

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 34ª sesión celebrada el miércoles 7 de noviembre de 2007, de 11:04 a 14:32 horas.

SUMARIO:

Se recibió al señor Andrés Silva, asesor del Ministerio de Transportes para materias vinculadas al Administrador Financiero del Transantiago.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN

1.- Encomendar a la Biblioteca del Congreso Nacional que elabora un cuadro comparativo de las auditorías elaboradas por los bancos accionistas al Administrador Financiero en los meses de enero y octubre del presente año y de la presentación efectuada por el señor Andrés Silva.

2.- Enviar un oficio al Ministro de Transportes a fin de preguntarle cuál será la entidad responsable del sistema de apoyo a la explotación de flota, una vez que se adquiera el nuevo software.

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

También concurren el Diputado señor Accorsi; el señor Andrés Silva, Asesor del Ministerio de Transportes para materias vinculadas al Administrador Financiero del Transantiago, junto a sus asesores señores Rodolfo Acha y Juan Pablo Valenzuela.

III. CUENTA:

No hay.

IV) ACTAS

Las actas de las sesiones 29ª, 30ª y 31ª, se dan por aprobadas por no haber sido objeto de observaciones.

IV. ORDEN DEL DIA:

Se recibió al señor Andrés Silva, asesor del Ministerio de Transportes para materias vinculadas al Administrador Financiero del Transantiago.

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

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión a las 14:32 horas.

PATRICIO HALES DIB
Presidente de la Comisión

JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
Secretario de la Comisión

COMISIÓN INVESTIGADORA DEL PLAN TRANSANTIAGO

Sesión 34ª, celebrada en miércoles 7 de noviembre de 2007,
de 11.05 a 14.30 horas.

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

Preside el diputado señor Patricio Hales.

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

Concurre como invitado el señor asesor del Coordinador del Transantiago, don Andrés Silva.

TEXTO DEL DEBATE

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

Las actas de las sesiones 29ª, 30ª y 31ª se dan por aprobadas.

El señor Secretario va a dar lectura a la Cuenta.

El señor GALLEGUILLOS (Secretario).- No hay Cuenta, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- Respecto de las tareas encomendadas ayer, sobre las actas que hemos solicitado a la empresa Metro, quiero informarles que, de acuerdo a la petición del diputado Melero, hicimos las gestiones correspondientes y van bien encaminadas.

Las actas de Metro -de mayo- están a disposición de la Comisión y el señor Pérez, después de las resistencias que ha tenido, informó que no tiene ningún problema para entregar la de abril.

Al parecer, de acuerdo a sus declaraciones, no habría habido nunca problemas. Sin embargo, el propio señor Tomic había solicitado estas actas que no estaban a disposición. En resumen, esto facilitaría la comparecencia de don Blas Tomic, quien fue Presidente de Metro.

Le he pedido a Secretaría que le informe a don Blas Tomic que se encuentran las actas de mayo y de abril, por lo cual ya serían públicas, lo que facilitaría que él pudiera referirse a los hechos ocurridos en esos meses y a las materias que vio el director para que él no se vea afectado, pensando que se trata de materias secretas.

Corresponde recibir al asesor del Transantiago, señor Andrés Silva.

Señor Secretario, por favor, que ingrese el invitado.

-Hace ingreso a la Sala el señor Andrés Silva.

El señor HALES (Presidente).- El señor Silva viene acompañado por los señores Rodolfo Acha y Juan Pablo Valenzuela.

Don Andrés Silva es el asesor para las materias del Administrador Financiero de Transantiago. Por lo tanto, es funcionario del Ministerio de Transportes. Dado que el AFT ha ganado una licitación, llamada por el Estado, la contraparte del Estado en esta materia técnica la representa Andrés Silva.

Además, ha entregado un temario de su exposición, que se encuentra a disposición de los señores diputados.

El señor MELERO.- Señor Presidente, en la presentación de nuestros invitados me gustaría que nos informen si poseen algún título, qué título profesional y dónde fue obtenido.

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

El señor SILVA.- En primer lugar, quiero dar las gracias a esta Comisión por la oportunidad de exponer los elementos fundamentales del administrador financiero.

Tengo estudios de ingeniería en la Universidad de Chile, que no concluí por razones personales, y algunos cursos en materias financieras. He desarrollado labores para los Bancos Interamericano y Mundial. Escribí un libro donde relato toda la experiencia de la asociación pública y privada a nivel mundial. He hecho asesorías, tanto en materias de asociación público-privadas como contractuales, en particular, en el diseño de sistema de concesiones de la República del Paraguay al igual que la fase III del sistema de concesiones de Colombia, en especial, en la red urbana de Bogotá.

Dentro de la experiencia a nivel tecnológico, en la coordinación de concesiones, me tocó trabajar en la implementación de los sistemas de pago de las autopistas urbanas al igual que en otros dispositivos tecnológicos que se desarrollaron en el marco de la implementación de proyectos de concesiones.

Inicié mi trabajo en este proyecto, que tiene que ver con el desarrollo de materias en el marco de la asociación público y privada; en el fondo, con el diseño de contratos.

A partir del desarrollo del proyecto, mantuve mi posición dentro del Transantiago. Luego, se integró Rodolfo Acha, ingeniero civil de la Universidad Católica, quien fue subdirector del Registro Civil y que llevó adelante toda la modernización con la implementación de la nueva cédula de identidad.

Por otro lado, me acompaña don Juan Pablo Valenzuela, contraparte técnica de los sistemas de gestión por parte del Transantiago. Es ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile y ha participado en el desarrollo tecnológico de una gran empresa transnacional, que opera en Chile, la cual cuenta con prestigio tanto a nivel nacional como internacional.

Cada uno de ellos, respectivamente, son las contrapartes técnicas de Fundación Chile y las empresas aditivas que hoy nos asesoran tanto en materias de pago como en gestión de flota.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, estoy un poco confundida, porque en la nota que nos entrega la Comisión, dice lo siguiente: "asesor administrador financiero del Transantiago". Se entiende mal, por cuanto sería bueno tener claro que es la contraparte, ya que aparece como el asesor de la AFT. Por lo tanto, sería bueno rectificar esta minuta, de lo contrario, quedará así.

Ahora, pensé que los tres formaban parte del equipo del señor Andrés Silva y, por lo tanto, del MOP como contraparte para la AFT. ¿Es así?

El señor HALES (Presidente).- Me gustaría que el señor Silva nos explicara bien el punto. Ustedes no nos han dicho que fueron solicitados para trabajar en el ministerio de Transportes.

Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA.- Así es, señor Presidente. Por eso quiero exponer este organigrama como parte de mi presentación.

En primer lugar, no viene al caso explicar el concepto de administrador financiero, pues, ustedes, mejor que nadie, deben entenderlo.

En segundo lugar, haré una evaluación de los sistemas actuales en operación, una cronología de lo sucedido en los últimos dos años respecto de todas las actuaciones del ministerio con relación al administrador financiero, tanto desde el punto de vista de oficios formales como de la información de trabajo con que contó la AFT y que recibió la opinión del ministerio en las distintas etapas del proyecto para, finalmente, plantear los planes de contingencia que hoy se están llevando adelante, con los que hemos tratado de enfrentar las falencias que hemos visto por parte del administrador financiero.

Desde el punto de vista de los antecedentes generales, el Administrador Financiero del Transantiago tiene como objeto emitir, distribuir y comercializar el medio de acceso; proveer la red de carga de éste; recaudar y distribuir los recursos, según lo establece el pacto de los contratos de licitación

de vías como el contrato del administrador financiero; la provisión del equipamiento embarcado, tanto lo que se refiere a pago como a gestión de flota. Quiero mencionar que la gestión de flota era una opción en el proceso de licitación y el AFT adoptó, por su voluntad, llevar adelante y desarrollar un sistema de gestión de flota. Entregar de información, administrar la reserva técnica como proveedor de servicios de switch y clearing.

En cuanto al equipamiento embarcado, primero vamos a ver lo que ofreció el administrador financiero y después el estado de los sistemas en la actualidad.

Los dispositivos que el AFT ofertó es importante destacarlos. Nosotros no exigimos en las bases de licitación dispositivos, sino funcionalidades que la AFT debía responder, ya sea con dispositivos o distintos sistemas tecnológicos que permitieran solucionar el problema. Hago esta mención porque, a veces, la discusión se centra en los dispositivos y la idea del proyecto era poder solucionar el tema de las funcionalidades.

Los dispositivos propuestos para enfrentar las citadas funcionalidades son: sensores de pasajeros en las puertas, sensores de puertas abiertas, cámaras de video, una por puerta y especialmente orientadas a los sistemas de pago; al menos, dos validadores por bus, un sistema de pago exacto en el 50 por ciento de la flota, botón de emergencia, sistema de comunicación, tanto en modalidad GPRS, como también una que se llama Mobitex, y concentración tipo Wi-fi que es la que se utiliza en los terminales para desconcentrar la información que viene en los equipos embarcados.

Cada bus tiene cuatro antenas para poder realizar sus distintas operaciones de carga y descarga de información, ya sea en terminales o cuando están en operación.

Por la exigencia de disponibilidad que le hicimos al AFT, éste no podía responder con una sola red, por la inestabilidad que tiene una red por sí misma. El objetivo era poder generar capas de distintas redes, pues si fallaba una, uno accedía a la red complementaria.

Por otro lado, tenemos el equipo GPS, el odómetro y el giróscopo. Menciono estos tres dispositivos, porque son parte integrante del sistema de gestión de flota y todos los elementos son relevantes para la operación de este sistema. Muchas veces, se cree que sólo el GPS soluciona el problema de la gestión de flota, pero es uno de los elementos, pues además se cuenta con un odómetro y un giróscopo. ¿Por qué se da esto? Porque el GPS no tiene la disponibilidad en la ciudad como uno quisiera, pues hay accidentes topográficos y geográficos, túneles en la Costanera Norte y distintas zonas de la ciudad que, por los edificios, no permiten capturar eficientemente la señal de los GPS, por lo cual hay redes alternativas, y el odómetro y el giróscopo funcionan como elementos que regulan la posición del bus. Con el odómetro podemos saber su distancia y con el giróscopo podemos saber los giros, por ende, podemos reconstituir en cualquier momento toda la trayectoria del bus, independiente de la operación del GPS, si esto opera como se debe.

Por otro lado, está el panel de información variable, cuyo objeto era entregar información a los usuarios.

La arquitectura del equipamiento embarcado considera los distintos dispositivos más el computador a bordo, que contiene el corazón, el cerebro.

Uno de los elementos que ha aparecido en el debate tiene que ver con los sistemas de apoyo a la explotación de flotas.

Al respecto, a diferencia de lo que se ha planteado, en términos técnicos, son sistemas que se utilizan a nivel mundial para determinar sistemas de gestión, en particular, de transporte público. Son sistemas de apoyo a la explotación, pero no significa que el sistema de apoyo a la explotación tenga otro sistema para operar encima del sistema.

Se llama sistema de apoyo porque la operación, obviamente, es de muchos, y el apoyo es cómo yo presto, eficiente y eficazmente, el servicio de los buses con estos sistemas.

En particular, el origen de los requerimientos planteados en las bases de licitación fue desarrollado por la empresa Arze y Recine, con la asesoría de Sener y TMB, que son especialistas en estas materias, en particular TMB que es la operadora de los transportes de Barcelona. También se contó con la asesoría de la unidad de transporte público de Madrid. Complementariamente, a nivel local, contamos con la asesoría de la empresa Aditiva, que ya estuvo en esta Comisión.

A partir de los estudios realizados en esa época, a través de visitas y encuestas en distintos sistemas de operación en el mundo, se determinaron cuáles eran las funcionalidades básicas que había que exigir en un sistema de esta envergadura.

Tales funcionalidades son las que aparecen en la presentación y que básicamente tienen que ver con la gestión operacional, con supervisión y fiscalización, con elementos de seguridad en el sistema, con información al usuario, con el soporte a la planificación del transporte público y con la integración con otros sistemas.

Como dije, estos son los denominados sistemas SAE, que operan en distintos lugares del mundo.

Estos sistemas tienen como principal objeto colaborar en la eficiente y eficaz operación de los sistemas de transporte. Si bien el transporte se provee en buses, para que presten los servicios que la gente requiere, con los espaciamientos y la capacidad requerida, son los concesionarios los que requieren de sistemas de apoyo que permitan controlar, en línea, la operación de los buses.

Básicamente, existen dos tipos de regulación: Una, que tiene relación directa con el conductor y, la otra, con la modificación de programas. Es decir, cuando se altera la programación del conductor, altero la programación de todo el sistema.

Tal como dije, dentro de este tipo existen dos formas de controlar la flota: Una, que es a nivel de línea y, la otra, a nivel de bus individual.

Lo que más se sugiere a nivel mundial es generar una gestión, a nivel de línea, que permita readecuar la flota con el conjunto del servicio; operar sobre un bus individual no corrige la operación y la prestación del servicio en general.

En particular, trabajamos en la revisión de los sistemas de gestión de todas las ciudades que he señalado, es decir, el SAE no es algo que se haya inventado para Santiago, sino que es un sistema que opera a nivel mundial.

Desde el punto de vista de los beneficios, por un lado, están los que benefician a los usuarios, que, básicamente, tienen que ver con la calidad del servicio.

Desde el punto de vista de la ciudad, tiene un impacto importantísimo en aquellos aspectos relacionados con la congestión, porque impide que los buses tengan los comportamientos erráticos de hoy, que se acumulan en ciertas horas.

Desde el punto de vista de los operadores, los beneficios tienen que ver básicamente con dar los servicios comprometidos. Y desde el punto de vista de la autoridad, ésta tiene un control más fino de la operación en cada una de las unidades de negocio de la ciudad.

Las funcionalidades del sistema SAE -aquí aparecen detalladas en general-, corresponden a las que existen a nivel mundial. Al igual que el software, todos tienen un eje común en las funciones que prestan tanto a los usuarios del sistema como a los usuarios del SAE, que son los concesionarios o los operadores del transporte.

En particular, una materia que no es menor, tiene que ver con la administración de los conductores que permite asignar eficientemente a los concesionarios la flota, de forma tal de prestar bien los servicios.

Desde el punto de vista conceptual, un sistema de transporte de esta naturaleza considera cuatro etapas: la planificación, la programación, la operación y el control. En particular, el SAE se concentra en la operación, el control y los servicios asociados para los concesionarios en estas materias. El control tiene que ver con la modalidad *on line*, es decir, cuando estamos operando los buses en la calle y la operación, con el control de las salidas desde los terminales. En ese sentido, puede haber un muy buen control de salida en los terminales. Pero si no hay un control en la calle, toda la regularidad que se generó a partir de una buena salida de los buses a nivel de terminales se pierde por la alteración y la fricción que existe con otros vehículos en la vía pública.

En términos generales, lo solicitado en las bases de licitación –es un anexo bastante más extenso- se puede resumir en el siguiente párrafo: “El SAEF es el sistema encargado de capturar, procesar y concentrar la información operacional proveniente de los buses que componen las flotas de los Proveedores de Servicios de Transporte. Dicha información queda entonces disponible para que los Proveedores de Servicio de Transporte puedan realizar la gestión operacional sobre sus flotas de buses”. Tanto la oferta presentada en marzo y septiembre de 2005 como el proyecto definitivo aprobado, de acuerdo con los informes de Fundación Chile y de Aditiva que tenemos y la evaluación de nuestros equipos técnicos, estaban ajustados a las bases de licitación.

Asimismo, la gestión de funcionalidades ofertada por el AFT coincide con las bases. Ella está orientada básicamente a la gestión operacional y relacionada con la gestión de seguridad, que tiene que ver con las cámaras, los botones de emergencia, etcétera; con la información que se debe entregar al SIAUT para informar a los usuarios; con la que se debe entregar a los COF y que reciben los concesionarios, y con la que el AFT entrega directamente a los usuarios través de canales de información variable con sistemas de megafonía.

En la arquitectura del Sistema de Ayuda a la Explotación de Flotas planteada por el AFT cada concesionario tiene un COF, que maneja aproximadamente ochenta buses mediante un sistema de comunicación en línea con los demás, tanto a través de mensajería como de canales de voz. Adicionalmente de los sistemas centrales se alimenta el Sistema de Información y Atención de Usuarios para entregar la información. Toda la información de los buses provee de su operación en la calle.

En la diapositiva N° 16 se observa lo que presentó el AFT en respuesta a la solución exigida en las bases de licitación.

Ahora bien, el estado actual de los sistemas de gestión no es muy alentador.

En lo que se refiere a localización geográfica, que básicamente tiene que ver con los sistemas de posicionamiento, hay una operación parcial, debido a que todavía se presenta inestabilidad en algunos dispositivos.

En cuanto a la regulación de flota, actualmente no está operativo ese sistema.

Respecto de la carga de pasajeros, los contadores de pasajeros no operan según las funcionalidades establecidas.

La supervisión de excepciones, que tiene que ver con cómo informamos niveles de contingencia, opera en forma parcial, porque a veces el canal de voz o algunos elementos de la mensajería variable, la cual utiliza el conductor, no están disponibles. Además, es sumamente engorroso para el conductor usar la consola que hoy está dispuesta en los buses.

En relación con la coordinación operacional, que era la relación entre las distintas unidades de negocio para generar integración en la operación, tampoco está operando, al igual que la supervisión de ruta.

Los informes de gestión están operando en forma parcial, pero se reciben en forma desfasada y no en línea, como estaba pensado originalmente.

Asimismo, el computador a bordo opera parcialmente. Si bien tiene algunas de las funcionalidades, en particular en lo que se refiere a sistemas de gestión, no está operativo para las funciones a las cuales estaba orientado. Lo mismo ocurre con la consola.

En relación con el envío y despliegue de textos y mensajes pregrabados en los sistemas de megafonía, hoy esa funcionalidad no está habilitada, según lo establecido en las bases.

En cuanto al envío y a la difusión de mensajes y textos desde el COF, es una funcionalidad habilitada parcialmente.

Lo mismo sucede con la captura y grabación de imágenes, por cuanto el conflicto se genera básicamente en la instalación de las cámaras al interior de los buses.

El señor HALES (Presidente).- El diputado Monckeberg me hace la observación de que hace aproximadamente un mes escuchamos una exposición suya en un debate internacional, en el que participaron los diputados Uriarte, Monckeberg y quien habla.

¿Esta presentación contiene el mismo grado de semaforización que tenía entonces?

El señor SILVA.- Sí.

El señor HALES (Presidente).- Es decir, no ha habido ningún avance.

El señor SILVA.- Los semáforos siguen estando del mismo color. La evolución de las curvas de equipamiento y de los buses ha mejorado.

El señor MONTES.- Es decir, hay más equipos pero se mantiene la misma funcionalidad.

El señor SILVA.- O las mismas funcionalidades que teníamos hace un mes.

Al final les voy a comentar las funcionalidades que se están implementando de aquí a diciembre.

En cuanto al pedal de emergencia ha habido algunos conflictos, pues su ubicación ha hecho que los conductores accidentalmente lo operen y esto debió haberse previsto con las pruebas desarrolladas para determinar cuál era la mejor posición del pedal de emergencia, a fin de que no se presentara este problema. Sin embargo, no se puede definir la ubicación del pedal en forma uniforme para toda la flota, porque ésta tiene condiciones distintas al interior de cada uno de los buses.

En relación con los sistemas de pago, las bases señalan: "El sistema de acceso electrónico y administrador de los recursos del sistema de transporte público de Santiago es un conjunto de servicios, equipos, software y medios de accesos que permite a un proveedor de servicio de transporte integrarse al sistema de acceso al transporte público, de modo de hacer posible la integración tarifaria, que se facilite el registro de viajes, la recaudación y la distribución de los recursos entre los proveedores de transporte y que permita a los usuarios del sistema acceder y pagar por la utilización de los servicios de transportes que ocupen."

Nuevamente en la oferta como en el proyecto definitivo, tanto por los informes técnicos de fundación Chile y Aditiva como por la evaluación de los equipos internos del ministerio, las bases del proyecto se ajustaban a las establecidas. Otra cosa es la implementación, donde ahí se cumplía el requisito.

Desde el punto de vista de la distribución de los recursos, éstos ingresan desde los usuarios a través de la red de comercialización, son cargados en las tarjetas y descargados en los validadores. Después opera el sistema de clearing que asigna los pagos a cada uno de los actores del sistema

al igual que los montos que hay que desplazar a la reserva técnica, con los que finalmente se ejecuta el pago a los operadores, quienes son los que formalmente cancelan los servicios de infraestructura del Siaut y del administrador financiero.

Desde el punto de vista del estado actual de los sistemas de pago, el clearing opera de forma parcial, hoy no realiza todo lo que debiera realizar. Efectuamos una auditoría en mayo y junio de este año para verificar que no hubiera pérdidas de transacciones en las distintas etapas de la extracción de la información a partir de los buses, hasta que llega al procesamiento en el nivel central. Es decir, según lo que reporta Ernest and Young y todos los estudios que se hicieron, pérdidas de transacciones no existen. Eso no conlleva que el clearing opera como tiene que operar. Aún opera de forma deficiente a lo señalado originalmente.

Con respecto al switch sucede lo mismo. Con respecto al cubo tarifario simplificado, porque el que está en operaciones no es el cubo tarifario original, opera parcialmente con algunos problemas de coordinación de reloj con los validadores.

Están los procesos de descarga que hoy con la incorporación de buses que no tienen computador a bordo se ha tenido que trasladar a descarga manual, lo que ha llevado a que obviamente la operación de descarga no sea en los tiempos que están establecidos contractualmente. La red de carga presenta algunos niveles de inestabilidad en la operación de las antenas seguras, que son los dispositivos que están en cada uno de los puntos de venta. La operación de cuentas no está siendo operada directamente por el clearing sino el AFT la opera en forma manual.

Con respecto a la carga remota hoy está operando de manera parcial, básicamente, en los sistemas de Metro. Hoy estamos operando la carga remota con tres grandes empresas de retail. En cada estación de Metro hay un dispositivo conocido como tótem, que permite cargar la tarjeta en forma remota, es decir, puedo cargar la tarjeta vía Internet o telefónica y me acerco a uno de los tótem que están en cada estación y puedo descargar el monto que tengo en la tarjeta.

Con respecto al módulo emisor también opera parcialmente, reflejo de esto fue el conflicto que hubo con los escolares en mayo. El dispositivo de fiscalización aún no está operativo, lo estará en diciembre. El dispositivo de pago exacto si bien está operativo en parte de la flota, la tasa de falla de estos dispositivos es importante.

La cartola del conductor, elemento fundamental para la operación, no está operativa. ¿Por qué para nosotros es tan fundamental esta cartola? Eso tiene que ver con que, por ejemplo, cuando uno cierra su negocio al final del día, cualquiera que sea el que uno tenga, debo tener un registro de lo que pasó. Hasta el cajero del banco, no obstante todos los apoyos tecnológicos con que cuenta, termina cerrando la caja con un papel. En este caso, la cartola del conductor tiene el mismo objeto: que los conductores y los concesionarios puedan saber exactamente, una vez terminado el turno, que pasó con el bus.

Lamentablemente, esa funcionalidad aún no está habilitada.

La cartola del usuario está operando en forma adecuada, de acuerdo con las bases. Por eso es que en la gráfica aparece en verde. Tiene por objeto que los usuarios puedan conocer sus movimientos, tal como señalan las bases. Esta información está disponible con un desfase de 48 horas.

Ése es el diagnóstico respecto de ajustes a nivel central. Siempre estuvo considerado. La cartola del usuario está funcionando en la forma en que estaba planteada en las bases. Hoy cualquiera la puede consultar en el sitio web que está operativo para estos efectos.

En cuanto al computador abordo, si ustedes ven, hay una diferencia en relación con la gráfica de gestión de flota, porque aquí está en amarillo y allá estaba en rojo. Está en amarillo porque el computador está realizando la tarea de descargas en terminales en forma parcial, pero adecuada.

Opera, funciona, pero en un estándar inferior a lo exigido por las bases. Después voy a mostrar los efectos que tiene eso en los tiempos de descarga.

Finalmente, la consola, que en este caso cumple más funciones que para el sistema de gestión, opera parcialmente y en forma desfasada. Nuevamente nos enfrentamos al problema de una difícil operación por parte de los conductores.

Con respecto a la red de carga, en la presentación está el detalle de los puntos de carga que hay por comuna. En total son aproximadamente 1.360 puntos operativos en toda la ciudad de Santiago, más algunos que se encuentran en aquellas ciudades fuera de la Región Metropolitana donde se originan una gran cantidad de viajes hacia Santiago, como Valparaíso y Rancagua. En esas ciudades es posible recargar la tarjeta en los puntos ServiEstado.

Eso en cuanto a cómo estamos hasta hoy con el administrador financiero. De aquí en adelante voy explicarles cuál ha sido la operatoria interna de trabajo para ir avanzando en el proyecto y cuáles han sido las actuaciones formales e informales que ha realizado el Ministerio, durante los últimos dos años, en relación con el administrador financiero.

Desde el punto de vista del organigrama de trabajo –esto responde la pregunta que se hizo al comienzo de la exposición-, nosotros somos la unidad técnica que trabaja con el coordinador del Transantiago para apoyarlo en su función de contraparte del administrador financiero. Yo coordino la unidad, pero quienes llevan la responsabilidad técnica de respaldo son Juan Pablo Valenzuela, encargado de asesorar en materia de sistema de gestión de flota, y Rodolfo Acha, que asesora en materia de sistemas de pago, es decir, en la relación con la Fundación Chile.

Complementamos nuestro quehacer con el apoyo de la empresa IGYC, orientada, básicamente, a la inspección de buses. Para estos efectos hemos desarrollado un sistema que trabaja con una muestra de 300 buses en los cuales se verifica la operación y estado de los sistemas, labor que se inició en diciembre del año pasado.

En cuanto a la metodología de trabajo, a diferencia de los estudios tradicionales, en que uno hace una licitación con horas definidas por tarea, como ésta es una asesoría de apoyo a la implementación y a la revisión de los sistemas, se trabaja con órdenes de trabajo. Lo que tenemos, en consecuencia, es un *set* de herramientas y un *set* de funcionalidades que podemos solicitar a la consultora para que ellos hagan la tarea, nos entreguen los resultados en un informe, después de lo cual se realiza una reunión de trabajo con los consultores para establecer medidas de mitigación o medidas a seguir, que forman parte del informe final y de las sugerencias que se envían a la autoridad.

Dentro de las principales actividades de apoyo está la verificación del cumplimiento de las exigencias contractuales y la verificación *ad hoc* de los problemas detectados en el desarrollo e implementación del proyecto, porque es normal que la implementación y desarrollo de un proyecto de esta envergadura y naturaleza presente vicisitudes y produzca impactos y cambios de los cuales debe hacerse cargo el equipo técnico.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, me parece muy interesante esta metodología, pero ¿desde cuándo se está aplicando?

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

El señor SILVA.- Se está aplicando desde el 2005.

Ahora, les voy a mostrar el detalle de 2005; todos los informes que hemos solicitado y las respuestas.

El señor MELERO.- ¿El procedimiento con Aditiva estaba vigente el 2005?

El señor SILVA.- Sí, señor diputado.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Desde cuándo están operando ustedes?

El señor SILVA.- Desde septiembre de 2002.

También tenemos los indicadores del control de avance; los indicadores del control de operación; las técnicas de operación de los sistemas, en particular, de la etapa de implementación que tiene ver con el estado actual. Y, en terreno, estamos desarrollando nuestra labor desde enero de este año ininterrumpidamente.

Ahora, voy a pasar a exponer los hitos relevantes del proyecto, y lo que, a nuestro entender, constituyen los elementos que pueden aclarar cómo hemos llegado a donde estamos.

En marzo de 2005, el AFT presentó su oferta técnica. Como señalé en un comienzo, había una oferta técnica base asociada a los sistemas de pago y a todo lo que tenía que ver con la administración de recursos.

El AFT podía optar por operar los sistemas de gestión de flota.

Había dos etapas de apertura a la oferta técnica: una, cuando se evaluaban los sistemas de pago y, la otra, cuando se evaluaban los sistemas de gestión.

La presentación del AFT y su oferta técnica era deficiente en términos de información. Como lo contemplaban las bases, solicitó una presentación particular del AFT para que se exhibiera y entregara una documentación que respaldara los elementos que a juicio de las unidades técnicas del Ministerio y de nuestras empresas asesoras adolecía de ese documento. Se entregaron los documentos adicionales y los compromisos que permitían la aprobación del proyecto preliminar presentado en la oferta técnica.

En agosto de 2005, el AFT presenta los proyectos definitivos establecidos según contrato, porque era una fecha que estaba relacionada con la firma, lo que sucedió el 25 de julio de 2005. El Ministerio solicitaba a ambas empresas asesoras la verificación y revisión de los documentos que había presentado el AFT.

A partir de esa revisión se genera el oficio ordinario N° 2.940, con las observaciones al proyecto definitivo, que consideraba cuarenta páginas de observaciones y que debían ser subsanadas por el AFT para la aprobación del mismo.

En carta del AFT, de 29 de agosto, nos envían las correcciones a las observaciones que señalamos. Todo esto fue supervisado, apoyado, y contamos constantemente con los informes de Fundación Chile. A partir de esas observaciones, el AFT nuevamente hace entrega de la solución de las observaciones, y una versión del proyecto definitivo, incorporando las observaciones señaladas. En el oficio ordinario N° 3.137, el Ministerio aprueba los proyectos definitivos, pero señala expresamente que su aprobación, en ningún caso, conlleva a que el AFT pueda escudarse en esa aprobación para no cumplir cualquiera de las funcionalidades establecidas en las bases.

Si en el proyecto definitivo, aun implementado, había algo que no solucionaba lo exigido en las bases, el AFT, más allá de la aprobación del proyecto definitivo, estaba obligado a terminar todas las tareas de forma tal de cumplir con el ciento por ciento de las funcionalidades.

Les recuerdo que los contratos que exigimos en las bases no eran dispositivos, sino respuestas a funcionalidades y requerimientos de los sistemas.

Esto sucede durante el 2005, cuando hay un trabajo con ellos en términos de ingeniería de detalles, y estos son los hitos fundamentales. Hay un conjunto de otros oficios, pero quisimos señalar lo que era relevante ese año.

El 20 de enero de 2006 identificamos dos etapas en el rol de la contraparte del AFT. La primera, que se extiende hasta diciembre de 2006,

es una etapa de contraparte formal, en que se hacen las recepciones y rechazos formales de este tipo de proyecto.

Posterior a eso, y ante los conflictos que se estaban viendo, esta contraparte cumple un rol más ejecutivo y va a terreno directamente, con el AFT, para ver cómo podíamos ajustar los sistemas, asumiendo que tenían rechazadas las pruebas pero viendo como lo podíamos poner en operación luego de la decisión de dar el inicio.

El 20 de enero de 2006 enviamos al administrador financiero el oficio ordinario N° 242. En él se definen las condiciones del plan piloto que debe ser probado por el AFT para la recepción preliminar de su sistema. Es un documento bastante extenso, aproximadamente 50 ó 60 páginas, en que detallábamos cuáles eran los elementos que tenían que ser probados y testeados en el proceso.

En marzo de 2006, nuevamente el ministerio solicita revisión de la ingeniería de detalles y de las pruebas funcionales planteadas por el administrador financiero porque, a nuestro entender, no permitían probar la totalidad de los sistemas.

También en marzo de 2006, fecha en que se cumplía una etapa del proyecto, se realizó una verificación tanto de los primeros buses equipados, del equipamiento disponible en terminales, como de los centros de operación de flota. Revisión e inspección que fue bastante compleja porque los sistemas estaban muy lejos de ser lo que el AFT había comprometido tener a esa fecha.

Básicamente, en SAEF vimos instalaciones muy precarias.

En abril de 2006, nuevamente solicitamos la revisión del sistema de apoyo a la explotación de flota y detectamos que continuaban los problemas en la ingeniería y en algunas funcionalidades existiendo altos riesgos.

Se solicitan informes a Fundación Chile y a Aditiva con la nueva metodología que le habíamos mostrado de manera que nos hicieran llegar una evaluación de la factibilidad de dar inicio de operaciones en junio. La marcha blanca partía en esa fecha y terminaba en octubre, para dar inicio full de operaciones en octubre.

En mayo de ese año, solicitamos a las distintas unidades asesoras que nos informaran y nos dieran su visión sobre la implementación. A partir de ese informe se decide la postergación de la etapa de régimen.

Adicionalmente, y de manera tal de tener una visión de la forma de avanzar, se solicita a las empresas consultoras un informe que nos permitiera tener un plan de acción para las nuevas fechas propuestas y poner en operación el sistema.

El plan que nos presentaron se resume en los puntos considerados en la diapositiva. Básicamente, se trataba de completar los proyectos, finalizar las certificaciones pendientes, habilitar las funcionalidades pendientes, entregar y ejecutar los planes de pruebas funcionales y de plena carga, y la planificación de capacitación.

La materia de capacitación no es menor. La persona que toma las decisiones de la forma en que opera el bus, incluso más allá de los sistemas de apoyo, es el conductor.

Aunque tengamos el mejor sistema de gestión, si el conductor no está alineado con su operación, el sistema no va a funcionar. Por tal razón, la capacitación es un tema gravitante para los conductores.

Actualmente ha generado problemas porque la capacitación se hizo a destiempo y con sistemas que no estaban completamente desarrollados.

En particular, y esto también lo ha señalado el AFT, sugerimos priorizar los sistemas de pago y el primer escalón funcional de los sistemas de gestión.

El ministerio dijo que el pago era fundamental, de lo contrario iban a perjudicar a los usuarios y debía avanzar con los sistemas de gestión. Nunca se quitaron exigencias o funcionalidades al AFT dentro de lo que se le planteó.

El señor MELERO.- Perdón que interrumpa en este minuto, pero en la lámina veo una nomenclatura o terminología que me gustaría que la aclarara.

Señala, "se sugiere al AFT". En su rol de contraparte, ¿ustedes sugieren y el AFT decide? ¿Ustedes ordenan, priorizan?

Me parece que el concepto sugerir es débil al lado de ser la contraparte.

¿Cuál era la forma en que establecían su relación con el AFT?

El señor SILVA.- Nosotros hacíamos sugerencias a la autoridad. Nuestro rol de contraparte técnico es ejecutar los procesos de multas y sancionatorios. Por lo tanto, nuestra posición formal como contraparte -después lo vamos a ver en detalle- fue ejecutar las multas y lo que señalaba el contrato. Uno, en la dimensión formal del proyecto, otra tiene que ver con el punto de vista técnico.

Hay ciertos hitos en el proyecto que se establecían en etapas, se evaluaba el avance y de acuerdo a eso se aplicaba una multa o no. Ese era un componente formal.

Intraetapas, no me quedaba más que sugerir, por eso hasta hoy no está aprobada la etapa dos. Ellos no han salido de la etapa de pruebas y así difícilmente vamos a aprobar sistemas que no se encuentran completos.

Como parte del trabajo de 2006 vi la situación de los sistemas de gestión. Por eso, solicitamos a Aditiva la concurrencia de un experto internacional que nos colaborara junto con los concesionarios en las mejores prácticas de operación, así avanzar en la puesta en marcha de los sistemas.

Se realizaron una serie de recomendaciones por parte del experto y fueron escuchadas por el AFT, las autoridades de la época y el conjunto de los concesionarios.

Entre mayo y diciembre de 2006 se continúa la verificación e inspección de los buses instalados.

El señor HALES (Presidente).- Puede señalar de qué asesores extranjeros se trataba.

El señor SILVA.- Era el encargado de operaciones de la empresa Transmilenio que opera en Bogotá y, además, encargado de tecnología de la autoridad de transportes de Madrid.

Adicionalmente, el Ministerio solicitó, tanto a Aditiva como a la Fundación Chile, la inspección de los buses, y encontramos problemas de montaje y de procedimientos.

Se debe capacitar a un conductor en un bus que se encuentre equipado y pueda operar los sistemas. De lo contrario, se le van a olvidar las cosas.

En todo lo que tenía que ver con procedimientos de equipamiento vimos una serie de conflictos.

El 19 de octubre de 2006, a través del oficio ordinario N° 3618, establecimos las condiciones mínimas de recepción de flota que consideraba los elementos que se iban a verificar en cada uno de los buses, la metodología estadística que se iba a utilizar para la muestra y los defectos inhabilitantes para aprobar un bus, que se clasificaban en leves, medianos y graves. Dependiendo de la acumulación de defectos y por su importancia, un bus era aprobado o no. Esa muestra se hizo sobre 356 buses, con la empresa IGYC.

Eso era para que el AFT tuviese conocimiento de cómo íbamos a verificar y a recepcionar los buses una vez que nos permitiera revisarlos. Pero como no dijo nada, iniciamos la verificación *in situ* con los equipos del Ministerio.

A partir de diciembre de 2006, iniciamos un rol más ejecutivo para evaluar soluciones alternativas a los problemas que veíamos que enfrentaba el AFT.

Desde el 11 de diciembre de 2006, el AFT informa el fin de las pruebas piloto que se habían iniciado en el mes de septiembre.

La figura expuesta muestra los resultados de los pagos de las pruebas piloto y no refleja los valores que hubiésemos esperado en las pruebas. Se realizan una serie de reuniones en las que hacemos ver nuestras preocupaciones.

Estas inspecciones en terreno continúan durante el mes de diciembre, al igual que las inspecciones de los centros de operación de flota, que, en ese momento en particular, se centró en Transaraucarias, entendiendo que era la empresa de operación en ese momento y la más cercana a cómo iba a operar en régimen.

Finalmente, el 21 de diciembre, a través del oficio ordinario N° 4546, rechazamos formalmente las pruebas funcionales. No aprobamos la etapa dos y señalamos que no se puede entrar a la etapa tres por estar incompleta la etapa anterior.

Adicionalmente, señalamos que al 15 de octubre no estaba el 50 por ciento de los buses equipados, que era lo que establecía el contrato con el administrador financiero y la modificación a 2006.

El señor HALES (Presidente).- Esa frase podríamos consignarla en el cuaderno aparte, porque constituye una precisión respecto de responsabilidades.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- El 21 de diciembre de 2006 se constata que no se ha concluido la etapa dos.

El señor SILVA.- Nosotros, por un conflicto formal de la bonificación contractual, podíamos haber rechazado eso un poco antes, porque terminamos las pruebas la primera semana de diciembre, pero nos vimos obligados a cerrarlo el 21, porque debíamos emitir el oficio que tenía fecha definida.

Continuando con las actividades que ya se empiezan a desarrollar a fines de 2006 y durante todo el 2007, el 29 de diciembre de 2006 se realizaron inspecciones a 490 buses, de los cuales el 51 por ciento se encontraba operativo. Es necesario recordar que en esa época se estaba operando con el cubo antiguo, que consideraba costos de transbordo diferenciado tanto en troncal como en alimentadores. En consecuencia, cuando hablamos de operatividad, ello tiene relación con ese sistema.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Podría repetir lo relacionado con el tema de la operatividad?

El señor SILVA.- Estas pruebas estaban siendo realizadas con respecto al cubo original, que era el software de pago que tienen los validadores y que originalmente consideraba costos de trasbordo. Si ustedes recuerdan, ahí había una matriz de precios relacionada con las diversas combinaciones: si se venía de un troncal a un alimentador, de troncal a troncal, de alimentador a alimentador o las combinaciones que se fueran haciendo. Si bien esa prueba se realizaba hasta diciembre, detectamos que eso no estaba operativo, razón por la cual se empiezan a plantear medidas paliativas que empezamos a trabajar en enero. Era como preguntar qué tenemos que hacer, ante el estado actual de los sistemas, de forma tal de minimizar riesgos.

Ante el rechazo de las pruebas funcionales, a nivel de ministerio, se toma la decisión de que Transantiago no va a hacerse cargo de la gestión operativa de la operación del plan, es decir, del control de los buses, sino se concentrará en lo que eran los sistemas de pago, tarea que nosotros, desde enero en adelante, desarrollamos en forma intensa como unidad.

Lo que era gestión de flota quedó alojado en el departamento de fiscalización del ministerio, porque obviamente los sistemas ya daban cuenta de que tecnológicamente no podría existir un control.

El 3 de enero de 2007 empezamos a trabajar en las opciones paliativas. Una de ellas era el llamado validador autoaperturante. Éste tenía que ver con que los validadores se bloqueaban por interacción entre el computador a bordo y los concentradores que se encontraban en terminales, por lo cual queríamos aislar los validadores de esa interacción. El inicio de este trabajo fue

el que permitió posteriormente implementar las zonas pagas, ya que nos permitió generar validadores que operaban sólo con comunicación a energía y no requerían comunicación con otro sistema.

Por otro lado, para efectos de mejorar el tema de los problemas de concentradores, que no estaban todos puestos en operación, se le sugirió al AFT desarrollar concentradores portátiles que permitieran hacer la descarga en los distintos terminales, independiente de la infraestructura con que estos contaran. Además, producto de que el cubo original ya no era operativo, se plantearon variantes del esquema tarifario de forma tal de implementar una modalidad de pago que no afectara a los usuarios.

Siempre el norte que se nos planteó fue diseñar un esquema de pago con el cual salir a público sin afectar la capa de usuarios. En ese desarrollo, nosotros hicimos pruebas, tanto en los laboratorios de Sonda como en el laboratorio implementado en Transantiago, de forma tal de verificar que la tarifa plana pudiera operar en forma independiente de las condiciones que tuvieran los distintos validadores. Se demostró con éxito, la primera quincena de enero, que el esquema tarifario, que está actualmente en operación, funcionaba. Para la validación de este esquema tarifario, hicimos el diseño técnico, es decir, una tarifa plana. La idea era que el usuario tuviera gratuidad. La Sectra y Fernández & De Cea hicieron la evaluación económica de los precios y el número de trasbordos que resultaba de la aplicación de esa decisión técnica.

Continuamos con las inspecciones y el 5 de enero teníamos un número de buses operativos importante. Ahora, la muestra aproximadamente es de 10 por ciento de lo que en ese momento estaba equipado.

El señor MONTES.- ¿Aleatoria?

El señor SILVA.- Aleatoria.

En enero de 2007, a solicitud nuestra, se realizó una reunión en el centro de operaciones de Alsacia, en la que se solicita al AFT exponer la operación de los sistemas de flotas que existen en la actualidad. Luego, se desarrolla una prueba *online* de posicionamiento con un bus. A nosotros nos dejó lejos satisfechos esa prueba, porque nos parecía que esto tenía que ver con una prueba de sistema más robusta y no lo que el AFT nos mostró. En ese momento, reconocen que no existen las funcionalidades de regulación.

Perdonen que lo haga en forma tan detallada.

El señor HALES (Presidente).- Ojalá hubiera sido tan detallado antes con todas las autoridades.

El señor SILVA.- El 5 de enero de 2007, realizamos pruebas para verificar la operación del sistema de tarifa plana. Adicionalmente, y para evitar el conflicto de fricción entre los validadores y el bloqueo que generaba por la operación del computador a bordo y los sistemas de comunicación, las pruebas que hicimos, por ejemplo, fue aislar los validadores dentro de los buses, desconectando las antenas de comunicación para ver si así solucionábamos los conflictos.

Finalmente, empezamos a probar los validadores en forma intensa hasta el 10 de febrero, de manera de verificar la correcta operación del esquema tarifario.

Por otro lado, el 8 de enero solicitamos al AFT que, ante la gravedad de la situación, planteara un plan de contingencia para enfrentar esto, por cuanto señalaba que cumplía con el ciento por ciento de lo exigido en bases y con el ciento por ciento de lo solicitado por el Ministerio y los concesionarios, lo que era una discusión bastante exótica. Por un lado, como equipo técnico señalábamos esta cantidad de problemas que ustedes están viendo aquí y, por otro, el AFT señalaba que tenía los elementos listos.

Continuamos con los trabajos de planes de contingencias. En esto, nosotros, siempre hablamos de que todo lo que estábamos haciendo hoy son medidas de contingencias, porque se alejan al esquema contractual. Y si se alejan del esquema contractual, como equipo, implementamos medidas de contingencias para la operación de los sistemas.

El 10 de enero el Ministerio adopta la decisión de implementar el modelo de tarifa simplificado, a partir de la verificación de las pruebas que ya habíamos realizado, y solicitamos al AFT la implementación de la tarjeta del técnico y otras herramientas de configuración. ¿Por qué es fundamental esto de la tarjeta? Hasta esa fecha, el AFT, para verificar la operación de un validador pasaba una tarjeta BIP normal. Cuando esa operación se hace en un validador, sin condiciones de integración adecuada, puede señalar que, en esa transacción, la operación estuvo bien hecha, pero hay un conjunto de parámetros que se dan en otras tablas al interior del validador que, en condiciones de integración, fallan. Entonces, para ver la completitud de información contenida en el validador se le exigió desarrollar una tarjeta del técnico. Esta tarjeta -la muestra- permitió empezar a verificar la completitud de la información contenida en los validadores de todas las flotas. Ahí, empezamos con un trabajo intenso de monitoreo, que se extendió durante todo enero.

Durante los primeros días de febrero nos juntamos nuevamente con Fundación Chile y con la consultora Aditiva para ver las medidas que debíamos tomar para minimizar riesgos en la partida. No debemos olvidar que ya habíamos evacuado nuestro informe técnico. En ese momento se plantea, como opción de inicio para mitigar riesgos, el inicio de una operación gradual en que sólo se pagaría en los sistemas troncales, y los alimentadores operarían en forma gratuita.

Junto a la Fundación Chile propusimos eso como forma de dar inicio a las operaciones con el menor costo posible para los usuarios. El AFT no estuvo dispuesto para esto, ya que argumentaba que estaba listo para iniciar las operaciones. Sin embargo, a la semana siguiente comunica que tiene conflictos, por lo que va a dar días de gratuidad.

Al 10 de febrero había un 35 por ciento de los buses con tarifa correcta y un 55 por ciento con tarifa incorrecta. Esa tarificación la hicimos el mismo 10 de febrero y a pesar de que la gente no estaba pagando, igual salimos a hacer operaciones de pago, que las hemos hecho desde ese momento ininterrumpidamente, y lo vamos a seguir haciendo hasta que no tengamos la tranquilidad completa de que los sistemas están estables, por lo menos en lo que corresponde a pagos. Además, estamos realizando operaciones en terreno para verificar la operación de los sistemas de gestión.

El 11 de febrero fuimos con el AFT a las calles para verificar lo que habíamos visto. El AFT concordó en que tenía ese conflicto y se comprometieron a tener el 13 de febrero solucionada y homogeneizada las tablas de difusión en todos los validadores.

El 13 de febrero generamos un dispositivo en conjunto con los concesionarios, con la unidad de fiscalización, con personal del ministerio, de Aditiva y de la Fundación Chile, alrededor de 300 personas, lo que nos permitió recorrer prácticamente la totalidad de los terminales durante la noche y verificar casi el ciento por ciento de los buses, previo al inicio de las operaciones, y a las 05.00 horas informamos al coordinador de la época, que estaba en los terminales, que no se podía dar inicio a las operaciones de pago, porque las tablas no eran consistentes al interior de los buses. Eso hizo que la gratuidad se extendiera hasta el 19 febrero.

Previo al 17 de febrero verificamos la operación de los troncales y el domingo 18 la operación de los alimentadores.

Respecto del resultado de las verificaciones, las transacciones erróneas en un momento alcanzaron el 11 por ciento. Las transacciones erróneas con perjuicio al usuario, que era la que más nos preocupaba, ya que dicen relación con cobros indebidos al usuario, de un promedio de 2 por ciento disminuyeron al final del período a un nivel bastante bajo, de casi cero por ciento. En cuanto a los buses sin ambos validadores en servicio, aumentaron en la medida en que ingresaron más al sistema y hubo niveles de no operatividad de un 8 por ciento, pero el cobro erróneo fue disminuyendo.

Continuando con el proceso, fiscalizamos la red de pago; se hizo la revisión de la tarifa escolar en laboratorio, con lo cual se decidió bajar el tiempo de *passback*, que es el tiempo en que el usuario vuelve a pasar con la misma tarjeta y no funciona el beneficio escolar para que no se pueda hacer mal uso del pase.

El 24 de febrero, con el desarrollo que habíamos hecho en enero de los validadores, se pone en operación la primera zona paga.

Finalmente, el 27 de febrero solicitamos a Fundación Chile, que adquiriera un servidor de mayores dimensiones de forma tal de hacer un contraste con todo lo expuesto por el AFT.

Luego, continuamos con las reuniones técnicas y la fiscalización en terreno, ya que para nosotros es muy importante mostrar que hubo un proceso de verificación de la operación de forma constante. Cuando aquí se dice que la tarjeta ha sido el mayor éxito del sistema, esto se relaciona con el ministerio, el que tuvo una labor intensiva de verificación de la operación de los sistemas de pago en la capa usuarios, que es el de terreno, actividad interrumpida.

Continúan las actividades durante marzo y volvemos a solicitarle a Adivita que replantee un plan de acción para implementar una solución SAEF, de largo plazo, que es en lo que estamos trabajando hoy en conjunto con los concesionarios y, nuevamente, solicitamos la revisión de las pruebas funcionales para observar los avances generados. Es en ese momento cuando contamos con la asistencia del asesor internacional de Madrid, quien viene a colaborar en la redefinición de los sistemas hacia adelante.

Dentro de las medidas de contingencia que estamos tomando a partir de este año -2007-, está el desarrollo e instalación en flotas de validadores autónomos, tanto en la flota base como en la complementaria. Recordemos que había grandes problemas por no tener validadores, lo que repercutía en ingresos, GPS alternativo de forma tal de contar con posicionamiento en toda la flota, en la implementación de las zonas pagas, un centro provisional de control de buses, que tenemos operativo en Transantiago y la consolidación de base de datos. Tenemos un GPS que es complementario, alternativo y el que tiene instalado el AFT. Ambos sistemas los empezamos a transmitir hacia una sola gran base de datos para poder trabajar con ella en forma conjunta.

Por otro lado, está la coordinación operacional, es decir, que desde el punto de vista operacional los concesionarios se comuniquen y mejoren los puntos de mayor fricción. Además, el desarrollo de un sinóptico provisorio, que es una herramienta clave para los concesionarios desde el punto de vista de su operación; la implementación del sistema provisorio de comunicación por voz, ya que no sirve de nada ver el problema que tenemos en la calle si no podemos interactuar con los buses y los ajustes obvios que hay que hacer a la red de carga, proceso en el que estamos trabajando.

A nivel de gráficos, ésta es la evolución de los sistemas de pagos en términos de equipamiento y así es como también, en forma consistente, ha crecido el número de transacciones al igual que los ingresos.

El señor MELERO.- Hoy, ¿tienen cifras de evasión?

El señor SILVA.- Las cifras de evasión, con lo que hemos logrado medir, son cercanas al 10 por ciento en promedio en el sistema.

Tenemos verificaciones en terreno que forman parte de la otra verificación. Una se realiza a primera hora de la mañana, que es la de sistema de pagos, y la otra es la fiscalización en la tarde.

En esta lámina pueden observar que, prácticamente, los errores eran muy pocos y se muestra una serie de transacciones que se realizaban. Es un período de pagos. Cuatro días después del período de pago, ya tenemos aproximadamente el 98 por ciento de las transacciones.

El señor HALES (Presidente).- ¿Puede completar algunas materias relativas al control de gestión de flota?

Le solicito que entregue información que diga relación con el tema, ya que de las muchas tareas de la tecnología contratada y de las muchas gestiones que tiene que realizar el AFT, algunas de ellas no dicen relación directa con el buen cumplimiento de la gestión de flota. Es por ello que podrían no cumplirse varias de ellas, lo que no justifica que no se cumpla la gestión de la flota.

Al respecto, entiendo que esto no estaba previamente contratado y que después fue pactado con el AFT. Por lo tanto, era parte de una oferta que el AFT hacía y que se relacionaba con la gestión de flota.

Finalmente, usted planteó que era una oferta realizada por el AFT. Por lo tanto, ése es un compromiso adquirido. En cuanto a ese compromiso hay cuatro comparecencias de quien fuera el presidente del AFT.

Una de las materias que tiene pendiente el Transantiago pareciera ser el problema de la gestión de flota. Entre otras cosas, entendemos que ésta circula de manera distinta a la que vemos hoy. O sea, que no haya tres buses, de los cuales dos estén vacíos y uno lleno, que correspondan a la misma línea y que no anden apelonados y desordenados.

Entendemos que esas materias dicen relación con el control de la gestión de la flota.

Ese elemento a veces se confunde con otros de la gestión tecnológica que se ha comprometido el AFT, y donde era muy difícil dilucidar cuáles eran los compromisos. Empezamos la discusión con el pedal de pánico, las validaciones y los pagos, que son otras materias. Otra, es la gestión empresarial, gestión que cada operador debe hacer respecto de lo cual también incorporamos una tecnología, que antes no existía, pero ésa es otra materia.

Entonces, para facilitar las preguntas de los señores diputados, ¿podría explicarnos el compromiso de la gestión de flota? Puse un ejemplo, como el de facilitar que la gente no esté esperando mucho tiempo los buses. ¿Hay otros elementos que se refieran al control de gestión de flota?

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, ayer, el coordinador sostuvo que no era un elemento fundamental, lo que varios rebatimos. Dijimos que era imposible imaginarnos con menos buses, y que no fuera fundamental. Al haber menos buses, no hay control y ocurre lo que ha dicho el presidente, en el sentido de que vienen tres buses vacíos, de una misma línea, y la gente puede estar esperando buses de otra línea de cinco a 45 minutos, producto de que no hay control de gestión de flota. Por esa razón, ayer, discrepábamos con lo que señalaba el actual coordinador, el señor Albarrán, ya que sostenía que, en realidad, la gestión no era tan fundamental al inicio y que sólo lo era una vez que todo ya estaba operando.

El señor HALES (Presidente).- Señor Silva, ¿podría explicarnos un poco sobre el control de gestión? ¿En qué consiste? ¿Qué compromiso había? ¿Qué importancia tiene? ¿Dice relación con lo que hoy estamos planteando? ¿Qué grado de funcionamiento tiene hoy? y ¿cuándo tendrá el funcionamiento esperado?

El señor SILVA.- Señor Presidente, tal como lo señalé aquí, no había una oferta del AFT, sino que dentro de las propias bases de licitación se consideraba la opción de ofertar o no el sistema de gestión. En el caso de que el AFT no lo ofertara, iba a ser desarrollado por el SIAUT. En el fondo, para el sistema no era opcional, en cambio sí para el AFT.

Ahora, referente a los sistemas de apoyo a la explotación no es algo que estuviésemos pidiendo a la Nasa. Estos sistemas operan en el mundo y en distintas ciudades. Por eso teníamos la tranquilidad, pues en el modelo original la SIAUT tendría la concentración de la información de los sistemas de gestión, ya que controlaba y permitía visualizar las operaciones de la flota en la ciudad. Ahora, ese SIAUT no es el de hoy, pues éste tenía otras competencias que se eliminaron de las bases a partir de esta decisión del AFT.

Desde el punto de vista de los sistemas de gestión, éstos permitían que los concesionarios hicieran eficiente la operación del transporte.

Obviamente, aquí existe una base y, más allá de los sistemas, necesitamos buses. Una vez que se tienen los buses operativos, los sistemas de gestión permiten ajustar la operación de éstos de forma adecuada para la atención al usuario. Esto tiene dos formas de solución: por vía de incentivos económicos, como operaba el sistema hasta enero de 2007, donde por esta vía, y gracias a los sapos humanos de las calles, los microbuseros se espaciaban.

El sistema de gestión de flota es vital para el sistema Transantiago y para tener un sistema eficiente, requerimos de un sistema de gestión de flota. Esto no va a paliar la falta de oferta en transporte, pero, desde el punto de vista de la regularidad y la calidad del servicio, los sistemas de gestión de flota son fundamentales, porque permiten controlar diversas variables.

El señor HALES (Presidente).- Queremos saber qué se contrató, qué se pactó, qué significa técnicamente. Ojalá lo pueda explicar para abrir paso a las preguntas.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, ¿lo que ahora está planteando el señor Silva podría ser incluido en el cuaderno aparte?

El señor HALES (Presidente).- Por supuesto.

Señor Secretario, registre la petición del diputado Farías.

El señor SILVA.- El sistema de gestión solicitado para Santiago cumplía con todas las exigencias y funcionalidades de los sistemas a nivel mundial. Es posicionamiento a través de sistemas que están compuestos por un GPS, un odómetro y un giróscopo entre otros componentes. Sistemas de comunicación...

El señor HALES (Presidente).- Señor Silva, nos está señalando los instrumentos para la gestión.

El señor SILVA.- Señor Presidente, aquí hay un elemento relevante que es el computador a bordo. Esto es igual que un avión. Se puede tener la mejor comunicación con la torre de control, pero si el computador a bordo falla, el avión va a chocar. Los aviones funcionan autónomamente. En el caso de los buses es lo mismo. Como en el bus no podemos asegurar conectividad en el ciento por ciento del tiempo, por condiciones exógenas, incluso aunque se tenga redes muy redundantes...

El señor HALES (Presidente).- ¿Cómo es la conectividad? ¿Wi-Fi?

El señor SILVA.- Hay redes redundantes. Hoy tenemos GPRS, que es celular; Mobitex es una red de radio trunking y Wi-fi en terminales.

El señor HALES (Presidente).- ¿Y en esa época?

El señor SILVA.- Siempre estuvo considerado así.

GPRS es a través de celular. Mobitex es a través de antenas que están instaladas en la ciudad y, según entiendo, era la red original de Carabineros.

El señor HALES (Presidente).- ¿A través de ello se va conociendo la posición de los buses y permite que pueda ser orientado?

El señor SILVA.- No, el bus informa su posición a esa antena.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se puede orientar al bus desde alguna señal? ¿Con voz?

El señor SILVA.- Sí, con voz y mensajería.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se le habla al chofer o si éste va manejando tiene que parar para leer un mensaje? Muchas veces, se cree que el control de gestión es sólo GPS. Ahora, esta Comisión ya sabe que el GPS indica a penas la posición. Entonces, ¿cómo es el control de la gestión?

El señor SILVA.- Lo que yo tengo es una programación teórica, asumiendo que se está en condiciones de congestión y que todos salen a la hora. Entonces, digo, voy a sacar tantos buses hoy, harán tales detenciones, en estos itinerarios y en estos tiempos. Después, cuando la flota comienza a operar, obviamente se encuentra con fricciones en la calle que hacen que nos

empecemos a alejar del programa original y eso requiere medidas correctivas ya sea, tanto a nivel central, como a nivel del conductor, porque esta programación también va incorporada al interior del bus.

Entonces, el bus es el primero que dice si usted va o no en el programa, porque sabe dónde se tiene que detener y en qué tiempo. Entonces, en el modo que se llama regulación autónoma, el bus le va diciendo al chofer apúrese o deténgase.

El señor HALES (Presidente).- ¿Se lo dice por voz?

El señor SILVA.- Normalmente, se lo dice con un indicador, que es una flecha que aparece en la consola. Cuando el bus está funcionando en forma aislada, porque a nivel central se detectó que se había alterado la operación del servicio en su conjunto, voy a tener que incorporar un nuevo bus, porque yo sé que va un bus lleno más adelante. Ése es otro de los elementos fundamentales aquí. A mí no me basta ver los buses, pues tengo que saber si tienen capacidad.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué hace entonces?

El señor SILVA.- Primero tengo que contar los pasajeros y cuando tengo esa información sé la capacidad ociosa que tengo en ese bus, y cuando llego a ciertos estándares en que no tengo capacidad ociosa, tengo que inyectar un nuevo bus, de forma tal de generar la oferta adecuada al usuario. Y ¿qué es lo que pasa aquí? Salimos del modo de operación autónoma, por cuanto, lo que se hace a nivel central es cambiar la programación que lleva el bus, readecuar la programación para que éste se empiece a mirar de nuevo a sí mismo.

El señor HALES (Presidente).- En términos prácticos, significa que ¿desde una central le dan una orden a la empresa operadora?

El señor SILVA.- Efectivamente, señor Presidente. Es la misma operadora la que se da la orden.

El señor HALES (Presidente).- ¿La operadora está bajo las órdenes de una central?

El señor SILVA.- No, del concesionario. El concesionario de SuBus tiene una central de operaciones.

El señor HALES (Presidente).- Entonces, ¿está a cargo de una central que vigila a todos los operadores?

El señor SILVA.- Nosotros tenemos una central de operaciones.

El señor HALES (Presidente).- ¿Qué vigilan ustedes?

El señor SILVA.- La operación táctica la hacen los concesionarios.

El señor HALES (Presidente).- O sea, ¿no hay un control de gestión de flota de la totalidad de las áreas simultáneamente?

El señor SILVA.- O sea, no podemos visualizar el nivel central. Hoy día no está construido.

El señor HALES (Presidente).- ¿El operador es el responsable de utilizar los elementos de control de gestión de la flota?

El señor SILVA.- Efectivamente, los sistemas tienen un componente que no es menor y que tiene que ver con la comunicación a los usuarios. Por ejemplo, si tenemos un conflicto en Las Rejas, con el sistema de gestión de flota original puedo comunicar a los pasajeros tal situación y pedirles que se bajen en la estación Los Héroes.

El señor HALES (Presidente).- ¿Con altoparlante?

El señor SILVA.- Con altoparlante y con panel de información.

El señor HALES (Presidente).- ¿Para el chofer?

El señor SILVA.- No, para todos los usuarios.

El señor HALES (Presidente).- ¿Eso tampoco funciona?

El señor SILVA.- Hoy no está operativo. Por eso, dije que los elementos de gestión de flota van más allá de los procedimientos, incluso, de la propia regulación, por cuanto tienen que ver con cómo gestionar la demanda. El sistema de gestión permite gestionar la oferta y adecuar la demanda.

El señor HALES (Presidente).- ¿Estos elementos, como la semaforización, no vienen especificados en su presentación?

El señor SILVA.- Así es, señor Presidente.

El señor HALES (Presidente).- ¿Podría agregarlos para que los diputados los tengan a la vista y hagan sus respectivas consultas?

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Señor Presidente, el señor Silva nos ha entregado una exposición muy ilustrativa que ha aclarado los procedimientos, los procesos y las etapas del proyecto, cuestión que no habíamos visto antes.

Entiendo que usted cumplió varias funciones en el proceso del Transantiago, como asesor financiero, económico, coordinador de concesiones, asesor de Transantiago y contraparte del AFT. También entiendo, a pesar de toda la información que nos ha entregado respecto de los procedimientos, de los controles y de los procesos, que usted fue una de las personas que planteó que el sistema no estaba listo para comenzar. No sé a quién le planteó estas cuestiones, pero usted era conocido por su rechazo a que el proyecto partiera. ¿Esto es efectivo? Si es así, ¿a quién le informó? ¿Qué siente usted por no haber sido escuchado, en el sentido de que, a pesar de toda la información que dio, no lo escucharon y el Transantiago partió, generando todos los problemas que conocemos?

Otra de mis inquietudes tiene que ver con la licitación del AFT, donde la empresa mexicana Timm no aparece entre las que usted nombró como prestadora de asesorías. Sin embargo, ésta ha insistido y enviado documentos, incluso, con su nombre, en los cuales asegura que fue la empresa que entregó información a Sonda, con la cual ésta empresa se ganó la licitación y que usted habría estado en conocimiento de esta parte y que habrían fiscalizado la existencia de autorizaciones de BancoEstado y Sonda para ofertar la experiencia y la tecnología de Timm a la licitación del Transantiago. Sus representantes han preguntado por qué no se anunció su existencia y por qué no se fiscalizó la existencia de esas autorizaciones. De alguna manera, la empresa TIMM culpa al Ministerio de Transportes –incluso, creo que interpuso una demanda- de haber entregado toda la tecnología a Sonda, con la cual ésta habría ganado la licitación. Además, ellos lo nombran a usted como una de las personas que habría conocido esa situación y que era de su responsabilidad.

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, desde el punto de vista técnico, en mi presentación inicial traté de detallar al máximo cómo ha sido nuestra labor dirigiendo esta componente del sistema.

Parte de este trabajo nos remonta a diciembre de 2006, cuando este equipo técnico rechazó la totalidad de las pruebas funcionales del Administrador Financiero, elementos que obviamente estaban en conocimiento tanto del coordinador como del ministro y del subsecretario de la época, por cuanto ellos autorizaron administrativamente toda la operación mediante los informes.

En diciembre, ante nuestra obvia desazón y preocupación por el estado de los sistemas, ya que uno ve sólo una parte del sistema y no podía ser tan arrogante en decir que todo esto era Transantiago, advertimos que los sistemas de gestión y de pago eran débiles y, además, que con una intervención fuerte y con niveles de certificación, que fue lo que se hizo, podríamos llegar a puerto al menos en ese componente.

Como he señalado, si bien los sistemas de gestión son fundamentales para la eficiencia de la operación, también hay otras modalidades que permiten operar.

En diciembre se determina que la Unidad de Fiscalización del Ministerio fiscalizaría y controlaría la operación del sistema de transporte, es decir, de los buses, y que Transantiago haría lo que nosotros dijimos que era posible hacer, en el sentido de llegar a febrero con los sistemas de pago

operativos. Nosotros informamos técnicamente a las autoridades del momento sobre el estado del proyecto, y por eso hacía la separación entre diciembre de 2006 y 2007. Hasta ahí asumimos un rol de contraparte formal y después otro de contraparte de contingencia, para ver cómo con los estados de los sistemas en ese momento, al menos en la componente de pago, cumplíamos con la misión que nos había entregado el ministro, cual era minimizar el impacto a los usuarios.

En relación con la empresa Timm, ésta aparece como parte de la oferta que se hizo en marzo de 2005, en conjunto con la empresa NEC. Todavía no aparecía Siemens.

Entre marzo y agosto de 2005 se desarrolló el proyecto definitivo por parte del Administrador Financiero. En ese período, cuando ellos hacen la presentación formal de dicho proyecto -de hecho, me enteré de ello cuando me reuní con el señor Roberto Sone, por la sorpresa que teníamos del cambio en los roles-, les señalo que no teníamos obligaciones, puesto que no podíamos rechazar los cambios, si éstos eran iguales o mejores a los presentados en las bases de licitación originales. Cuando nos presentan el proyecto definitivo -puedo dejarles una copia del mismo-, nos damos cuenta de que el AFT hace una seria crítica a los equipos de TIMM. Es decir, cuando recibimos dicho proyecto, les manifesté que lo que yo había presentado en marzo adolecía de tales falencias y que, por lo tanto, debía ser reemplazado por otro. Entonces, cuando el propio oferente está diciendo que tiene problemas, difícilmente le puedo decir que igualmente presente el que tiene problemas. Como esta era una situación compleja -y así fue señalado en las observaciones-, les dijimos que si querían cambiar eso, debían certificarlo en Chile con una empresa auditora, para que determine que la operación de esos sistemas son los adecuados para la ciudad de Santiago. Ellos se atrasaron en la entrega de una certificación en enero y los multamos por eso. En marzo, entregaron las certificaciones que faltaban. Ahora, con respecto a la empresa Timm tuvimos un informe del propio AFT que nos decía que la solución que ofertó era mejor y la otra era más mala y que tenía graves deficiencias. Incluso, señalaban que los validadores hablaban, cuando el usuario ponía la tarjeta se escuchaba: escolar, adulto, tercera edad. Se pensó que eso iba a generar problemas de acústica al interior del bus. También había problemas de sujeción de los validadores, con el contador de pasajeros que no estaba originalmente. Por eso, ellos plantean como alternativa a la empresa Siemens en conjunto con NEC, y a Microelectrónica, que era la empresa proveedora de los validadores. Microelectrónica tenía como antecedente haber sido quien proveyó los cobradores de pago con monedas que funcionaron en la antigua generación de buses. Desde el punto de vista del pago, eso nos dio algo más de tranquilidad, pero, así y todo, los sometimos a certificaciones, las que fueron aprobadas. Ante un informe del propio oferente que señalaba sus deficiencias, yo no podía ir a decirle: "señor, quédese con lo malo."

La señora CRISTI (doña María Angélica).- En su opinión y de acuerdo a las evaluaciones y fiscalizaciones realizadas, ¿considera que al 10 de febrero de 2007 el sistema estaba listo para partir? ¿Hubiera sido un sistema razonablemente exitoso?

El señor SILVA.- El sistema no partió cobrando el 10 de febrero ni el 13 de febrero. Nosotros teníamos nuestras dudas y por eso teníamos a 300 personas todas las noches en los terminales de buses. El ministro siempre nos señaló que no se podía partir con los sistemas de pago, que era la responsabilidad que teníamos, porque hay que recordar que en diciembre perdimos la tuición sobre la operación de la flota y, por eso, se decidió hacerlo a través de una fiscalización y no a través de los sistemas de posicionamiento. Seguimos operando con el proyecto, desde el punto de vista formal, en lo que era la gestión y retomamos la parte proactiva en gestión como equipo recién en marzo de 2007. Durante todo ese lapso nos concentramos en los sistemas de pago y contamos, a fines de enero, con el informe de Fundación

Chile que decía que a nivel de capa de usuarios se podía dar inicio al proyecto, pero con tales prevenciones, que fueron las que tomamos, y una vez que se zanjaron todas las prevenciones que nos hizo Fundación Chile y la empresa Aditiva, el fin de semana del 19 de febrero le dijimos al ministro: ahora se puede pagar.

La señora CRISTI (doña María Angélica).- Me queda claro que el 19 de febrero se podía empezar con el sistema de pago, pero me impresiona como el señor Silva se ha desligado de todo el tema de la gestión y se ha quedado sólo con los validadores de pago. Él era parte de todo el sistema y tenía una opinión. Una de las personas más críticas al sistema ha sido el señor Silva y, por eso, lo conocía de nombre, incluso antes de que llegara este informe, y no por lo que dijo en la conferencia a la que se ha aludido en la sesión.

El señor SILVA.- No es que quiera desligarme del tema de gestión. Técnicamente como equipo dijimos en diciembre que esto no funcionaba, que no estaba operativo como debiera estarlo en ese nivel. Sin embargo, desde el nivel central, se nos dijo que minimicemos el riesgo en esto, porque la otra minimización de riesgo la harán otros equipos. Por eso, nosotros seguimos trabajando en la parte tecnológica, que era lo que nos competía en los temas de gestión. No detuvimos el trabajo, porque para la partida del 10 de febrero no estábamos como responsables de los usuarios.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, propongo que en vez de ocupar, como habíamos acordado, cinco minutos para preguntar y tres más para complementar, que reduzcamos esos tiempos a tres y dos minutos, respectivamente, para que nos alcance el tiempo.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

Además, debo solicitar el acuerdo de la Comisión para prorrogar la sesión, porque la hora de término es a las 13.00 horas, así es que nos quedan sólo veinte minutos.

¿Habría acuerdo para prorrogar, en principio, hasta las 14.00 horas?

Acordado.

Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, la verdad es que hay cosas que no me quedan muy claras con las respuestas del señor Silva, sobre todo lo que dice relación con la empresa Timm. Hay una carta, que todos tenemos, en la que se explican varias cosas que me gustaría que, de una u otra forma, el señor Silva aclarara.

Los planteamientos de don Andrés Silva ponen a Timm casi como una especie de actor secundario del proceso, cuando, por lo antecedentes que uno maneja, eso no fue tan así.

Por otra parte, considero necesario que don Andrés desmienta o aclare lo siguiente:

Según entiendo, Sonda ofreció la tecnología de la empresa Timm para la operación tecnológica del Transantiago, por lo que cuando el administrador financiero se adjudicó la licitación, lo hizo con esa tecnología. No obstante, una vez que se adjudicaron la licitación del AFT, sacaron a Timm e informaron a esta empresa que habían optado por utilizar una tecnología de origen europeo.

Quiero que el señor Silva nos aclare si eso fue efectivamente así.

Asimismo, quiero que nos aclare cómo se explica el cambio en que eventualmente incurrió Sonda y como esta empresa certificó su experiencia en el rubro, experiencia que sí tenían otras empresas.

En otro ámbito de cosas, me queda claro que nuestro invitado opina que la gestión de flota es primordial, que se necesita, que se requiere. Entonces, ¿porque cree que el señor Albarrán señaló, en la sesión de ayer, que esto no era importante?

Por otra parte, el administrador financiero dio señales de incumplimiento, ¿usted, señor Silva, se dio cuenta de eso? ¿Fue suficientemente enfático ante el ministro al respecto, esto es, para señalarle los problemas que el administrador financiero tenía?

Por último, usted hizo dos o tres visitas a Timm para certificar la experiencia tecnológica de esa empresa, así es que no logro entender cómo, si usted había certificado que ellos tenían un sistema tecnológico adecuado, después, en la mitad proceso, cuando Sonda desecha a Timm, apoyan el cambio y confían en Sonda, que no tenía ni la experiencia ni la certificación que tenía Timm.

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, en cuanto al problema que se suscitó con Timm, puedo señalar que en ese momento no había ninguna empresa que pudiera decir que operaba con tecnología multivías sin fallas, salvo la empresa que provee de validadores al Metro y que desarrollo en conjunto con esta empresa la tecnología multivías. No hay ningún otro validador en el mundo que operara, en ese momento, con multivías. Difícilmente, alguien podrá decir que ese sistema operaba completamente en Santiago sin estar aprobado.

Por otro lado, a solicitud de los senadores Navarro y Ávila, fuimos a consultar a la Contraloría, la que, durante tres meses, hizo una clarificación de todas nuestras actuaciones, hasta junio de este año.

La Contraloría respaldó que actuamos según el contrato, según lo establecido en las bases, y según los criterios prudenciales que tenía que asumir el ministro, para los efectos de la correcta participación.

Está contemplado físicamente por la Contraloría y por Timm. Esto, en relación a qué podía hacer el Ministerio en el caso de Timm. Uno, personalmente, puede tener una opinión sobre las empresas y sus distintos proveedores.

Podría hablar del TIMM, y de Siemens, de Alemania.

Las visitas a que hace mención, tienen que ver con el proceso de venta del proyecto, con muchas empresas que proveían a este tipo de sistemas.

Nosotros también estamos atados a un marco formal y administrativo.

Si el oferente solicita un cambio, lo justifica. Si pone a prueba el prestigio de Siemens y de NEC, respaldando ese cambio, obviamente como Ministerio no teníamos elementos para poder rechazar estos cambios.

Lo que se presentó en marzo, con la empresa Timm, fue el anteproyecto preliminar.

Siempre los proyectos tienen una presentación, que es muy básica.

Después, ha habido un avance paulatino, y el AFT en agosto del 2005 dice: "Señores, voy a trabajar directamente con NEC".

Respecto de los incumplimientos, y si lo habíamos informado al ministro, puedo decir que informamos, porque todas las pruebas y todas las multas tienen origen, en gran medida, en los trabajos que ha realizado acá.

El señor HALES (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías, por dos minutos.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, el 25 de julio del 2005, es decir, después de esa visita, se contactó con Timm para consultarle respecto de la ausencia de reuniones de trabajo con el director del sistema.

Usted dice que no tenían relación. Pero, por otro lado, se nos contacta para saber por qué no estaban.

En esos momentos, se dan cuenta de que Timm no estaba inserto en el sistema; que lo habrían sacado.

Este tema me parece bastante enredado, y cómo se va solucionando. ¿Por qué no se denunció en ese momento que Sonda había sacado a Timm?

Ni siquiera Sonda se los había dicho a ustedes –según dice acá-, porque usted llamó para preguntar por qué no estaban acudiendo a las reuniones de trabajo.

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, al respecto, puedo señalar que asistí a la empresa.

Cuando me contacto con Roberto Soler, en julio del 2005 -no tengo muy claro el recuerdo, no me atrevo a asegurarlo-, creo que yo no fui quien llamó, sino que me llamaron. Pero siempre, como contraparte, he estado abierto a escuchar, y nunca voy a cerrarle las puertas a alguien.

Formalmente, y lo hicimos en las observaciones, podíamos objetar, o pedir aclaraciones, en las observaciones al proyecto definitivo.

Hasta ese momento, lo único que tenía, como antecedente, era la oferta preliminar, que es la oferta técnica preliminar.

Cuando formalmente se me comunica que TIMM no está, y que están operando NEC y Siemens, estamos en agosto del 2005. Nosotros le observamos eso al AFT, y éste responde lo que le señalaba: los equipos de Timm eran más deficientes que los que estamos instalando, y adicionalmente proponemos esta nueva solución que también contaba con experiencia. Pero tampoco proveía la solución completa que exigían las bases de Transantiago, pues había que hacer más desarrollo. No quita que sea una muy buena empresa y podía armar un sistema, pero no era algo que nos compitiera porque debíamos evaluar el proyecto tal como se presentaba.

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

El señor MELERO.- Señor Presidente, voy a hacer una pregunta y quiero que el invitado la entienda en el contexto que la voy a hacer. No quiero, por ningún motivo, que lo que voy a preguntar resulte peyorativo o descalificador, pero tiene que ver con el hecho de que, tal como lo señaló al inicio, carece de título profesional. Tiene estudios incompletos de ingeniería.

Ese tema no es menor, ha sido planteado en la Comisión por otros interlocutores, ministros de Estado, que uno de los problemas de Transantiago fue la baja idoneidad profesional, la incapacidad de gestión del Estado para llevar adelante un programa y un plan de reforma del sistema de transporte público tan importante en Santiago.

Entonces, la primera pregunta, más allá de su experiencia o trayectoria es cómo llega a ocupar un cargo de tanta relevancia en Transantiago, careciendo de un título profesional universitario. ¿Eso estuvo en conocimiento de las autoridades que lo contrataron, de las personas que lo evaluaron?

Segundo. Respecto de las bases de licitación del operador tecnológico Sonda. Por lo que hemos visto, las bases de licitación no exigían experiencia previa a quien se licitara y hoy se critica cómo se llevó a Sonda a hacerse cargo de los aspectos propios de ella si no tenía experiencia.

¿Por qué no consideraron, como un elemento a tener presente, algún requisito de experiencia en esa área?

Desde su punto de vista, ¿qué efectos ha tenido no haber exigido experiencia previa?

En las láminas, nuestro invitado dijo que todas las ofertas cumplían con lo señalado en las bases. Una cosa es cumplir con las bases y otra el cumplimiento real, la definición operativa de lo que iba a tener ese tipo de problemas.

¿Ese nivel de cumplimiento les pareció satisfactorio o administrativamente bastaba que cumpliera sólo con lo que señalaban las bases?

De la metodología de trabajo, que también se mostró, queda claro que había una participación muy directa del AFT, y de ellos como contraparte, con el ministerio a través de las empresas asesoras. Me refiero a Aditiva y Fundación Chile.

Veo en todas las descripciones de las láminas, conceptos como priorización, plan de contingencia. Pareciera ser, del relato de don Andrés Silva, que era la crónica de un desastre anunciado, en que el Administrador Financiero y ustedes se ven presionados a tener que cumplir con una fecha, a todo evento, y desarrollan una suerte de plan de contingencia y de priorizaciones que daban cuenta de que esto no iba a estar listo.

¿Qué los lleva, sabiendo con anticipación que no iba a estar listo, a dar el vamos o a no advertir con toda claridad a la autoridad lo que les estaba ocurriendo?

Por último, usted dijo el 29 de septiembre de 2007, que esto no iba a estar listo en tres meses, respecto del compromiso del ministro Cortázar. ¿Por qué cree que no va a estar listo?

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, primero en relación con mi título quiero decir que hice casi cinco años de ingeniería en la Universidad de Chile. Las razones que me obligaron a detener el camino fueron personales y extra académicas. Empecé a trabajar desde la más humilde de las posiciones, y ya llevo 6 ó 7 años trabajando en temas de asociación pública-privados. También, uno tiene una expertise por el trabajo cotidiano que desempeña, lo que me permitió subir de posición a solicitud de mi jefe de ese momento.

He trabajado con los cuatro últimos ministros y todos han sabido acerca de mi situación y he permanecido en mi cargo.

Hay un tema de expertise particular de este proyecto, el que hace que uno se transforme en pieza fundamental a la hora de tener historia y de la estructura contractual del sistema.

Con mis contrapartes técnicas de las empresas asesoras y con el AFT nunca hemos tenido ningún conflicto. Tratamos de desarrollar el trabajo de la manera más profesional posible en todas las etapas del proyecto. En las bases no hay una referencia explícita que señale que se debe tener una operación de más de 3.000 buses, porque sistemas de esa envergadura hay muy pocos en el mundo y porque la experiencia sería una de las variables a evaluar en el proceso de competencia.

Distinto es que, al final del camino, hayamos llegado a tener una sola oferta. Ésa es otra discusión.

La experiencia se exigía como tal y era un elemento de comparación a la hora de hacer la evaluación técnica. Ante un proceso de dos ofertas, la experiencia habría sido gravitante. A eso se suma la exigencia de que, a lo menos, el 50 por ciento de la empresa fuese constituido por bancos.

Dentro del Ministerio se entendía que el gran activo de los bancos es el prestigio, que los recursos permitían enfrentar la solución que se estaba solicitando, y por ende, no se iban a correr riesgos innecesarios. El tema de la experiencia estaba solicitado por bases y era un elemento de comparación.

Cumplí con el contrato que contenía las bases y que se firma entre el AFT y el Ministerio, al igual que entre el AFT y los propios concesionarios.

Cuando digo que cumple las bases, me refiero a que la documentación y la oferta técnica debían cumplir con las bases. Personalmente, no iba a revisar el informe de Fundación Chile. Por algo me acompañan dos ingenieros civiles que me apoyan y generan los informes. Yo hago la

consolidación y la producción hacia arriba. Hay contrapartes técnicas especializadas en cada uno de los temas y en la verificación.

Los sistemas de gestión y los sistemas tecnológicos no van a estar operativos. Hablo de una solución estable y probada de flota que antes de un año y medio o de dos años, no va a estar operativa.

El compromiso del ministro Cortázar tiene que ver con la estabilidad y la regularización del sistema para diciembre y para lograrlo es la componente tecnológica, que planteaba en las medidas de contingencia, lo que señalamos.

Se necesita la puesta en marcha de un sinóptico provisional que permita a los concesionarios ajustar los espacios entre buses a partir de diciembre.

Mis palabras fueron sacadas de contexto. Lo que dije fue que para concluir una solución definitiva y estable, el AFT, o quien sea, requiere de 24 meses a lo menos. De aquí a diciembre hay avances que tienen que ver con coordinación operacional, con la puesta de preparación del sinóptico -nosotros ya iniciamos las pruebas esta semana y tenemos un desarrollo bastante interesante en esa línea-, y con la puesta en marcha de otros elementos de apoyo, que tienen que ver con estas materias.

El señor MELERO.- Señor Silva, quedó pendiente la pregunta relativa a los conceptos de priorización y de contingencia que aparecen en las láminas de su exposición. Del minuto que uno lee priorización, se piensa que las cosas no estarán listas en determinadas fechas, por consiguiente, se prioriza lo que es más importante, y aquí está claro que se concentraron en los medios de pago.

Usted señalaba la búsqueda de un sistema de pago para salir a público. Lo que siento de su exposición es que prácticamente, durante todo el año 2006, ustedes estuvieron en un plan de contingencia y presionados por una fecha. Quiero saber qué tan demandante fue esa fecha como un elemento para que las cosas no se terminaran, porque tengo entendido que ustedes empiezan mucho antes.

Señor Presidente, acaba de llegar la auditoría de los bancos del 22 de octubre, que es anterior a la del 31 de enero, que señala el alto grado de incumplimiento y los riesgos que existen. Por lo tanto, aquello que se prevé en octubre, luego se ratifica en enero.

Señor Silva, ustedes venían trabajando a toda máquina, con planes de contingencia y priorización. Esto era la crónica de un desastre anunciado y que sin embargo, siendo anunciado, igual se ejecutó el desastre. Esta es la razón de por qué se constituyó esta Comisión.

En consecuencia, le pregunto a usted como coordinador técnico, cómo se advirtió a la autoridad de esto. ¿Hubo peso, fue escuchado? ¿Cuáles eran sus interlocutores? ¿Se lo dijo a los ministros? ¿Se advirtió? Consulto esto porque hoy, parte de las autoridades de gobierno expresan que nadie les dijo que esto no se debía hacer. Dicen que se les señalaron los riesgos, pero no se les advirtió que esto no se hiciera. Entonces, cuando uno ve que hay una planificación estratégica de un año, de contingencia y de priorizaciones, ¿qué los llevó a esta situación?

El señor SILVA.- Llevo bastantes años en este proyecto y el dolor que uno siente por lo que está pasando es brutal, más aún cuando técnicamente los riesgos quedaron en evidencia. Si uno rechaza la etapa de prueba de un sistema en diciembre, nadie puede decir que no sabe que los sistemas están en falla, fundamentalmente porque las pruebas están siendo rechazadas.

Mi opinión, desde el punto de vista técnico, es que a diciembre los sistemas aún no estaban operativos y eso está en informe como en actuaciones formales del Ministerio hacia el AFT.

Respecto de los planes de contingencia, debemos ser explícitos en separar el trabajo de contingencia del trabajo de contraparte formal. En diciembre de 2006, fecha en que cerramos nuestro capítulo, dijimos: "aquí están

las pruebas funcionales y están rechazadas. Estos caballeros no han cumplido con lo que tienen que hacer". Nosotros informamos, generamos nuestra preocupación y dimos las alertas, en el sentido de la inestabilidad de los sistemas en ese momento. A su vez, comprendíamos que a nivel de autoridades, había más elementos de juicio para mantener esa fecha de inicio.

El señor MELERO.- ¿Se refiere usted a elementos de juicio políticos? ¿A qué elementos de juicio se refiere?

El señor SILVA.- Elementos de juicio de variables que no eran propias, por lo menos, de la componente técnica del AFT. Es decir, el administrador financiero tenía un rol dentro del sistema y tenía una evaluación técnica. Esa evaluación técnica fue negativa en diciembre.

Si a pesar de ese informe, la decisión era continuar y partir el 10 de febrero, uno de los dos caminos que quedaban era renunciar.

El señor MELERO.- ¿Nunca pensó en hacerlo?

El señor SILVA.- Sí, pero al final uno tiene que seguir con los proyectos y en cada una de sus etapas. En ese momento la tarea era, cómo, a través de medidas de contingencia, permitíamos que esto funcionara, con el menor impacto posible en los usuarios. En ese sentido, cumplimos una tarea en que, al menos, ese sistema hoy está operativo.

El señor MELERO.- Señor Presidente, pido que todo esto quede en el cuaderno aparte.

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

El diputado Montes me informó que iba a la Comisión de Presupuestos y me pidió que lo disculpara.

Tiene la palabra la señora diputada Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, fundamentalmente, el AFT tiene nombre y apellido en la parte tecnológica: Sonda. Sin embargo, a la Comisión no ha querido concurrir el presidente de Sonda. Por lo tanto, quiero dejar constancia de la no concurrencia de Sonda, porque, es evidente que tiene una tremenda responsabilidad. Lamentablemente, no lo he escuchado en la Comisión como sí he escuchado de otras personas; entonces, pareciera ser que unos son de primera y, otros, de segunda. No he escuchado decir que el señor Navarro es gente de primera y no comparte con otros que sería de segunda y, simplemente, se niega a asistir.

Repito, quiero dejar constancia de que aquí hay una tremenda responsabilidad de Sonda, más allá de que exista el Banco del Estado, Falabella y otros bancos. Aquí hubo un compromiso de Sonda. Sonda actúa con Siemens y Nec. Siemens es una tremenda empresa de prestigio internacional, pero no sé si tiene experiencia en transporte. Me da la impresión de que no, de que cubre un área muy amplia, pero no necesariamente en transporte. Pido que también aclare eso.

Ahora, quiero entrar a las preguntas concretas. En primer lugar, por su experiencia, ¿cuáles fueron las fallas en el diseño?

En segundo lugar, francamente quedo anonadada y con una sensación de impotencia, porque, si a diciembre se constataban todas las fallas que usted ha expuesto en forma detallada y muy clara, resulta muy impactante pensar que, a pesar de eso, se llevó a cabo el lanzamiento del Transantiago. Entiendo cuando usted dice: "mi jefe es el coordinador". Por lo tanto, se supone que no tenía diálogo directo con los ministros. Me gustaría que confirme si tuvo oportunidad de expresarlo directamente a los ministros. Evidentemente, queremos determinar las fallas del sistema, pero también saber la responsabilidad de haber tomado una decisión si no estaba listo. Además, saber si las exigencias de este plan amplio y complejo eran tan complejas. O sea, en el nivel de control de gestión y de pago –llamémoslo así-, con todo lo que ello implicaba, integrado, como todos entendemos, tenía exigencias muy elevadas o, como país, estábamos en condiciones de echarlo a andar. Es muy importante saber si efectivamente hubo una ponderación de la capacidad de

gestión de profesionales y técnicos del país que permitían llevarlo a cabo. Hoy, ¿usted cree que realmente el Transantiago debió haber partido el 10 de febrero?

Por último, me interesa el ahora y el futuro. ¿Usted cree posible que esto puede ser enderezado, corregido y en qué plazo? No sé si en diciembre, como ha planteado el ministro René Cortázar. Además, ¿cuál es la perspectiva que tienen?

Ahora bien, Sonda ha reclamado porque no se ha cumplido con la etapa 2. Creo que es legítimo preguntar qué más va a pasar, porque ya sé que cambiaron los contratos, que no es un tema sólo de multas, lo que va a revertir algunas situaciones. Entonces, ¿tenemos la capacidad a través de Sonda, que ha demostrado toda su ineficiencia e irresponsabilidad al no asistir a esta Comisión a dar la cara? ¿Nos va a dar garantías para asegurar el cumplimiento?

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, dada la complejidad de la materia, qué les parece que incluyamos varios cuadros en el informe de la Comisión.

El señor MELERO.- Señor Presidente, cuando me refería a una auditoría de octubre de 2006, me equivoqué porque era de octubre de 2007.

El señor HALES (Presidente).- Muy bien, diputado Melero.

El señor MELERO.- Señor Presidente, además de lo que usted ha señalado, propongo que la secretaría compare la auditoría del 22 de octubre de 2007 con la del 21 de enero del presente. Creo que un cuadro nos va a dejar muy claro cómo ha evolucionado.

El señor HALES (Presidente).- Solicito a la asesora de la Biblioteca del Congreso Nacional, señora Verónica Kulczewski, que nos haga un cuadro comparativo de los puntos señalados en los informes del 31 de enero de 2007 y del 22 de octubre de 2007.

Tiene la palabra el diputado Gonzalo Uriarte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, creo que sería muy ilustrativo contrastar las dos auditorías con lo que está exponiendo nuestro invitado, ya que en una primera lectura no calza la información de la auditoría con la que estamos escuchando.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo?

Acordado.

Señor Andrés Silva, si la diputada Isabel Allende lo permite, me gustaría que partiera por la última pregunta que le formuló.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me interesa que las responda todas, pero estoy de acuerdo con su propuesta. Lo único que pido es que a futuro el invitado responda las preguntas al final de haberlas formulado, porque después se va la idea, corta el clima que estaba provocando y me sentí bastante interrumpida, pero pido que quede como un aporte y no como una molestia.

El señor HALES (Presidente).- Tiene toda la razón, diputada Isabel Allende, ya que sus preguntas generaron un entusiasmo positivo, pero que generó un daño a su intervención. Le pido disculpas y voy a recoger su observación.

Tiene la palabra el señor Andrés Silva.

El señor SILVA.- Señor Presidente, desde el punto de vista técnico no estaban dadas las condiciones dar inicio. Quiero ser taxativo desde el punto de vista técnico de la componente y del área de la cual estamos hablando. Por eso he señalado que era uno de los distintos elementos que, entiendo, la autoridad tenía a la vista para tomar las decisiones.

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

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, sólo para entender, ya que espero no equivocarme, pues esto es muy importante.

Lo hemos escuchado con claridad, lo ha dicho y lo vuelve a reiterar. Cuando decimos: "Desde el punto de vista técnico", estamos hablando de dos patas: Una se relaciona con todo lo que atañe a gestión de flota, que

tiene toda la diversidad que usted ha explicado muy pedagógicamente, y la otra, se relaciona con el sistema integrado de pagos, es decir el sistema de clearing, del reparto y la forma de cobro o, en definitiva, reparto para los operadores.

¿A eso se refiere usted cuando dice que no estaba listo el sistema técnico? ¿De qué, específicamente, estamos hablando?

El señor SILVA.- Se entiende que para efectos de dar inicio, porque debo tener la totalidad de la prueba, la totalidad de los sistemas deben estar en una condición óptima. Técnicamente, después se llegó a una condición degradada y se expresó lo siguiente: "No es que usted ya no esté en un óptimo, sino que está en una condición en que no puede partir". Ése sería un rango de posiciones.

Respecto de los sistemas de gestión, ni siquiera existía la esperanza de utilizarlo. Siempre estuvo claro, desde diciembre, que no estaba disponible, tal como lo dijo el coordinador del Transantiago desde aquí.

Respecto de los sistemas de pago, si bien estaban en una situación degradada, desde el punto de vista de la operación con los usuarios y con las simplificaciones que se produjeron en enero, se podía dar inicio a las operaciones, con todas las correcciones que hubo que hacer y que se previeron para cuando dijimos: "Se puede partir con pagos". Esto era porque se podía y eso fue recién el 19 y no el 10, cuando el AFT planteaba que podía hacerlo.

Es un sistema degradado, en términos de las condiciones originales.

Respecto de mi relación con el ministro, efectivamente, en algunas reuniones estuve, y con el propio AFT, acompañando a Fernando Promis, que en ese momento era el coordinador, pero, obviamente, la relación de decisiones, el conjunto de reuniones, no eran de mi nivel.

No puedo decir que nunca estuve con el ministro porque eso sería mentira, ya que en más de alguna vez estuve con él, en reuniones, le planteé mis opiniones, básicamente en diciembre, en términos de preocupaciones.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Estamos hablando del ministro Espejo.

El señor SILVA.- Efectivamente.

Planteadas las preocupaciones, el ministro Espejo tomó la decisión de separar el tema de gestión de flota, sabiendo que no iba a estar operativo y se lo asignó a la unidad de fiscalización del ministerio, para tener un control manual, en terreno, de la operación de los buses. Tanto es así que se hacían simulacros después para verificar que se podían controlar los buses.

Efectivamente, en diciembre demostré y mostré los problemas que había en ese momento y ahí tomaron la decisión de avanzar por dos caminos paralelos y concentrar la competencia nuestra en pagos y la parte de operación, más que de gestión de flota y de control de la operación, quedó alojada en la unidad de fiscalización del ministerio.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- En ese aspecto, usted podría decir, entonces, que el ministro Espejo estuvo suficientemente advertido. Incluso, directamente por usted, a diciembre de 2006.

El señor SILVA.- A diciembre de 2006, efectivamente, dijimos que los sistemas no estaban en condiciones de operar en las condiciones establecidas originalmente.

Tanto es así que para poder partir en enero se tuvo que cambiar la estructura tarifaria y para ello tuvimos que hacer simplificaciones en el sistema de pago, de forma tal de evitar problemas que ya nos llevaban desde una situación degradada a una situación que no permitía dar inicio a operaciones de pago.

O sea, tenemos el informe de la Fundación Chile en febrero de ese año que, tomando ese conjunto de prevenciones, visa, como asesoría técnica, la puesta en operaciones para el 10 de febrero.

Pero, en esta condición degradada porque –quiero hacer muy bien esa mención- uno dice: "Mire, yo tenía que cobrar por trasbordo, tenía que

cobrar los retornos, tenía que tener una serie de cosas y de ellas voy a tener una”.

¿El sistema puede cobrar con eso? Sí, pero en una condición degradada y el ministro nos preguntó hasta el último momento si partíamos con pago o no. Ahora, el sistema ya estaba en operaciones y por ello se partió el 19 de febrero.

El señor HALES (Presidente).— Se suspende la sesión.

-Transcurrido el tiempo de suspensión:

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

Tiene la palabra el señor Silva.

El señor SILVA.- Señor Presidente, ya contesté acerca del inicio de operaciones del 10 de febrero.

La otra consulta era si Siemens contaba con la experiencia para desarrollar este tipo de sistemas. Al respecto, Siemens ha desarrollado sistemas de esta naturaleza a nivel mundial, quien venía en alianza con NEC, que es una empresa que desarrolla este tipo de sistemas intensamente en Asia.

Respecto de las fallas en el diseño, creo que haber tomado la decisión en su momento de levantar la restricción de concentración, originalmente en las bases de licitación, consideraba un 35 por ciento de concentración máxima de la banca en cada grupo oferente, lo que obligaba a que se dividiera para participar.

Al levantar esa restricción, decisión del equipo ministerial de la época, se eliminó la competencia entre los distintos oferentes que había en ese momento, transformándose en un solo consorcio. Creo que la competencia siempre es buena y nos hubiese permitido tener una amenaza constante y no un proveedor único. Ahora, ha habido un problema importante en el diseño.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Sería la única falla?

¿Hay otras?

El señor SILVA.- Lo que pasa es que en el diseño no solicitamos algo a la Nasa como para que sea tan difícil. Aquí lo saben, eran adquiribles y los sistemas de pago tampoco eran algo tan complejo, ya que son cosas que hoy se establecen en el mundo. Entonces, desde el punto de vista de las exigencias y del nivel tecnológico que tenía este país, no teníamos conflictos en implementarlo. Prueba de ello, se está comenzando a implementar soluciones que van avanzando y que, sin duda, llegarán en un momento a la operación plena

Con relación a su consulta de ahora y el futuro, el ahora creo que lo contesté en la presentación, desde el punto de vista que todavía los sistemas presentan bastante inestabilidad y quedan funcionalidades por desarrollar. Incluso, quiero ir más allá. Hay que tomar ciertas decisiones en algunos cambios de tecnología que son más duros, desde el punto de vista de que hay sistemas de los actuales operando, que no necesariamente con mejoría van a solucionar los problemas, sino que allí hay que tomar decisiones más radicales.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, me gustaría que el señor Silva nos explique un poco más al respecto, pues lo que acaba de decir es muy importante. Tenemos claro que ha hecho una fotografía del ahora. Estamos con bastantes deficiencias y, además, nos dice que tiene serias dudas de que con la actual tecnología se puedan resolver esas deficiencias. ¿Podría extenderse un poco más?, pues nos interesa no sólo el ahora, sino también el futuro.

El señor SILVA.- Tal como lo ha señalado el ministro Cortázar, hoy hemos exigido al administrador financiero, quien está en pleno proceso de desarrollo, la adquisición de un sistema de apoyo a la explotación de flota de clase mundial, que es el reemplazo del actual sistema de posicionamiento, por un sistema probado, lo que demora unos 24 meses en hacer la emigración del actual sistema. A los 12 meses deberíamos llegar con un 90 por ciento de la funcionalidad y credibilidad que debe tener, pues queda todo

un escalamiento. En algunos casos, hay que reequipar buses y generar los sistemas a nivel central, sumado al tema de capacitación de los miles de conductores. Es decir, a fin del 2008 debería estar operando y funcionando todo muy bien.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, no me queda claro si seguirá operando como contraparte la AFT y si Sonda seguirá operando, a pesar de que ha demostrado que no puede cumplir o se va a cambiar de operador técnico. No sé cuál es la decisión del Ministerio y en qué nivel se adoptará.

El señor SILVA.- Señora diputada, en mí nivel, la decisión, desde el punto de vista técnico, obviamente, es cambiar los sistemas que hoy proveen los sistemas de apoyo a la explotación de flota. La decisión de si eso lo va a hacer el administrador financiero actual u otro ente escapa a mis definiciones. Mi definición técnica es que hoy el sistema instalado en los buses para apoyo de la explotación de flota no o nos va a permitir lograr las funcionalidades exigidas por contrato.

El señor HALES (Presidente).- Señores diputados, ¿habría acuerdo para prorrogar la sesión por el tiempo necesario para que el señor Silva termine de responder las preguntas y pueda intervenir el diputado Monckeberg?

Acordado.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, es importante que incorporemos esta observación, no sólo en un cuaderno aparte, sino que también, en virtud de ella, oficiemos al ministro Cortázar. Es fundamental enviarle un oficio para saber quién va a ser la entidad responsable de este cambio tecnológico y si seguirá operando un administrador que hasta ahora ha demostrado su ineficiencia.

El señor HALES (Presidente).- ¿Habría acuerdo de la Comisión para oficiar al ministro Cortázar, solicitándole la información indicada por la diputada Allende?

Acordado.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Silva, si usted pudiera volver a atrás, ¿cuál sería su decisión? ¿Arrancar el 10 de febrero o su respuesta sería negativa como manifestó el coordinador del Transantiago? ¿Cuál sería su respuesta después de ver los problemas causados a la población?

El señor SILVA.- Desde el punto de vista de los sistemas tecnológicos, con la componente de pago se podía dar inicio el 10 de febrero en una condición degradada.

Desde el punto de vista de los sistemas de gestión, no estaban operativos el 10 de febrero. ¿Existían medidas alternativas que permitían controlar la flota desde el punto de vista manual? La respuesta es sí. Desde el punto de vista práctico, uno podría haber controlado la flota, el sistema, con un uso intensivo de mano de obra, con un sistema de comunicaciones y con otro planteamiento operativo.

Por eso, si me pregunta si partiría el Transantiago el 10 de febrero, debo señalar que Transantiago es algo más. Los sistemas se pueden suplir con otros elementos.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Me parece que no me ha entendido muy bien la pregunta. Me queda claro que partió con un sistema de cobro degradado y sin sistema de gestión de flota funcionando. Ahora, usted dice con un mayor control manual. Tendría que especificarnos qué quiere decir con eso, pues estamos hablando de un sistema tan complejo que cambió todo el transporte público de la Región Metropolitana. Entonces, ¿a pesar de eso, después que ha pasado el tiempo, es partidario que se haya arrancado el 10 de febrero?

El señor SILVA.- Obviamente, no.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- ¿Y el control manual? ¿Se refiere a inspectores?

El señor SILVA.- Sí a inspectores.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Pero eso es imposible.

El señor SILVA.- No es tan imposible, porque los puntos de intersección de los distintos servicios son aproximadamente 80. Si quiero saber todos los buses que están operando, puedo hacerlo determinando ciertos puntos de intersección de los servicios. Es decir, puedo observar lo que está pasando, con una buena localización de inspectores.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, esto es importante para la Comisión, pues uno podría imaginar que incluso con los puntos de intersección puede ver los puntos de salida de los buses, pero nadie puede controlar si ese bus está en la calle, porque también se ha visto que, al inicio, cuando no había cambios en los contratos, muchos operadores sacaban los buses, los hacían dar una vuelta y los volvían a meter, porque no les convenía gastar y no había capacidad de fiscalización. Si hay algo que demostró el Ministerio de Transportes es que es imposible que haya una fiscalización física manual.

El señor SILVA.- Señora diputada, una cosa es que no haya habido control manual y otra es que pudo haber existido, son dos elementos distintos. Si uno tiene una red de puntos y controladores que me permite ver el intraservicio, es decir, los buses durante el recorrido, para evitar el fenómeno que usted señaló, y, adicionalmente, un control en cada salida, en cada cabecera, porque el control no se hace sobre los terminales, por cuanto los buses salen vacíos desde ellos y llegan a un punto que es la cabecera en la cual termina dicho servicio, todo ello con 300 personas para cubrir todos los puntos, podríamos haber controlado el flujo por lo menos durante el día o durante todos los días.

Ahora bien, respecto de si existe un control manual para controlar esto, si se podría haber diseñado, claro, se podría haber diseñado.

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

El señor URIARTE.- Señor Presidente, tengo en mi poder un informe que dice: "República de Chile; Transantiago; Diagnóstico y asesoría de la gestión de proyectos tecnológicos del sistema de transporte público; Etapa II; Informe técnico. Sistema de pago". Éste es un informe de la Fundación Chile, 30 de enero de 2007.

En su parte concluyente –voy a leer sólo las conclusiones- dice: "A escasos días del inicio de la fase de régimen, el sistema no se encuentra plenamente desarrollado ni probado con la profundidad necesaria para un sistema de uso masivo por el público".

Más adelante, dice: "Ciertamente, la puesta en marcha, el 10 de febrero, presenta una condición de elevado riesgo".

Finalmente, en el último párrafo, dice: "Por lo expuesto, el 10 de febrero de 2007, el sistema no va a disponer de todas las funcionalidades establecidas por las bases".

Por su intermedio, señor Presidente, ¿usted conocía este informe? ¿Qué hizo con el informe? ¿Qué responsabilidad asume usted en todo esto? Por cuanto, hasta ahora, hemos escuchado a un especialista, a un consultor, a un asesor -así se presentó- al que le he escuchado una sola autocrítica. Por eso, quiero saber si la hay, al menos por no haber entregado a sus superiores jerárquicos los informes correspondientes.

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, tal como planteé en la lámina de quienes conocían ese informe, todos los conocían. Tan conscientes estábamos de dicho informe, que con la propia Fundación Chile monitoreamos, todas las madrugadas, hasta el 20 de febrero. No es que el informe lo hayamos tomado y guardado en un cajón. Lo que intenté demostrar en la presentación,

más que una actitud pasiva ante el problema que estábamos enfrentando, es que se dio una actitud activa, tanto desde el punto de vista formal, para ejecutar los procesos sancionatorios que establecía el contrato, como desde el punto de vista práctico, esto es, ante la decisión de partir, minimizar los riesgos.

Como mostré en la presentación, todas esas noches y hasta que no estuvimos convencidos de que la flota estaba operando en condiciones homogéneas para el pago, no dimos el vamos técnico para las operaciones de pago. Hay un informe posterior a ese que establece esta cuestión. Es lo mismo que dije hace un rato: el 10 de febrero se partió en una condición absolutamente degradada, que no tenía relación con las condiciones establecidas en las bases, porque tenía un sistema tarifario distinto y una serie de funcionalidades que no estaban habilitadas.

Obviamente, nadie que esté en este proyecto puede dejar de hacerse una autocrítica. Si usted me lo pregunta, obviamente también dentro del carácter humano, uno haría sus mejores esfuerzos y su mejor trabajo en informar lo mejor posible a las autoridades pertinentes para que adoptaran las mejores decisiones. Quizás, por el hecho de no haber sido más insistente en adoptar otras medidas previamente al 10 de febrero, a la vista de lo que ha sucedido, hoy podemos concluir que eso fue un error. Vistos los hechos hacia atrás, fue un error incluso haber mitigado el problema y no haber manifestado nuestra negativa.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, por su intermedio, me gustaría saber si el señor Silva sintió en este proceso algún tipo de presión por parte de sus superiores por haber lanzado el Transantiago a como diera lugar en febrero de 2007, cuando dijo “echémosle hacia delante” y no haber dicho que no, como lo acaba de señalar.

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

El señor SILVA.- Señor Presidente, no podría decir que fui objeto de presiones. Como he dicho, la autocrítica que me hago es quizás no haber sido más insistente en haber detenido y apostado a la parte de pago, que, como he explicado, fue la componente que terminó siendo de nuestra responsabilidad para el inicio de las operaciones. Por cierto, tuvimos un nivel de creatividad para tratar de solucionar el problema, pero probablemente lo acertado habría sido no partir en las condiciones en que estábamos. Hoy, a la luz de los acontecimientos, obviamente no tomaría el camino de buscar medidas correctivas y quizás habría pronunciado un no más fuerte.

El señor URIARTE.- Señor Presidente, solicito que ambas respuestas queden en el cuaderno aparte.

El señor HALES (Presidente).- El señor Secretario tomará registro de ello.

Tiene la palabra el diputado Sule.

El señor SULE.- Señor Presidente, en relación con la lámina en que aparece el sistema de pago, quiero dejar constancia de que hay una contradicción evidente con lo que con mucha fuerza, e incluso en forma majadera, reafirmó el gerente general del AFT, en las tres o cuatro ocasiones en que estuvo en esta Comisión. Según el informe técnico, hasta hoy el sistema de pago no funciona. Por lo tanto, si eso no está consignado hasta el momento, pido dejarlo establecido claramente en el cuaderno aparte.

El señor HALES (Presidente).- Señor diputado, efectivamente esa contradicción no está consignada. Por lo tanto, pido al señor Secretario que lo coloque en ese resumen.

El señor SULE.- Señor Presidente, la tecnología que integran el software y el hardware, a lo cual hizo mención el operador tecnológico, fue claramente descrita en la oferta de la licitación y aprobada. Esa tecnología específica indicaba una serie de operaciones automáticas y constituía el cerebro del sistema. Desde mi punto de vista, era una parte tan importante como los buses y la malla de recorridos.

En una oportunidad, se dijo –no recuerdo exactamente qué invitado del AFT- que los sensores para la apertura de puertas no tenían la suficiente sensibilidad para actuar cuando la gente se estaba moviendo. Sin embargo, una de las ofertas aprobadas fue con una sensibilidad de 96 ó 98 por ciento con personas en movimiento para estos sensores. Eso lo leí en la oferta técnica.

¿La oferta técnica licitada es la misma que la oferta aplicada? ¿Fue aplicada por supervisores que conocen de verdad el tema y son parte integral de la empresa que ganó la licitación o de la tecnología que fue licitada?

El señor SILVA.- Tal como señalé al diputado Farías, hay cambios entre la oferta técnica y lo que fue el proyecto definitivo.

Si el sistema estuviera implementado con las condiciones que tenía el proyecto definitivo estaríamos en otra situación.

El señor SULE.- Esa no era la pregunta. Mi consulta es si la tecnología que ganó la oferta es la misma que se intentó aplicar, porque si pasamos de una sensibilidad de 98 por ciento a otra 80 ó 70 por ciento estamos hablando de otra cosa. ¿Desde el punto de vista técnico es la misma tecnología?

El señor SILVA.- En el caso particular de los contadores de pasajeros, hoy los dispositivos que están embarcados no son los prometidos en el proyecto definitivo, desde el punto de vista de los estándares de captura de información.

El señor SULE.- ¿En el momento en que se empiezan a aplicar, en enero o febrero? No ahora.

El señor SILVA.- No y tampoco en diciembre. Uno de los elementos por los que rechazamos las pruebas fue que los contadores de pasajeros no tenían las características que ellos plantearon.

El señor SULE.- Quiero que esto quede muy claro, porque ahí hay algo muy extraño. Es diferente decir que las cosas no resultaron a decir que se están aplicando otras cosas. Es decir, no se está aplicando la tecnología que ganó. Eso me llama mucho la atención.

Por último, si hay un software integrado que es la solución a una parte importante del problema de calidad del sistema de transporte público, y hoy nada o muy poco de eso funciona, y todo lo que está funcionando son paliativos individuales -una cosa por aquí, otra por allá- estimo que si no se busca otro software integrado que dé respuesta a nivel de calidad que necesitamos, si no intentamos buscar este elemento integrador ¿cómo vamos a solucionar el problema? ¿Hemos renunciado a tener un sistema de transporte público de calidad?

El señor SILVA.- Comparto su inquietud de que esto hay que cambiarlo. Aquí no hay posibilidad de solucionar esto por partes en los sistemas de gestión que hoy están operando en los buses. Esto pasa por un cambio de tecnología en lo que respecta a los sistemas de gestión de flotas.

Ahora, quiero hacer una solicitud. Nosotros no contamos con los informes de los bancos, por lo que les pido una copia.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Señor Presidente, sólo haré dos preguntas a don Andrés Silva.

Siempre se ha cuestionado que los mismos técnicos que participaron en el diseño y en la implementación del Transantiago hoy intenten arreglar el entuerto. ¿Está usted de acuerdo con esa crítica, señor Silva? Se lo pregunto porque usted es uno de ellos.

Estoy convencido de que eso no debería ser así y de que debería haber llegado savia nueva, ideas nuevas, de que no bastaba con el cambio de ministro. Además, considero que con cambios más profundos se podrían haber alcanzado mejoras en el sistema de transporte público de Santiago y que insistir con más de lo mismo nos va a llevar a un desastre en diciembre. Los problemas del Transantiago sólo se pueden arreglar con gente nueva que piense distinto y

que sea escuchada por las autoridades. Si continúan los mismos técnicos que implementaron y diseñaron el plan, se seguirán aplicando los mismos criterios.

Mi otra pregunta surge de un comentario que usted hizo, señor Silva, y que me quedó dando vueltas. Dijo que la gestión de flota era voluntaria. Si bien estoy de acuerdo con eso, porque se conforma a lo que establecían las bases de licitación, tengo entendido que éstas se habían modificado, pues originalmente establecían cierta limitación en cuanto a la participación de los bancos en la licitación de la administración financiera del Transantiago. Me parece que la limitación tenía que ver con el capital de los bancos.

El señor SILVA.- Se refería a las colocaciones a julio de 2004.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Eso, a las colocaciones a julio de 2004. Creo que si se hubiese mantenido esa limitación se habrían formado dos grupos de bancos que habrían tenido que participar en forma separada en la licitación, por lo cual necesariamente habríamos tenido compitiendo a dos consorcios y, teóricamente, a dos Sonda, a dos operadores tecnológicos. En consecuencia, habría más opciones para elegir.

Pero las bases de licitación se cambiaron. Según entiendo, fueron los propios bancos los que presionaron en tal sentido. En mi opinión, la generación de un solo consorcio entre los bancos y Sonda tiene mucho que ver con ese cambio en las bases de licitación.

Por eso, mi segunda pregunta es para saber quién promovió ese cambio. Sé que los bancos presionaron, pero ¿quiénes de los que estaban sentados al otro lado de la mesa dijeron: "De acuerdo, cambiémoslas"?

Ésas son mis consultas.

El señor SILVA.- Señor Presidente, voy a partir por la última pregunta.

Creo que ése fue un gran error que se cometió en el diseño de las bases de licitación, me refiero a haber eliminado la restricción de colocaciones de los bancos, porque limitó la competencia y eliminó la posibilidad de que hubiera una suerte de amenaza permanente sobre el actual consorcio.

El señor HALES (Presidente).- Todo lo que acaba de señalar el señor Silva debe quedar registrado, por petición de varios señores diputados, en nuestro resumen de cuaderno aparte, que pido a la Secretaría que lo actualice para entregárselo a los señores diputados mañana o el lunes.

El señor MELERO.- Que sea el lunes, señor Presidente, porque seguramente este fin de semana estaremos muy ocupados con las actividades de la Cumbre.

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

El señor SILVA.- Insisto en que ésa es una de las cosas que defino como error. En todo caso, fue una decisión adoptada por las más altas autoridades del Ministerio de la época.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- ¿Quiénes eran las más altas autoridades del Ministerio en esa época?

El señor SILVA.- El ministro Estévez.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- O sea que, en el fondo, él fue quien "cortó el queque" en cuanto a modificar las bases de licitación.

No voy a hacer más comentarios, pero no puedo dejar de recordar que la diputada Claudia Nogueira recibió una respuesta muy dura del ex ministro Estévez cuando le dejó entrever una situación especial que a él no le agradó.

Me parece que éste es un tema que había que clarificar.

El señor SILVA.- Señor Presidente, por otro lado, en cuanto a la pregunta referida a la continuidad de los técnicos que trabajan en Transantiago, obviamente, uno siempre quiere llegar a puerto con los proyectos en que está trabajando, pero si la decisión del ministro es cambiar el equipo técnico, hay que estar disponible al cambio.

En todo caso, creo que soy una de las pocas personas que se ha mantenido en el equipo técnico los últimos tres años, así es que supongo que debe haber una evaluación de que hemos hecho las cosas, desde el punto de

vista de lo que nos compete, en forma adecuada. El día que me digan que debo salir de este proyecto, voy a hacerlo. Hasta el último día que estemos trabajando aquí, vamos a poner todo nuestro esfuerzo para solucionar los problemas.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Gracias por su sinceridad, señor Silva.

¿Cuál fue la razón que tuvo el ministro Estévez sobre la mesa, o cuál fue la discusión, para haber modificado las bases?

Una cosa es que las hayan hecho el ministro Estévez y las más altas autoridades de la época. Pero, ¿cuál fue la razón? Para los bancos la razón es muy clara: les convenía juntarse, se repartían la "torta", se bancarizaban todos, y no unos pocos; ganábamos todos un poquito menos, pero ganábamos. Es evidente desde el punto de vista de los bancos. Pero, ¿por qué la autoridad compra ese argumento? O, ¿cuál fue el argumento que lo llevó a cambiar?

El señor SILVA.- Voy a ser muy transparente al respecto. Nunca estuve de acuerdo. Estuve ajeno a las discusiones que lo gatillan. Fue una definición. Dijo: "Mira, aquí, elimina esta restricción. Firmamos este contrato con Hacienda".

Lo que se instaló –no estaba antes- es una curva; que a mayor concentración de la banca, bajaban el precio máximo que podían solicitar.

El señor MONCKEBERG (don Cristián).- Ahí podía haber una razón.

El señor SILVA.- Si usted generaba mayor concentración, como tiene menor riesgo, tiene menor ingreso.

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

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, el señor Silva dijo que en abril del 2006 había hecho una auditoría. Incluso, se refirió a que estaban muy lejos de lo que tenía que haber.

¿Puedo deducir, por ende, que en marzo del 2006 no estaba todo listo?

¿Qué cambió tecnológicamente hablando como para explicar que no se podía echar a andar en octubre del 2006, pero sí en febrero del 2007? ¿Qué cambió que se gatilló esa decisión?

Me gustaría que el señor Silva se explayara sobre la prueba, a la cual se refirió el ex ministro Espejo, quien dijo que habían hecho una prueba de cómo funcionaba días antes el sistema. Incluso, expresó que todo funcionaba espectacular. Incluso, dijo que la muestra había sido completa, amplia. El diputado Montes se lo preguntó en su oportunidad. Después, los técnicos dijeron que había sido una pequeña muestra aleatoria.

Pido que el señor Silva que se refiera a esa prueba. ¿Funcionó bien? Los expertos dijeron que no había funcionado bien en esa oportunidad. El ex ministro Espejo dijo que todo funciona espectacular, y que esto se cayó el 10 de febrero; que él no tenía como predecirlo, porque esto había funcionado bien en una oportunidad.

Quiero consultar sobre el nuevo software. La auditoría que llegó hace poco, que usted no conoce, del AFT, dice que hay problemas en el software; que depende de la aceptación por parte de los concesionarios. Dice: "para resolver esta situación, el Ministerio de Transportes había requerido del AFT la incorporación de un software de categoría mundial, complementario, y que, en su opinión, era la de la aceptación de los operadores".

Sin embargo, una vez que Sonda negoció la contratación de dicho software, y estaba en posición de iniciar el plan piloto, el Ministerio de Transportes modificó su decisión en la primera semana de octubre, señalando que la solución definitiva deberá ser definida por un comité de operadores bajo la dirección de un secretario ejecutivo nominado por el Ministerio de Transportes.

¿Qué va a pasar con el software? ¿Se normalizará el Transantiago en diciembre del 2007?

El señor HALES (Presidente).- Dijo que el software para controlar la gestión de la flota no va a estar disponible antes de diciembre del 2008. Ya tenemos un pronóstico.

Tiene la palabra el señor Andrés Silva.

El señor SILVA.- Para aclarar el tema del pronóstico, cuando digo que una cosa es lo que se está pidiendo hoy para diciembre, que tiene que ver con un tema de que estén los buses, que estén regularmente distribuidos y que estén en la calle, con las herramientas de contingencia, y quiero ser majadero en el tema de la contingencia, porque no es lo que está pedido contractualmente. Por eso, cuando hablo de medidas de contingencia, son medidas para mejorar la operación. Aunque no era lo exigido, es de menor estándar que lo exigido contractualmente.

De aquí a diciembre vamos a tener una solución provisional de contingencia que va a permitir mejorar en forma importante la operación del sistema. La solución definitiva, la forma en que se debe operar realmente de acuerdo a como estaba concebido a nivel de diseño, diciembre de 2008 debería seriamente plantearse.

¿Por qué se corrió de octubre a febrero? Aditiva habla de que el primer escalón se podría alcanzar en febrero. Fundación Chile habla de una condición de inicio para julio de 2007 y agrega que ni en una condición muy básica se podría partir en febrero.

En ese mismo informe también señalan que veían un elemento positivo para febrero, la menor demanda sobre el sistema, cosa que no ocurriría hasta febrero del próximo año.

Postergar hasta febrero de 2008, y Fundación Chile lo señala, más allá de los otros elementos que han entrado en la discusión, significaba que el equipamiento embarcado al no ser utilizado durante un año, particularmente los validadores, haría perder todo el avance que se había logrado hasta esa fecha.

Fundación Chile plantea como fecha ideal julio, y con una serie de condiciones básicas, febrero.

Las pruebas que señaló el ex ministro Espejo se realizaron en febrero.

En las láminas que presenté hay dos pruebas fuertes. Hicimos un control durante todo enero, salíamos todos los días entre las 2 y las 6 de la mañana con equipos técnicos a terminales, con la tarjeta técnica que mostramos, a revisar la operación de los validadores. Efectivamente, y tal como lo señalaba el informe de Fundación Chile, cuando llegamos a finales de enero aún seguía una condición absolutamente degradada de los sistemas. Por tal razón, hicimos esa inspección masiva en la madrugada del 13 de febrero, para verificar que estuviera el ciento por ciento de los validadores configurados como debían estarlo.

El 13 de febrero hicimos una muestra completa, al ciento por ciento de la flota.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Después del inicio, no antes.

El señor SILVA.- Antes se fue haciendo y por eso no se partió pagando el 10 de febrero. Siempre dijimos que no estaban los sistemas para dar el inicio a operaciones.

La señora RUBILAR (doña Karla).- Señor Presidente, me gustaría que ese punto quede claro. El ex ministro Espejo dijo que la muestra masiva fue antes del 10 de febrero.

El señor SILVA.- El 13 de febrero hicimos la segunda inspección masiva. Hablamos con el ministro a las cinco de la mañana y le dijimos que no podían partir, a pesar de que el AFT decía lo contrario.

Creo que el software hay que cambiarlo y no va a estar completamente operativo antes de diciembre de 2008. Hay medidas paliativas de aquí a diciembre que van a permitir tener una mejor operación que la actual, pero no la que teníamos comprometida por contrato.

El señor HALES (Presidente).- ¿Es verdad que se compra a España?

El señor SILVA.- Esa decisión no se ha tomado.

El comité técnico surge como una necesidad ante una falencia del administrador financiero por no consultar a sus clientes, los concesionarios, sobre los sistemas que debía proveer.

La señora RUBILAR (doña Karla).- ¿Por una falla del AFT?

El señor SILVA.- Efectivamente. Entonces, ahora queremos que sean los concesionarios los que tomen la decisión sobre el sistema que les permita asegurar la operación.

El señor HALES (Presidente).- Muchas gracias.

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

-Se levantó la sesión a las 14.30 horas.

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