

**ACLARACIONES AL INFORME “INVESTIGACIÓN AL TRANSANTIAGO:
SISTEMATIZACIÓN DE DECLARACIONES HECHAS ANTE LA
COMISIÓN INVESTIGADORA, RESUMEN DE CONTENIDOS DE
LOS PRINCIPALES INFORMES TÉCNICOS, INFORMACIÓN DE
DOCUMENTOS PÚBLICOS ADICIONALES Y COMENTARIOS
CRÍTICOS”.**

Mediante la presente quisiéramos aclarar algunos conceptos aparecidos en nuestro informe sobre Transantiago, a los cuales hace mención Fernández y De Cea en su minuta “Comentario a documento de Quijada, Tirachini, Henríquez y Hurtubia sobre Transantiago”, con fecha 4 de diciembre de 2007.

En su minuta, Fernández y De Cea comentan los siguientes dos párrafos de nuestro informe:

1. “No hubo error en el cálculo del número de buses; hubo premeditación. Los estudios disponibles indican sin ambigüedades que si no se iba a construir infraestructura que aumentara las velocidades, entonces Santiago requeriría del orden de 6.500 buses. Esta cifra fue luego manipulada, en un proceso que involucró a la SECTRA y a los consultores Fernández y De Cea Ingenieros Ltda., a fin de realizar una licitación en que se exigieron dos mil buses menos, y que no pudo empezar a remediarse más que unos meses antes del 10 de febrero de 2007, y con cuestionable efectividad.”

2. “En un proceso inexplicable -y ciertamente oscuro-, que involucra a los consultores y la SECTRA, la estimación de buses es reducida a unos 4.500 buses, la cual se usa para confeccionar las bases de licitación finales. Este cambio en la estimación del número de buses necesarios puede ser considerado el punto de inflexión en la historia del diseño de Transantiago y es ciertamente una de las causas principales de su fracaso.”

Al respecto Fernández y de Cea señalan que: “no parece correcto ni justo aseverar que [en lo que se hizo] haya manipulación ni procedimiento inexplicable y oscuro”. Comprendemos que las palabras “manipulación”, “oscuro” o “premeditación” generen molestia, pues pueden interpretarse de más de una manera, y en ese contexto nos parece razonable precisar el alcance de los párrafos citados: No sucedió, como pudimos ver en los antecedentes disponibles, que el software simplemente “arrojara” cifras del orden de 4.500 buses, sino que a partir de cierto punto existió el objetivo de obtener un número (más) bajo de buses; en tal sentido, hubo premeditación. Nos es imposible determinar, y por ello no fue incluido en nuestro informe, quién instruyó a los consultores el alcanzar ese objetivo o el cómo lograrlo.

Pero algo se hizo, en definitiva, para lograr que estimaciones que estaban dando más de 6 mil buses, se convirtieran en 4.500 buses. Esto se puede lograr a través de cambiar supuestos y parámetros de modelación, codificación de la red, cobertura de la malla, menor demanda, etc. En ese sentido usamos la palabra “oscuro”, para referirnos a lo que en nuestra opinión consideramos información insuficiente para entender el proceso; por su parte, la palabra manipulación fue utilizada para referirnos a que se ajustaron determinadas

variables para lograr un nuevo objetivo, distinto del original. Si ha sido necesario hacer esta explicación, es porque ciertos términos que utilizamos no fueron lo suficientemente precisos, y por lo mismo lamentamos si se dio otra interpretación.

Fernández y De Cea hacen también otros comentarios, a los que consideramos pertinente referirnos. Por un lado, indican en su minuta que “Evidentemente estar involucrado en algo no significa necesariamente ser responsable de eso”. Estamos de acuerdo con esto, de hecho en ninguna parte de nuestro informe se dice que Fernández y De Cea sea responsable del desastre de Transantiago.

También indican que “quisiéramos enfatizar que en el paso del Escenario 11 a la flota ofertada por los operadores en el proceso de licitación nada tuvo que ver Fernández y De Cea”. Por cierto, y lo contrario no ha sido dicho por nosotros. A continuación señalan que “Si bien se ha usado el número 4.500 de manera poco rigurosa para decir que la flota del Escenario 11 coincide con la ofertada en el proceso de licitación, tal aseveración es incorrecta”. Efectivamente, nosotros pensamos de la misma forma, y así lo plasmamos en el informe, donde de hecho criticamos también a quienes han expresado aquello.

Por último, Fernández y De Cea indican que “nuestra posición persistente sobre este tema [la flota licitada] fue de advertencia a nuestras contrapartes técnicas sobre la necesidad de una flota operativa de buses mayor a la resultante del proceso de licitación”. En nuestro informe se reprodujeron las advertencias hechas por Fernández y De Cea en sus informes.

Debemos recordar que el objetivo de la elaboración de nuestro informe fue identificar las causas de los problemas que ha tenido el plan Transantiago, desde su gestación hasta su puesta en marcha, con el fin de colaborar desde un punto de vista técnico con el trabajo de la Comisión Investigadora. Esperamos que estas necesarias aclaraciones, no desvíen la atención de los temas de fondo contenidos en el informe, los que en su globalidad seguimos considerando valiosos.

Rodrigo Quijada
Alejandro Tirachini
Rodrigo Henríquez
Ricardo Hurtubia

Santiago, 8 de Diciembre de 2007.