el sistema de comunicaciones inalámbrico a través de redes GPRS/GSM y Movitex; concentradores en las vías, para la descarga de datos fuera de línea, vinculados con transmisiones de pago y de gestión.

El señor HALES (Presidente).- ¿En la calle?

El señor RECABARREN.- No, en los terminales.

GPRS/GSM y Movitex están comunicados en línea, para voz y para datos, en tanto que los concentradores de comunicaciones permiten descargar datos en los terminales, que no se envían en línea, a través de un sistema de comunicación de corto alcance.

La propuesta del AFT incluyó, además, el subsistema COF, para cada unidad de negocio, y el subsistema Siaut, comunicado con el Caef.

Éste es un *slide* muy conceptual acerca de los componentes que estaban contemplados en el proyecto definitivo. No hace falta entrar en detalles, pero podemos decir que hay un computador, un cerebro con diferentes entradas de comunicación para que los diferentes periféricos de mensajería variable, de megafonía, de validadores y de cámaras operen armónicamente en el bus.

En comunicaciones, el proyecto contempla una red de datos basados en dos redes de comunicaciones: Mobitex y GPRS/GSM, ésta última para la comunicación de voz por el conductor.

El siguiente es un *slide* que pretende conceptualizar la plataforma tecnológica que se instala en cada uno de los operadores y que debiera disponer de un interfaz gráfica para poder operar en sus flotas de buses.

A continuación, entregaré una cronología de hitos relevantes que, a nuestro juicio, vale la pena destacar.

Es importante decir lo siguiente. Cuando Aditiva realizó la oferta técnica del AFT, consideró que la información contenida no era suficiente, sino débil, para calificar si la oferta o si la solución tecnológica planteada efectivamente podía responder a las exigencias de las bases.

De esa manera, y de acuerdo con lo establecido en el punto 2.3 de las bases del AFT, el Ministerio de Transportes podía convocar al oferente - en este caso, el BancoEstado, único oferente- para poder entregar todos los antecedentes que permitieran a la Comisión de Evaluación determinar si la oferta era o no aceptable.

Entonces, en ese intertanto, se establece un acta de exposición de aspectos principales, de documentos adicionales presentados por el oferente BancoEstado, en donde el AFT establece compromisos diversos en todos estos temas para dar cabal cumplimiento a lo estipulado en las bases de licitación, en quince macrotemas de alta relevancia, donde aquí hemos puesto los más importantes.

Aditiva revisa esa acta, que, como decía recién, está en su compromiso...

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

El señor RECABARREN.- Hay un acta entre el Ministerio de Transportes y el BancoEstado, de 12 de abril, donde se establecen compromisos por parte del AFT para responder a las debilidades que habían sido identificadas en la oferta técnica.

En esa acta, en definitiva, el AFT dice que garantiza el cabal cumplimiento y está dispuesto a desplegar todos los recursos necesarios para dar cumplimiento a las exigencias contractuales establecidas en las bases del AFT.

En consideración a la naturaleza de los compromisos contraídos por el AFT y, obviamente, a la naturaleza del oferente, a Aditiva le parece que es razonable aceptar esa oferta técnica o considerar que lo que está expuesto ahí es adecuado.

El proyecto definitivo del AFT se entrega en diversos documentos, que están indicados en la imagen proyectada.

Respecto de ese proyecto definitivo, Aditiva, en el informe 2 de la OT 6A, de 16 de agosto de 2005, entrega sus visiones y un análisis detallado de más de 200 filas, para ir comparando la exigencia que está establecida en el anexo 4 con el proyecto definitivo que entregaba el AFT.

En consideración a las observaciones de Aditiva y de Fundación Chile, el Ministerio de Transportes envía un oficio al AFT en que formaliza las observaciones que habían sido entregadas en el proyecto y, en consecuencia, el AFT entrega un proyecto definitivo, subsanado con todas las modificaciones que habían sido entregadas.

Entonces el Ministerio aprueba el proyecto definitivo, pero sujeto a la cláusula 27 del contrato del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el AFT, la cual establece lo siguiente: "Con todo, la aprobación del Ministerio será sin perjuicio de la responsabilidad del AFT de asegurar que los sistemas tecnológicos propuestos cumplan con todos los requisitos para dar cumplimiento a las obligaciones del presente Contrato y de las Bases de Licitación AFT 2004.".

También es importante señalar que en el proyecto definitivo el AFT establece compromisos para entregar un conjunto de documentos adicionales que permitan profundizar en todos aquellos temas que no habían sido cubiertos a nivel de detalle.

En consecuencia, Aditiva, entre octubre de 2005 y febrero de 2006, aborda, en el marco de la OT 6D, la revisión de un conjunto de antecedentes técnicos reportados por el AFT para cumplir con los documentos que había establecido en el proyecto definitivo, que corresponde al anexo B) del proyecto definitivo.

Con fecha marzo de 2006, Aditiva señala que, en consideración a los documentos hasta esa fecha recibidos, se abre una brecha de riesgo tecnológico importante, que debe ser atendida con la mayor celeridad posible.

En el mismo contexto, es importante señalar algunos aspectos relevantes -están entre comillas-, porque corresponden a afirmaciones textuales de los documentos entregados.

A modo de ejemplo, se puede señalar que hacemos referencia al tema aplicativo de la gestión de flota, a las herramientas y facilidades para apoyar la coordinación intraoperadores, al contador de pasajeros. Ciertamente, se recomienda que el AFT se acerque a los operadores, para recoger de primera fuente sus inquietudes y necesidades, de modo que la solución



tecnológica pudiera responder efectivamente a lo que los operadores estaban requiriendo.

En el mismo tenor, Aditiva atiende un conjunto de revisiones de documentos de ingeniería de detalle -no es necesario entrar en el detalle, pero están en la presentación que vamos a dejar-; hay temáticas diversas y fechas en que Aditiva entrega los diferentes reportes u observaciones a esos documentos.

En síntesis, se puede señalar que hay debilidades importantes en la ingeniería de detalles, faltan procedimientos para garantizar continuidad operacional. También se debe insistir en el aseguramiento de calidad de los cursos de capacitación y no estaban certificados adecuadamente los equipos embarcados, etcétera. Se entrega un conjunto de observaciones en ese contexto.

En septiembre de 2006, se desarrolló un taller llamado "Aproximación a los Sistemas de Apoyo a la Gestión de Flotas", en que Aditiva contó con el apoyo de una consultoría internacional y la visita del jefe de operaciones de Transmilenio. La idea era hacer un diagnóstico respecto del sistema de apoyo para la gestión de flotas y, a partir de ello, recomendar a nivel conceptual, tecnológico y operacional los aspectos que se consideraban más relevantes.

En la imagen aparece una serie de aspectos que tienen que ver con fiscalización, con la capacitación de los conductores, con la desarticulación de los operadores para entregar el servicio, etcétera. En fin, hay un conjunto de elementos que fueron recogidos y en virtud de ellos nuestro informe establece recomendaciones a los operadores, al Ministerio de Transportes, en cuanto a campañas educativas y en la toma de decisiones mucho más fuertes respecto de exigirle al AFT el cumplimiento de sus contratos, a avanzar en una acción más coordinada entre los operadores, de modo de entregar una solución optimizada a nivel de ciudad, y hacer levantamientos en terreno.

Respecto del AFT, se señala que claramente se está muy lejos de dar respuesta a las exigencias establecidas en las bases.

También hay recomendaciones respecto de los COF y de activar un sistema de radio *trunking*, para, dado que no estaban dadas las condiciones para operar con todos los elementos tecnológicos que se esperaba, al menos, a través de un sistema de comunicaciones de radio *Trucking*, poder coordinar las flotas de buses.

Respecto de las pruebas funcionales que debían activarse junto con la etapa II, contemplada para febrero de 2006, Aditiva, en el marco de la OT 8, recomienda un conjunto de aspectos metodológicos, de guías de verificación y de diversa índole, para intentar asegurar que el plan de pruebas funcionales

que el AFT iba a entregar pudiera responder realmente a lo que se estaba esperando.

Se entregan los reportes y el 15 de febrero de 2006 se recibe el plan de pruebas funcionales de parte del AFT. Aditiva lo revisa, entrega un conjunto de observaciones -que pueden revisarse, porque están en la OT 8, en el informe final- y, en consecuencia, el Ministerio toma esas observaciones y le pide al AFT reformular el plan de pruebas funcionales.

Aproximadamente en la misma fecha, el Ministerio activa un Proceso de Verificación de Cumplimiento de los Requisitos Previos al Inicio de la Etapa II.

Recordemos que la etapa II era la etapa formal que establecía el inicio de las pruebas funcionales. Entonces, lo que el Ministerio es verificar que estén dadas las condiciones para que, efectivamente, esas pruebas se pudiesen ejecutar. Por lo tanto, se articula un conjunto de actividades con gente del AFT, del Ministerio de Transportes y de Fundación Chile para verificar aquello y se va a los terminales de los operadores, a los COF, a buses piloto, etcétera. Se hace un despliegue bastante grande, que cubre todos los aspectos tecnológicos. Se deja evidencias en video, fotografías y se firman formularios por ambas partes.

A partir de lo anterior, Aditiva concluye que en los COF, solamente está habilitada una unidad de negocio y que faltan planes de calidad en lo que se refiere al montaje del equipamiento embarcado.

En lo que se refiere a la funcionalidad del Saef, se evidencia que la mayoría de las funciones críticas importantes tampoco estaban disponibles.

En consecuencia, Aditiva concluye que no están dadas las condiciones para dar inicio a la etapa dos.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, solicito que se incorpore en el cuaderno separado.

El señor HALES (Presidente).- Pido a la Secretaría que se registre en el cuaderno aparte la alusión a la cronología de hitos relevantes del 23 de marzo de 2006.

Puede continuar señor Recabarren.

El señor RECABARREN.- Gracias, señor Presidente.

Dados los antecedentes hasta ahora señalados, que tienen que ver, fundamentalmente, con que el plan de pruebas funcionales no es aceptado, y lo que acabo de mencionar, relacionado con el despliegue que se hace como proceso de verificación de cumplimiento para el inicio de la etapa dos, y los resultados obtenidos, con fecha 30 de abril, Aditiva elaboró un documento, en el marco de la OT 11 A, informe 1, en el que entrega una

visión general del estado actual del sistema de apoyo a la explotación de flota, para lo cual divide su análisis en los diferentes ámbitos que se encuentran expuestos en la proyección, a nivel de ingeniería, tecnología, funcionalidades, pruebas funcionales, análisis de riesgos, plazos futuros, etcétera. Es decir, una visión general e integral de lo que nos parecía relevante evaluar en aquella oportunidad.

Las conclusiones eran claras. Se confirma que no están dadas las condiciones para dar inicio a la etapa II y que, en virtud de los resultados obtenidos, se advierte que, aún reduciendo los alcances asociados al inicio de la etapa de régimen, es prácticamente imposible cumplir con los plazos actualmente establecidos, los que a esa fecha correspondían a la fase tres, octubre de 2006.

Además, se señala que modificar los plazos puede tener impactos políticos y económicos, pero que es importante y sensato avanzar en una lógica de sinceramiento de plazos que permita reencauzar las acciones del proyecto en una agenda de clara viabilidad y coherencia. Eso resume lo que se encuentra en el informe 1 de la OT 11A.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, solicito que se incluya en el cuaderno aparte toda la cronología de hitos relevantes.

El señor HALES (Presidente).- Se hará como lo solicita, señora diputada.

El señor GARRETÓN.- Señor Presidente, ¿puedo aprovechar esta interrupción y solicitar su autorización para retirarme?

El señor HALES (Presidente).- Solicito comprensión a la Comisión para que el señor Óscar Garretón se retire.

Estaba citado, como máximo, hasta las 12:30 horas y ya son las 13:15.

Señor Garretón, agradezco su concurrencia.

El señor GARRETÓN.- Gracias, señor Presidente.

*-El señor Óscar Garretón hace abandono de la sala de la Comisión.*

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

El señor RECABARREN.- Señor Presidente, basados en esos antecedentes, Aditiva señala que febrero de 2007 parece una buena fecha, dado que en ese período se produce una reducción importante del uso del transporte público por parte de la ciudadanía. No obstante, la falta de antecedentes mayores del proyecto del AFT no permite confirmar que ese plazo sea suficiente para los propósitos señalados.

Recordemos que Aditiva fue insistente en solicitar, reiteradamente, a través del Ministerio, los antecedentes de ingeniería que permitieran evaluar si

la solución tecnológica propuesta por el AFT efectivamente respondía a las exigencias establecidas.

La figura expuesta es un Pert que está en el anexo 2, informe 1, de la OT 11A, en que se señala la lógica de condiciones y acciones para poder avanzar en forma coherente en la etapa II y III. La etapa II está vinculada con las pruebas funcionales, y la etapa III, con las pruebas a plena carga y de marcha blanca.

El Ministerio finalmente resuelve postergar la entrada en régimen del sistema Saef para el 10 de febrero de 2007 y, en consecuencia, frente a esa decisión, Aditiva elabora un documento, en el marco de la OT 11A, el informe 7, de 15 de mayo de 2006, que se denomina "Propuesta de acción para el proyecto SAEF", que contempló diversas recomendaciones en los siguientes ámbitos, algunos de los cuales son muy importantes: completar la ingeniería de detalles, completar el proceso de certificaciones industriales de los equipos embarcados, habilitar las funcionalidades del Saef, etcétera. Hay un conjunto de actividades vinculadas con cada uno de esos ámbitos, que ustedes pueden ver en detalle en este informe.

Nuestra idea es que, de una u otra forma, esta presentación sirva como hilo conductor para comprender de qué forma el proyecto evoluciona en el tiempo.

Es importante destacar que cuando se define finalmente la partida para el 10 de febrero, Aditiva recomienda entonces desagregar las funcionalidades del Saef en dos escalones funcionales: uno vinculado a la partida el 10 de febrero de 2007 -denominado grupo 1-, y dos -llamado grupo 2-, para postergarlo para una fecha siguiente.

Es importante señalar que las funcionalidades que quedan definidas en el marco del grupo 1 son de baja complejidad. Uno podría decir que, de hecho, hoy existen en el mercado -no por el nivel de cobertura y de volumen, pero sí a nivel funcional- soluciones operando en forma razonable para responder a las funcionalidades señaladas asociadas al grupo 1.

En el marco de la OT 9, Aditiva tenía contemplado supervisar las pruebas funcionales. Por razones exógenas a Aditiva, hubo que reorientar los esfuerzos, dado que no existió un acuerdo entre el AFT y el Ministerio, un protocolo de revisión de pruebas y, por tanto, lo que Aditiva hace entre julio y diciembre de 2006 tiene que ver fundamentalmente con cuatro acciones.

En primer lugar, revisar el resultado del plan piloto I, que contempló 180 buses, entre el 15 de septiembre y el 15 de octubre de 2006.

En segundo término, evaluar el resultado del plan piloto II, que contempló una flota de 230 buses, entre el 17 de octubre y el 15 de noviembre de 2006.

En tercer lugar, revisar los formularios de Casos de Prueba que el AFT ejecutó entre septiembre y noviembre de 2006.

Y, finalmente, pronunciarse respecto de un conjunto de pruebas de demostración de funcionalidades del Saef, realizadas en el terminal de Transaraucarias, los días 14 y 28 de diciembre de 2006.

Al respecto, y en el marco de la OT 9, Aditiva concluye, en el informe final, una síntesis de observaciones a todos estos aspectos, es decir, referida al plan piloto I, plan piloto II, formularios de casos de prueba y las pruebas en Transaraucarias.

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

Como el informe es muy interesante -incluso, es probable que la Comisión lo invite para una próxima oportunidad-, nos gustaría que sintetice para referirse a aquellos aspectos, no tanto de vuestro posible incumplimiento, sino más bien en relación al objetivo de la Comisión, que es saber cuáles son las fallas del sistema.

Nos gustaría que su exposición apuntara en esa dirección.

Por otro lado, ¿hay acuerdo para prorrogar la sesión hasta las 14 horas?

**Acordado.**

Continúa con el uso de la palabra el señor Recabarren.

El señor RECABARREN.- ¿Se me está pidiendo una síntesis de los principales problemas o fallas del sistema?

El señor HALES (Presidente).- Nuestro objetivo siempre ha sido conocer cuáles son las fallas. Sería conveniente que usted se refiriera a los destinatarios de la información que entregaban, a fin de tener claro quiénes eran los responsables de recibirla. En otra oportunidad, podríamos pedirle el nivel de cumplimiento de su propio trabajo en relación con su contrato, lo que, hasta ahora, no está en la discusión, aunque podría estarlo más adelante.

El señor RECABARREN.- Señor Presidente, si se revisan los informes en lo que se refiere a fallas y a la solución tecnológica del AFT, a nuestro juicio, hubo fallas reiteradas desde un comienzo respecto de la profundidad técnica y de la gestión del proyecto para ir avanzando con rigor y profundidad para responder a todas las exigencias. Desde ese punto de vista, se pueden advertir errores en las fases de ingeniería, en el rigor para formular las pruebas funcionales; en definitiva, no se estuvo a la altura de las exigencias establecidas en las bases.

Los informes de Aditiva fueron entregados permanentemente al equipo técnico del Transantiago, conformado por un responsable Saef, que recibía los

informes. Éste responsable Saef dependía de un jefe técnico y a ellos se les hacían llegar los diferentes reportes. Cuando se hacían observaciones de parte del Ministerio, obviamente, tomábamos esas observaciones, generábamos siguientes versiones, y cuando el reporte era aceptado, entendíamos que el Ministerio debía activar los mecanismos y las acciones necesarias para mitigar o dar respuesta a esas observaciones.

Quiero pasar rápidamente al estudio II, porque, a nuestro juicio, hay aspectos relevantes por compartir.

Este estudio tiene un conjunto de objetivos. También tiene OT contempladas, de las cuales se han activado tres hasta ahora. Aquí es relevante señalar lo siguiente.

El Ministerio, dada la incertidumbre de los plazos y del cumplimiento de las obligaciones contractuales del AFT, resuelve activar un conjunto de medidas de contingencia para mitigar los problemas que se estaban produciendo. En ese contexto, se hace un análisis de información de tiempo real de las bases de datos del AFT, que están en Sonda; se hace un trabajo de verificación en terreno respecto de los equipos embarcados; se hace seguimiento de las versiones MTC-600, para encontrar los problemas que se estaban produciendo; se profundiza en los problemas técnicos del AFT para estabilizar la funcionalidad de localización geográfica en línea, y también se buscan mecanismos alternativos para obtener información de posicionamiento de los buses.

Junto con lo anterior, es importante considerar que, en este mismo contexto, el Ministerio resuelve activar el desarrollo de un sistema de información para poder, de alguna u otra forma, tener ojos y visualizar qué está pasando con el transporte público y con los sistemas del AFT.

En este contexto, Aditiva diseña e implementa un sistema para obtener indicadores operacionales del comportamiento de los buses en la ciudad. Obviamente, en un comienzo, había un problema con los GPS, pero esta situación fue mejorando gradualmente, lo cual permitió -hasta ahora ha permitido- obtener indicadores de los servicios de transporte público.

En la presentación se pueden visualizar los menús disponibles.

En el mismo contexto, junto con el Ministerio se desarrolla un cuadro de integral que permite obtener indicadores operacionales de diversos elementos del transporte. Ese cuadro está a nivel esquemático en la presentación.

Por lo tanto, hoy podemos contar con un sistema que entrega alarmas del comportamiento del transporte público respecto de los programas

operacionales establecidos por el Ministerio y que los operadores deben cumplir.

Además, hay un conjunto de informes disponibles hoy en el sistema.

Respecto de la modificación contractual del 30 de junio, el AFT debía, a más tardar sesenta días antes del inicio de la fase 2, entregar las pruebas funcionales completamente terminadas.

Aditiva recibe un conjunto de antecedentes adicionales de parte del AFT, que están indicados en la imagen proyectada. Entonces, concluye finalmente que continúan los problemas y la insuficiencia de cumplimiento de funcionalidades y, por lo tanto, que estas pruebas funcionales no se pueden aceptar.

También se concluye que es incierto poder determinar si la solución del AFT podrá converger en plazos razonables respecto de las exigencias establecidas. Por lo tanto, nuevamente, no se da cumplimiento al inicio de la etapa II.

Dados todos los antecedentes hasta ahora expuestos, Aditiva recomienda exigir al Ministerio un plan de contingencia, de urgente activación, para pasar a una solución SAE alternativa, debidamente probada, reconocida a nivel internacional y que esté instalada en ciudades del mundo, con al menos mil buses, de modo de garantizar que el sistema responderá a las exigencias y a los alcances funcionales y de calidad de servicio que se esperan.

A continuación -aunque no es relevante-, podemos observar un sistema de apoyo que implementó Aditiva para apoyar al ministro, en base a lo que definió con los operadores, para pagarles de acuerdo a la ponderación de cumplimiento de programas operacionales.

Actualmente, Aditiva está trabajando en diversas temáticas, recomendando al ministerio cómo avanzar en este nuevo escenario de gestión y apoyando al Comité Técnico de Operadores en diversas temáticas tecnológicas, vinculadas con comunicaciones, con sistemas informáticos y con procedimientos operacionales.

Disculpen lo rápido y sintético de la presentación.

El señor MELERO (Presidente accidental).- Muchas gracias, señor Recabarren.

Tiene la palabra el señor Caracci.

El señor CARACCI.- Señor Presidente, creo que, en síntesis, nosotros podemos detallar una situación bastante parecida a la que presentó el señor Recabarren, en términos de que, trabajando para Transantiago, la empresa y sus ingenieros fueron constatando, sistemáticamente, que respecto de cada etapa de cumplimiento programada no se podía constatar

efectivamente que el AFT cumpliera con lo que estaba acordado.

Hay que tener claro que en el contrato siempre se hizo referencia a que si bien había algunas cosas que el Transantiago pudo haber convenido, siempre prevalecían las bases de licitación. Eso es algo que, de alguna manera, obliga al AFT, puesto que así lo aceptó, que está comprometido formal y legalmente a proveerle al Ministerio, al Transantiago o a quien sea la funcionalidad completa para la cual fue seleccionado.

Nos ha tocado participar en cada hito de multas, ante lo cual se ha entregado el respaldo técnico que ha habilitado al Transantiago para exigirle al AFT el debido cumplimiento, y el AFT no ha puesto mayores objeciones puesto que las deficiencias y las fallas han sido absolutamente claras y evidentes.

Más aun, en nuestro rol, nos ha tocado extendernos a lo que fue el giro y hemos participado en esta última etapa recomendando cuál debiera ser el camino de solución que permita salir definitivamente del problema, porque encontramos que este elástico que se ha ido estirando no lleva a ningún lado. O sea, las tecnologías que se escogieron definitivamente no han dado resultado; los computadores a bordo no están funcionando y hay que tomar soluciones más drásticas, en lo cual hoy también estamos participando.

Señor Presidente, quedo abierto a aclarar las dudas que quieran plantear.

El señor MELERO (Presidente accidental).- Muchas gracias, señor Caracci.

Quiero hacer una precisión respecto del informe. Ustedes, en algunas partes, hablan de asesoría directa al BancoEstado, y en otras se refieren, por ejemplo, a la información de la opinión técnica del BancoEstado del 11 de abril y después hablan, en general, del administrador financiero.

¿Por qué se produce esa dualidad?

El señor CARACCI.- En principio, el postor legal y formal es el BancoEstado.

Se constituye el AFT con posterioridad, en el cual converge Sonda, como el operador tecnológico, y los otros bancos como socios y, entre ellos, constituyen una entidad legal de apoyo al giro denominado AFT. A partir de ese momento, nos referimos a ella como AFT.

El señor MELERO (Presidente accidental).- ¿Nos podría precisar en qué fecha más o menos ocurre ese cambio? Este informe tiene fecha 11 de abril de 2005.

El señor RECABARREN.- El proyecto definitivo, si no me equivoco, se aceptó el 6 de septiembre de 2005, y era condición para el contrato. Aproximadamente en esa fecha debía constituido el AFT.



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

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- Señor Presidente, en realidad, tengo varias dudas, porque es bastante difícil digerir esta información en tan corto tiempo.

Ustedes se refieren a las funcionalidades orientadas a la gestión operacional. Aquí se habla mucho del incumplimiento de la AFT. Entonces, como están mandatados para ver lo que es el Saef, cuando hablan de la velocidad, de la carga de pasajeros, del monitoreo de tiempo, de la localización geográfica, ¿nunca hacen alusión en sus informes al hecho de que para que esos supuestos tecnológicos se cumplan necesariamente debe haber un soporte mínimo en el área de infraestructura?

Hablan de velocidad y de los tiempos, pero tengo entendido que no hay muchas vías segregadas, que las calles no están en buenas condiciones para que los buses puedan tener una determinada distancia, no tenemos ni siquiera lugares de detención; no se cumplió con estaciones modales, que estaban en las bases de licitación, y, al momento de comenzar el Transantiago, el 10F, ni siquiera estaban listos todos los paraderos listos. ¿No constataron que había supuestos necesarios, aparte de los tecnológicos, para que éstos se cumplieran? Me refiero básicamente a la infraestructura.

¿Está en sus informes si se establecieron esos aspectos y si se condicionó?

Además, hablan del incumplimiento del AFT en el Saef, pero también nos damos cuenta de que se produjo un permanente aumento de buses. Partimos con 4.300 y hoy vamos en 6.400. Eso no estaba contemplado en las bases, sino que fue aumentándose en forma unilateral por parte del Ministerio. Cuando se aumenta esa cantidad de buses, también debe aumentar todo el efecto tecnológico, es decir, los computadores, etcétera. Tengo entendido que cuando se aumenta la cantidad de buses, a éstos se le saca un validador - tengo entendido que los buses van con dos validadores y un computador-. En ese sentido, el aumento de buses también complica todo lo que significa el soporte tecnológico.

Por otro lado, respecto de la modificación de la malla de recorridos, ¿cómo es posible que se vaya a tener un buen sistema de gestión de flotas si después del 10F se cambian los recorridos prácticamente todos los días?

Finalmente, en parte de su presentación señalan lo siguiente: "Aditiva recomienda poner especial acento en concentrar los esfuerzos para cumplir con las funciones críticas requeridas en febrero 2007, entre las cuales se destacan todas las

referidas al Sistema de Pago y las **funcionalidades básicas del ámbito de gestión de flotas.**".

¿Cuáles fueron esas funcionalidades básicas que ustedes consideraron?

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

El señor CARACCI.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero recordar que en esta solución existen componentes tecnológicas que deben funcionar y, finalmente, se ocupan en el mundo real, en el sistema, en cualquiera condición; o sea, el hecho de que las calles estén buenas o malas, de que los semáforos funcionen o no, es independiente de si el sistema que está instalado sobre los buses y la central que los controla en sus recorridos están operando o no.

Bajo ese punto de vista, por último, los operadores de cada recorrido habrían sabido que sus buses tendrían problemas o inconvenientes, porque algo estaba pasando con los paraderos, pero el sistema habría funcionado. En ese sentido, no son tan relevantes esas condiciones ante el hecho de si la caja que está arriba del bus está andando bien o no, si el bus se ve o no. Puede que el bus esté fuera de recorrido, fuera de frecuencia, pero el operador lo habría visto. En este caso estamos hablando de condiciones que, independientes de este mundo complejo, no estaban dadas. Los buses no se comunicaban, no reportaban su posición, no se conocía la velocidad a que iban o si estaban o no dentro de su recorrido. Bajo ese punto de vista, las observaciones en la primera parte son indistintas si hay cien, mil o 2 mil buses. Más bien, se hacía más complicado el hecho de que no funcionara el sistema y que fueran cada vez más buses.

Ahora, el hecho de que, al aumentar la cantidad de buses, se tuvieran que canibalizar unos u otros, eso también era problema del AFT, en términos de cuán veloz era el suministro de las partes que tenían que ir instalando en los buses.

Entonces, eso no afecta mayormente a la obligación que ellos tenían que cumplir, cual es que estuviera funcionando cada una de las funcionalidades que tenían que dejar disponibles para el bus y para el operador.

En cuanto a las funcionalidades básicas, hay un cuadro en donde están las funcionalidades de los grupos 1 y 2.

Estábamos frente a un proyecto en emergencia roja. O sea, había que tomar las decisiones más básicas, como cuando hay que estabilizar a un enfermo. Independiente de que no pueda salir a correr, por lo menos hay que estabilizarlo, y, desde ese punto de vista, se separaron las funcionalidades muy críticas, y como grupo 1 -que en el cuadro estaban en la parte superior, a la izquierda- estaban las que eran "sine

qua non", necesarias de que estuvieran disponibles para la fecha de la partida, y las otras que podían esperar para una segunda etapa.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, se repite el tema de la etapa II respecto del no cumplimiento, ya sea del sistema de pago o de la gestión de flota. Se repite el hecho de que las pruebas funcionales no funcionaron en su momento.

Me da la sensación de que ambas instituciones, ante la insistencia del Ministerio de Transportes de echarlo a andar, se refieren a una especie de plan de contingencia. Como soy médico, entonces me da la sensación de que esto es similar a cuando se está ante un enfermo terminal, en que hay que darle un paliativo para el dolor, porque está ahí, hay que atenderlo y hay que darle algo.

Entonces, quiero que especifiquen un poco más al respecto, porque, al parecer, hasta hoy siguen con problemas esas pruebas funcionales. ¿Podía seguirse adelante o, mirando hacia atrás, creen que, en realidad, fue un error? Incluso, el señor Garretón se refirió a este tema y dijo que la Fundación Chile tenía responsabilidad porque dijeron "OK, sigamos adelante".

Al mirar ahora hacia atrás, ¿qué dice Aditiva?

También mencionan pruebas días antes de la entrada en vigencia y reconocen que en esas pruebas hay graves falencias que tiene el sistema.

El ex ministro Espejo se refirió con bombos y platillos respecto de estas pruebas y muestras que daban el sustento para echarlo a andar, en que todo funcionaba espectacularmente, pero que el 10 de febrero esto se cayó. Entonces, me da la sensación de que no era tan así, porque Aditiva reconoció que esto no funcionaba tan bien.

Entonces, ¿era previsible el nivel de incumplimiento que hoy muestra el AFT?

Por último, ¿estará normalizado el Transantiago en diciembre de este año, como afirmó el ministro Cortázar?

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

El señor CARACCI.- Señor Presidente, quiero recordar que, bajo ningún punto de vista, el rol de Aditiva ha sido decidir si se partía o no. La decisión de partir o no, de pagar 20, 30 ó 50 al AFT ha sido siempre de la autoridad del Transantiago. Creo -en ese sentido tenemos bastante tranquilidad en nuestra empresa- que hemos dado los antecedentes suficientes, en forma permanente, y hemos sido fidedignos en entregar claridad de la situación respecto de la cual se ha optado por una decisión favorable o desfavorable.

Recuerden que previo a la partida también se tomó una decisión de la cual tampoco participamos: dejar la gestión como segunda prioridad, porque más importa el pago, porque la gente que se sube tiene que pagar. En consecuencia, en ese momento tampoco se dijo que si no sale gestión, no importa que la gente pague, porque igual no vamos a poder administrar el servicio. En ese momento no hubo claridad para ver en perspectiva cuál iba a ser el daño que provocaría el decir: "pago, primero; gestión, después".

Nuestra actividad y nuestro compromiso fue siempre ser claros evaluadores de la realidad técnica, y así ha quedado demostrado en los informes que ustedes tienen en su poder, en los cuales se hace una descripción cruda -no se dice de manera bonita- de la situación, porque se emplean términos como: "no está", "no funciona", "no anda", "es insatisfactorio", "está malo", etcétera. Ante esa realidad, a lo mejor podríamos habernos puesto por delante y haber dicho: "¡No parte el 10 de febrero!". Pero eso estaba fuera de nuestra responsabilidad.

Ahora bien, respecto de si el Transantiago estará normalizado en diciembre de este año, no puedo entregar un juicio técnico. Uno está apreciando la tendencia real de lo que está ocurriendo, relacionado con los compromisos y su nivel de cumplimiento, y, hasta el momento, el nivel de cumplimiento de los compromisos ha sido muy bajo. Entonces, no tengo razones para pensar que diciembre vaya a ser la fecha en que se produzca ese cumplimiento, como todos esperamos. Estamos trabajando para eso, y nuestro rol es entregar apoyo para que en diciembre esté todo resuelto. Pero mi opinión personal es distinta.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, según la presentación realizada por los representantes de Aditiva, uno de sus roles y responsabilidades principales en los estudios dice relación con brindar apoyo eficiente y oportuno en la contratación técnica del Transantiago, en las fases de licitación, provisión, desarrollo, instalación, montaje, pruebas y puesta en marcha.

Al respecto, desde su perspectiva, ¿qué reconocen como error entre lo que se diseñó originalmente y lo que se aplica finalmente?

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el señor José Antonio Caracci.

El señor CARACCI.- Señor Presidente, voy a recapitular, en el sentido de que tenemos la convicción de que los componentes tecnológicos que se combinaron para la solución del Transantiago son elementos probados, que existen, y no hay sorpresas detrás de ellos.

Creo que el momento del error -por no haber sido más insistentes o no haber buscado alguna fortaleza política- radica en la decisión de si este proceso debió o no ser adjudicado en el momento de la evaluación, en que había un solo postor y una propuesta que técnicamente -como se les presentó aquí- no reunía los requisitos en ese momento, por lo que fue necesario entrar en un anexo -no sé si ustedes lo tienen- con el cual, finalmente, se adjudica. Eso da a entender que esto venía un poco complicado desde el principio. Entonces, tal vez la respuesta sea que entre todos debimos haber sido más exigentes al momento de la adjudicación y haber dicho: "Señor, la licitación está desierta y tenemos que convocar de nuevo".

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, quiero llevar al señor Caracci a un escenario en que los supuestos de cumplimiento e infraestructura hubieran estado listos, al día, con un ciento por ciento de cumplimiento: vías segregadas, paraderos, estaciones intermodales, corredores segregados, etcétera. ¿Habría tenido igual incidencia el operador tecnológico o la responsabilidad del AFT en esta materia? Muchas veces se sindicaba muy fuertemente un alto grado de responsabilidad del AFT en el fracaso del Transantiago, pero el AFT y las empresas, incluso los bancos vinculados, dicen: "Mal podíamos cumplir nosotros respecto de supuestos que no se cumplieron".

Creo que el señor Caracci capta el sentido de mi pregunta. Me gustaría que la respondiera.

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

El señor CARACCI.- Señor Presidente, de alguna manera, esa pregunta también la contesté anteriormente.

Pienso que las componentes tecnológicas no estaban capacitadas, no eran funcionales, para lo que se requería en el proyecto. Por lo tanto, aunque hubieran estado las vías segregadas, los paraderos, todas las condiciones de la logística de los alrededores disponibles, esto tampoco habría funcionado. ¡Las componentes tecnológicas no andaban!

Me gustaría que el señor Sagaste complementara mi respuesta.

El señor MELERO.- Antes quiero hacer el análisis al revés.

Si hubiese estado todo el componente tecnológico adecuado, ¿era posible llevar el plan adelante? Aquí hemos recibido información que señala que con 7 por ciento de vías disponibles para desarrollar vías segregadas de la superficie urbana de Santiago eso era imposible.

Entonces, quiero que haga el análisis al revés.

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

El señor CARACCI.- Distingamos dos escenarios: el del servicio público y el de la operación tecnológica. Tecnológicamente, si los componentes hubieran funcionado, esto estaría disponible: los operadores habrían tenido en sus pantallas la localización de los buses, habrían visto el incumplimiento manifiesto en su sistema de información; habrían podido, quizás, administrar un poco mejor una crisis. Pero hay que diferenciar el efecto que tiene en el servicio público el que el sistema funcione o no, en el hecho de que estén o no las vías segregadas, de que estén o no todos los buses.

Yo podría tener el sistema andando perfectamente, pero si tengo sólo dos buses en la calle, igual se produciría un desastre. A lo mejor podría pasarle las multas con claridad al operador, porque no cumple, o a la empresa contratista que tendría que haber tenido habilitado el corredor, porque estoy viendo que ésa es la causal.

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

El señor SAGASTE.- Señor Presidente, sólo quiero hacer una precisión.

Si se hubiera contado con la tecnología, a pesar de todos los problemas que había en otras áreas del proyecto, habría sido mucho más fácil para la autoridad fiscalizar a los operadores que no sacaban los buses a la calle. Tuvimos que salir en forma personal a comprobar eso. O sea, efectivamente la tecnología habría sido de ayuda.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra la diputada María Angélica Cristi.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, en verdad estoy bastante impresionada con este informe, que parece altamente tecnológico comparado con lo que hemos visto, por lo menos en la presentación del AFT.

¿Con qué equipo técnico trabajaron para hacer toda esta asesoría tecnológica, la Fundación Chile como Aditiva?

Por otra parte, una conclusión simple es que, obviamente, casi fue una pérdida de tiempo haber asesorado al Ministerio de Transportes. ¿No habría sido mejor que ustedes hubieran sido asesores directos del AFT?

De acuerdo con lo que ustedes saben, ¿quién asesoró al AFT para poder dar cumplimiento a todo este procedimiento?

Respecto de uno de los cuadros que mostraron, no entendí bien lo relativo a los grados de

cumplimiento que se habrían establecido. Entendí claramente lo anterior, en cuanto a que, incluso, ustedes recomendaban que el plan no estaba preparado para su inicio. Sin embargo, cuando ustedes hablan de la propuesta de acción para el proyecto Saef, habilitación de funcionalidades de la Saef, ¿lo que está en negro significa que estaba cumplido o incumplido? Al parecer, no lo estaba. En cuanto al grupo 2, ¿estaba cumplido lo que aparece en blanco?

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

El señor CARACCI.- Señor Presidente, en general, en las empresas consultoras como Aditiva se mezcla mucho el valor que tienen -tal vez como un estudio de abogados- con el perfil de sus profesionales. En gran medida, nuestra calificación, apropiada por Transantiago en la época en que presentamos nuestras propuestas, tuvo mucho que ver con el perfil técnico de los ingenieros que la constituían. En ese sentido, hemos incluido a expertos en transportes, como la persona que trajimos del Transmilenio y otras dos que trajimos desde España, que originalmente nos ayudaron a hacer la configuración, basados en lo que existía en distintos países.

Asimismo, a los señores Recabarren y Sagaste les tocó ir a España y, en general, a Europa, para conocer la realidad de otros sistemas similares, lo cual dio origen a constituir las partes que finalmente se establecieron en la licitación.

En general, hemos tenido entre ocho y dieciséis ingenieros trabajando en este proyecto -hoy tenemos alrededor de doce o trece de ellos dedicados a esto- y hasta aproximadamente cuarenta personas adicionales en la calle, las cuales han salido a las 5 ó 6 de la mañana a los terminales para revisar si los buses tienen o no sus rutas cargadas. En síntesis, nuestra empresa, que tiene 41 ingenieros, ha tenido un gran nivel de dedicación a este trabajo y ha formado parte importante desde que partió este proyecto.

Respecto de los asesores del AFT, les recuerdo que BancoEstado realizó un primer proceso para evaluar a un operador tecnológico, en el cual participaron las mayores empresas de tecnología de Chile. Primero lo ganó la empresa TIMM -entiendo que fue el primero adjudicado por BancoEstado- y, posteriormente, ese rol fue adjudicado a Sonda.

A mi entender, la empresa Sonda tiene una vasta experiencia en estos temas. Por ejemplo, ha estado a cargo de la semaforización de las calles de Santiago y del sistema de descontaminación. En mi opinión, Sonda es el asesor y el operador tecnológico del AFT.

Finalmente, en cuanto a la interpretación de los cuadros y de lo que funciona versus lo que no

funciona, pido al señor Presidente que permita que lo explique el señor Recabarren, quien hizo esa presentación.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, mi pregunta fue si ellos consideran que el Ministerio de Transportes consideró las asesorías que hicieron ustedes. Al parecer, no lo hizo.

El señor CARACCI.- Pienso que sí lo hizo.

Creo que la pregunta que hay que hacer es cuál era la fuerza con que el Ministerio lo dirigía, en términos de continuar avanzando en esto, puesto que se tomaron en cuenta muchas de las consideraciones que la empresa entregaba, como cuidados que se debían tener o exigencias que había que hacer. Lo que pasa es que eso no se cumplía. Pero creo que todos los informes que presenta Aditiva son recibidos y evaluados, y muchos de ellos son transferidos al AFT, generan disputas y discusiones ampliadas con la gente del AFT, y producen resultados. Desgraciadamente, lo esencial -esto es, que la tecnología funcionara- no ocurría. Entonces, era poco lo que se podía lograr. Pero el informe que dice que las pruebas no son satisfactorias y que las unidades de a bordo fallan en reportar la posición del bus era algo evidente y claramente entendido por los funcionarios de Transantiago.

El señor HALES (Presidente).- De acuerdo a lo que ustedes han indicado, deduzco que si no funcionaba el AFT, que algunos califican como el cerebro del sistema, no se podían saber algunos aspectos que significaban alteración de la conducta del usuario, y afectan al ciudadano que hoy está en los paraderos.

Para formarme un juicio acerca de la responsabilidad, necesito saber la relación entre esta falla y la autoridad. Por lo tanto, quiero saber si las fallas que ustedes detectaron sobre el mal funcionamiento o insuficiencia del AFT significaban que, primero, no se iba a saber adecuadamente si salían o no los buses; segundo, que no se iba a saber cuántos buses estaban en las calles; tercero, si están juntos un bus y dos buses vacíos, situación que vemos hasta hoy. La gente se desespera, porque sabe que va a transcurrir un gran lapso de tiempo hasta que aparezca el cuarto bus. ¿Esto se podría haber sabido si no hubiese fallado el AFT? ¿Se podría haber sabido de qué manera está cubierto el recorrido y dónde se encuentran los buses?

Si las respuestas son afirmativas y se confirma que las fallas del AFT producen estos efectos en la ciudadanía, y ustedes habían informado a los coordinadores del Transantiago de las consecuencias que tendría esta falla del AFT, por tanto debo entender que la autoridad termine siendo responsable de no haber exigido las correcciones adecuadamente, o de no haberlas resuelto, o de no haber detenido el plan y no



haberlo hecho partir. Dicho de otra manera, ¿las autoridades del Transantiago y sus coordinadores recibieron toda esta información y, a sabiendas de que tendrían estos efectos en la ciudadanía, igual le dieron la partida al plan? ¿Es así?

El señor CARACCI.- El servicio que se le encarga al AFT es la configuración de la solución tecnológica que ellos mismos tienen que administrar. Ella permite a los operadores, a la autoridad y al Siat, que es el que informa al público, conocer todas estas condiciones que permiten saber cómo está funcionando cada uno de los recorridos, si salieron todos los buses, cuántos buses hay en la calle, cómo están cumpliendo con sus recorridos, si la cobertura contratada por un operador se está sirviendo como fue contratada o no. Es decir, permite saber dónde se encuentra cada bus, para poder tomar las medidas correspondientes, ya sea como fiscalizador o como usuario, si me quiero transportar.

Entonces, si esto hubiera estado disponible, al menos habría permitido darse cuenta del nivel de trastorno que estaba produciéndose y haber tomado acciones correctivas de complementación de los servicios.

Ahora, me es difícil sancionar el nivel de responsabilidad, en el sentido de decir si el ministro es o no responsable...

El señor HALES (Presidente).- No le estoy pidiendo eso.

Le pregunté si ustedes le entregaron la información a los coordinadores del Transantiago -los del cuadro entregado, más Andrés Silva, Acha y otros que no voy a nombrar ahora-, y si se hubiesen acogido las correcciones que ustedes plantearon a la autoridad, ¿entonces esto se debería haber resuelto? ¿O, al no haberse cumplido, no debió iniciarse el plan? ¿O debería haberse exigido al AFT que primero las resolviera?

El señor CARACCI.- Nosotros vemos que en cada instancia de informes y reuniones en las cuales se discutían estos problemas se generaban acciones que buscaban corregirlos.

Siempre apreciamos que nuestra contraparte del Transantiago era receptiva a la información que se presentaba y se generaban las instancias de reclamo o de convocatoria al AFT y se buscaban paliativos. Bajo ese punto de vista, creo que ha habido diligencia en buscar respuestas a las dificultades que se estaban produciendo. No puedo decir que un informe que nosotros hayamos entregado, en que se haya reportado alguna anomalía, hubiese quedado encima de un escritorio y nadie se haya preocupado por él.

Siempre se generó una respuesta y una actividad que buscaban corregir las cosas. Pero este

proyecto ya estaba en marcha y, tecnológicamente, no se lograba el cambio que se perseguía. Permanecía el error.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias, señor Caracci.

Tiene la palabra la diputada Karla Rubilar.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, en el marco de la presentación de Aditiva, salió a colación un acta de evaluación de la oferta técnica del BancoEstado.

Entonces, quiero que se solicite el acuerdo para pedir todas las actas que existan al respecto.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo para pedir lo señalado por la diputada Karla Rubilar?

**Acordado.**

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿está confirmada la asistencia del ex ministro Nicolás Eyzaguirre?

El señor HALES (Presidente).- El ex ministro Eyzaguirre me envió un correo electrónico en el que me informó que el domingo viajaba a Washington, por lo que mañana no estará presente.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y eso qué significa?

El señor HALES (Presidente).- Significa que no viene.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y a qué vamos a destinar el día de mañana?

El señor HALES (Presidente).- La Comisión sesionará mañana, señora diputada, porque tenemos invitado a don Claudio Juárez, que es el experto financiero de Hacienda en el Transantiago.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Viene en reemplazo del ex ministro Eyzaguirre?

El señor HALES (Presidente).- No.

Si revisan la Carta Gantt de invitados, verán que estaban contemplados los dos nombres.

La señora NOGUEIRA (doña Claudia).- ¿Y el ex ministro Eyzaguirre quedará pendiente?

El señor HALES (Presidente).- Lo veremos en su momento. Si quieren hacer una proposición ahora, no tengo inconvenientes.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿el correo electrónico que le envía el ex ministro Eyzaguirre sólo se refiere a su imposibilidad de asistir mañana? ¿Hay alguna otra expresión de interés de él? ¿Cuál es el contenido preciso?

El señor HALES (Presidente).- No hay tanta precisión.

Producto de que se trata de un correo electrónico más bien informal, amigable, me he permitido solicitar formalmente a su oficina, en mi calidad de Presidente de la Comisión, que se le

consultara si viene o no, y me confirmaron que no asistiría.

De manera que recién hoy, en el curso de la mañana, he tenido la confirmación oficial.

El señor MELERO.- Señor Presidente, ¿había convenido la fecha con el ex ministro?

El señor HALES (Presidente).- Sí, señor diputado.

El señor MELERO.- Entonces éste es un problema de última hora que afectó al señor Eyzaguirre, porque la fecha ya la habían convenido a tiempo.

El señor HALES (Presidente).- La fecha fue convenida a tiempo. El sábado antepasado sostuvimos una conversación amistosa en que volví a confirmar la invitación.

El señor MELERO.- Señor Presidente, entonces solicito que se fije, a la brevedad, una nueva fecha, dada la importancia de su testimonio.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, me encargaré de cumplir su solicitud.

En nombre de la Comisión, agradezco a nuestros invitados por su exhaustiva, detallada y precisa información. Francamente, nos honra su dedicación por contribuir al objetivo de esta Comisión. Además, los felicito por la acuciosidad técnica y la seriedad con que trabajaron.

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

*-Se levantó la sesión a las 14.11 horas.*

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