

CENTRO INTERNACIONAL DE ARREGLO DE  
DIFERENCIAS RELATIVAS A  
INVERSIONES

CARLOS RÍOS Y  
FRANCISCO JAVIER RÍOS  
Demandantes

Contra

LA REPÚBLICA DE CHILE  
Demandada

(Caso ARB/17/16)

AUDIENCIA SOBRE EL FONDO

Día 3  
Sábado 13 de abril de 2019  
Sala A 10, IDRC  
Londres, Reino Unido

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
5411-4957-0083

COMPOSICIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Prof. GABRIELLE KAUFMANN-KOHLER,  
Presidente  
Sr. OSCAR M. GARIBALDI, Coárbitro  
Prof. BRIGITTE STERN, Coárbitro

SECRETARIADO DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Sra. MERCEDES CORDIDO-FREYTES DE KUROWSKI

ASISTENTES DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Sra. SABINA SACCO  
Sr. LUKAS MONTOYA

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
5411-4957-0083

ESTENOTIPISTAS:

Paul Pelissier, TP-TC  
Rodolfo Rinaldi, TP  
D-R Esteno  
Colombres 566  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
República Argentina  
(1218ABD)  
info@dresteno.com.ar  
www.dresteno.com.ar  
(5411) 4957-0083

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
5411-4957-0083

En representación de las demandantes:

Eduardo Silva Romero (Dechert Paris, LLP)  
José Manuel García Represa (Dechert Paris,  
LLP)  
Erica Stein (Dechert Paris, LLP)  
Luis Miguel Velarde Saffer (Dechert Paris,  
LLP)  
Mónica Garay (Dechert Paris, LLP)  
Antonio Gordillo Fernández de  
Villavicencio (Dechert Paris, LLP)  
Marie Bouchard (Dechert Paris, LLP)  
Clara Francisca Peroni (Dechert Paris,  
LLP)  
José Jareño (Dechert Paris, LLP)  
Lucía Elizalde Bulanti (Dechert London,  
LLP)  
Federico Arata (Dechert Paris, LLP)  
Judith Alves (Dechert Paris, LLP)  
Melina Mirambeaux Hernández (Dechert  
Paris, LLP)

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
5411-4957-0083

Jorge Bofill (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Ricardo Escobar (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Francisco Aninat (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Carlos Mario Ríos Velilla (Testigo)  
 Francisco Javier Ríos  
 Adriana Rivera Salcedo (GPS Group)  
 Estefanía Ponce (GPS Group)  
 Julio Gibrán Harcha Sarrás (GPS Group)  
 Edgar Moisés Mac Allister (Testigo)  
 José Manuel Ferrer Fernández (Testigo)  
 Walter Hook (Perito)  
 Annie Weinstock (Perito)  
 Angélica Castro Rodríguez (Perito)  
 Andrés López Bonilla (Perito)  
 James Dow (Perito)  
 Richard Caldwell (Perito)  
 Emmanuelle Derré (Perito)

José Jiménez Pereira (Perito)  
 Ilinca Popescu (Perito)  
 Patrick Hartigan (Perito)

En representación de la demandada:  
 Paolo Di Rosa (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Patricio Grané Labat (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Gaela K. Gehring Flores (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Alexander A. Witt (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Claudia Taveras (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Cristina Arizmendi (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Michael Rodríguez (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Kelby P. Ballena (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Christina Poehlitz (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Andrea Rodríguez Escobedo (Arnold &

Porter Kaye Scholer LLP)  
 Carolina Valdivia (Subsecretaria, Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Mairée Uran Bidegain (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Pablo Nilo Donoso (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Diego Puga  
 Patricio Pérez Gómez (Testigo)  
 Andrés Gómez Lobo Echenique (Testigo)  
 Guillermo Muñoz Senda (Testigo)  
 Luis Willumsen (Perito)  
 Hugo E. Silva (Perito)  
 Colin Becker (Perito)  
 Joaquín Pérez (Perito)  
 Matthew D. Shopp (Perito)  
 Kiran P. Sequeira (Perito)

Paul Baez (Perito)

ÍNDICE

- Interrogatorio al testigo Patricio Pérez Gómez (Continuación) (Pág. 798)
- Interrogatorio al testigo Andrés Gómez Lobo Echenique (Pág. 869)
- Interrogatorio al testigo Guillermo Muñoz Senda (Pág. 957)
- Interrogatorio conjunto a los peritos Walter Hook, Annie Weinstock, Angélica Castro Rodríguez y Andrés López Bonilla (Pág. 1023)

(A la hora 9)

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Buenos días a todos. Buenos días, señor Pérez.

SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muy buenos días.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Estamos todos listos para este tercer día, sábado? Y con mucha energía para trabajar el fin de semana.

Estábamos interrogando al testigo por parte de los demandantes. Señor Silva Romero, puede continuar su interrogatorio, por favor. Y si alguien puede cerrar la puerta, por favor. Gracias.

INTERROGATORIO AL TESTIGO PATRICIO PÉREZ GÓMEZ  
(Continuación)

SEÑOR SILVA ROMERO: Muchas gracias, señora presidenta. Muy buen día. Muy buen día, señor Pérez.

SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muy buenos días.

P: Señor Pérez: usted ayer nos dijo que el Estado se comprometió a asegurar el equilibrio económico de las concesiones a través del

índice IPK. ¿Lo recuerda?

R: Sí.

P: Y entiendo entonces que si el Estado quiere asegurar el equilibrio económico de las concesiones, lo puede hacer revisando precisamente ese índice. ¿Correcto?

R: Efectivamente.

P: Y entiendo que esto es el mecanismo de ajuste de ingreso según el índice de pasajeros-kilómetro, llamado AIPK en los nuevos contratos. ¿Correcto?

R: Así es.

P: Pero también el equilibrio económico de los contratos se puede restablecer a través de una revisión tarifaria. ¿Correcto?

R: Eh, sí, y adicionalmente a través de actualización de costos.

P: Muy bien. Muchas gracias.

Quería ahora pasar a un tema sobre la evasión -también hablamos sobre la evasión ayer- y entiendo que la evasión, para que

1 estemos claros en cuanto a los conceptos, se  
2 produce cuando un usuario incumple su  
3 obligación de pagar la tarifa. ¿Correcto?

4 R: Sí.

5 P: Y entiendo que esta obligación de pagar  
6 la tarifa está establecida en la ley chilena.  
7 ¿Correcto?

8 R: Eh, no sé si directamente en la ley  
9 chilena está establecida la obligación de pagar  
10 la tarifa. Hay una sanción en caso de aquellas  
11 personas que no la paguen.

12 P: Si vamos...

13 R: Probablemente esa ley señala que  
14 obligación de pagar la tarifa -- una ley que  
15 sanciona el no pago de tarifa.

16 P: Correcto. Y esa ley entiendo que es la  
17 ley 18.290.

18 R: Es posible. No lo recuerdo en este  
19 momento.

20 Vamos a entregar la ley para que la veamos  
21 todos. Se trata del exhibit R-399 para el

1 expediente. Es la ley, como decía, 18.290. Es  
2 una ley que tiene solamente dos hojas -- ah, el  
3 extracto que le estamos dando, perdón, tiene  
4 dos hojas. Y en la segunda hoja...

5 R: Sí.

6 P: ...tiene una sección que se llama "Las  
7 obligaciones de los pasajeros". ¿Correcto?

8 R: Sí.

9 P: Y esta sección solo tiene un artículo,  
10 que es el artículo 88, y este artículo  
11 establece que los pasajeros tienen la  
12 obligación de pagar la tarifa. ¿Es eso  
13 correcto?

14 R: Sí.

15 P: Entonces yo creo que podemos estar de  
16 acuerdo que la obligación de pagar la tarifa  
17 está en la ley, y me imagino que podemos estar  
18 de acuerdo también en que le corresponde al  
19 Estado chileno velar por el cumplimiento de la  
20 ley. ¿Sí o no?

21 R: Efectivamente, y de los contratos.

1 P: Muy bien.

2 Ahora quisiera que conversáramos sobre el  
3 tema de la infraestructura, señor Pérez. Y lo  
4 primero que quiero confirmar es si usted está  
5 de acuerdo conmigo en que, y es algo que usted  
6 dice, la infraestructura es un aspecto de  
7 evidente importancia para mejorar el transporte  
8 público en Santiago. ¿De acuerdo?

9 R: Estoy de acuerdo.

10 P: Y si podemos ir a la pestaña número 2 del  
11 libro azul que estábamos consultando ayer. En  
12 la pestaña número 2 encontramos el documento C-  
13 135, para la transcripción, y aquí está la  
14 resolución que aprueba el Plan Maestro de  
15 Infraestructura de Transporte Público 2011-2015  
16 para la provincia de Santiago, y entiendo que  
17 usted conoce este documento.

18 R: Sí, lo conozco.

19 P: Y este documento es del 30 de junio de  
20 2011. ¿Correcto?

21 R: Así es.

1 P: Si vamos a la última página de este  
2 documento, por favor, señor Pérez. Allí después  
3 del "publíquese, anótese y comuníquese" vemos  
4 toda una serie de firmas.

5 R: Hmm hmm.

6 P: ¿"Hmm hmm" quiere decir "sí"?

7 R: Sí.

8 P: Gracias. Y vemos, por ejemplo, primero la  
9 firma del ministro de Hacienda, ¿correcto?

10 R: Así es.

11 P: Y después vemos la firma del ministro de  
12 Obras Públicas. ¿Correcto?

13 R: Sí.

14 P: También está el ministro de  
15 Planificación. ¿Correcto?

16 R: Sí.

17 P: Ministro de Vivienda. ¿Correcto?

18 R: Sí.

19 P: Y después vemos la firma del ministro de  
20 Transportes, es decir, el señor Errázuriz.

21 ¿Correcto?

1 R: Sí.

2 P: Y cuando el señor Errázuriz firmó...

3 R: Y falta la firma del intendente.

4 P: Sí, ya voy a llegar, no se preocupe.

5 Cuando el señor Errázuriz firmó esta resolución  
6 que aprueba el Plan Maestro en junio de 2011  
7 usted era el jefe de Gabinete del ministro  
8 Errázuriz, ¿no es cierto?

9 R: Así es. En estricto rigor, ya estaba  
10 desempeñando las tareas junto al equipo para  
11 llevar adelante todo el proceso de  
12 reestructuración del contrato.

13 P: Entendido. El señor Errázuriz no es un  
14 testigo en este arbitraje. ¿Usted conversó con  
15 el ex ministro Errázuriz antes de redactar sus  
16 declaraciones en este caso? ¿Sí o no?

17 R: Siempre he conversado con él, digamos,  
18 pero no respecto exactamente de lo que iba a  
19 declarar.

20 P: ¿Conversó usted sobre el contenido de sus  
21 declaraciones escritas que ha presentado en

1 este caso?

2 R: Con el ex ministro Errázuriz, no.

3 P: ¿Y conversó con él antes de venir a esta  
4 audiencia para recordar ciertos aspectos de los  
5 hechos de este caso? ¿Sí o no?

6 R: De manera muy general.

7 P: Y para ser completos, efectivamente, si  
8 volvemos a esta última página vemos que hay una  
9 firma también del intendente de la región  
10 metropolitana de Santiago. ¿Correcto?

11 R: Así es. Sí.

12 P: Ahora, si vamos a la segunda página de  
13 este documento, allí vamos a encontrar los  
14 considerandos de esta resolución. ¿Los ve  
15 usted, señor Pérez?

16 R: Sí.

17 P: Y el considerando quinto dice lo  
18 siguiente: "El PMITP..." -el Plan Maestro- "...que  
19 se aprueba mediante el presente acto  
20 administrativo". O sea, hace referencia a un  
21 acto administrativo. ¿Correcto?

1 R: Es lo que dice ahí. Sí.

2 P: Es decir, según entiendo yo, esta  
3 resolución se autocalifica de acto  
4 administrativo. ¿Correcto?

5 R: Es lo que dice ahí.

6 P: Muy bien. Y usted afirma en su segunda  
7 declaración, y podemos ir al párrafo 38. En el  
8 párrafo 38 de su segunda declaración usted dice  
9 lo siguiente: "El Plan Maestro no podía crear  
10 expectativas que todas las obras ahí descritas  
11 se cumplirían ni que el...

12 R: ¿Dónde está leyendo? Perdón. No partió  
13 por el principio creo.

14 P: "En cualquier caso". ¿Lo ve?

15 R: Sí.

16 P: Y después sigue "el Plan Maestro". Y si  
17 vamos hacia el final de este párrafo, usted ve:  
18 "Al poder alterarse y al estar conceptualmente  
19 sujeto a ser modificado, el Plan Maestro no  
20 podía crear expectativas que todas las obras  
21 ahí descritas se cumplirían ni que el

1 establecimiento de dicho plan creaba  
2 obligaciones legales para el Estado". ¿Sí ve  
3 esa frase?

4 R: Sí.

5 P: Yo asumo sin embargo que una resolución  
6 firmada por todos estos ministros que se  
7 autocalifica de acto administrativo crea  
8 obligaciones legales para el Estado. ¿Sí o no?

9 R: No estoy de acuerdo. ¿Puedo desarrollar  
10 más la respuesta?

11 P: Déjeme hacerle una pregunta antes. ¿Es  
12 usted abogado?

13 R: No.

14 P: Bien.

15 R: Perdón. ¿Puedo desarrollar más mi  
16 respuesta?

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

18 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muchas gracias.

19 Señalo esto porque en cualquier plan de  
20 inversión o cualquier plan de infraestructura  
21 su seriedad depende esencialmente de que se

1 escriba con el mayor detalle posible la  
 2 aspiración del conjunto de proyectos que lo  
 3 componen, y en este plan en particular hay  
 4 definidas una serie de aspectos que son  
 5 relevantes del plan y cambia respecto de la  
 6 visión que existía respecto de la  
 7 infraestructura en la versión anterior de  
 8 Transantiago porque prioriza principalmente  
 9 aquellos aspectos que pueden ser gatillados más  
 10 tempranamente en el plan de inversiones, como  
 11 son los paraderos y las estrategias de  
 12 fiscalización para cómo se utilizan las vías.

13 En tercer lugar, aparecen priorizados los  
 14 aspectos de los corredores, que yo diría que  
 15 era el baluarte del modelo previo que está muy  
 16 basado en el concepto de BRT y el sistema en  
 17 Transantiago hoy en día no es un sistema de  
 18 BRT. Por lo tanto lo que hace este plan es  
 19 describir de la manera más detallada posible el  
 20 conjunto de proyectos que podrían formar parte  
 21 pero en la administración chilena los planes se

1 van -tal como lo dice el propio documento-  
 2 revisando año a año y la definición de los  
 3 presupuestos es anual. Y cualquier proyecto de  
 4 inversión hoy en día está sujeto a todas las  
 5 aprobaciones propias que exige la propia ley.

6 Por lo tanto cuando uno define un proyecto  
 7 debe seguir todos los protocolos de un estudio  
 8 de ingeniería básica, un estudio de ingeniería  
 9 detallado, y después todos los permisos propios  
 10 de su ejecución. Y por eso señalo que no es una  
 11 obligación en sí mismo, porque está sometido,  
 12 por definición, a las propias leyes que  
 13 conforman todo el Estado chileno.

14 Por eso defino que no puede haber una  
 15 obligación respecto de proyectos que están  
 16 ejemplificados como aspiración dentro de un  
 17 plan.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

19 SEÑOR SILVA ROMERO: Ya está. Con la venia,  
 20 señora presidenta.

21 COÁRBITRO GARIBALDI: ¿Quiere, quiere...--

1 por favor, clarifique eso. El plan está  
 2 definido como aspiración dentro de un plan.  
 3 Esa parte no la entiendo. Parece circular.

4 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí, sí. Quizá me expresé  
 5 mal.

6 Es un plan y por lo tanto tiene un conjunto  
 7 de proyectos que son los que en ese momento se  
 8 definen como la aspiración a ejecutar. Es eso -  
 9 - me expresé mal, quizás.

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Gracias.

11 SEÑOR SILVA ROMERO: Con la venia, señora  
 12 presidenta.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

14 SEÑOR SILVA ROMERO: Señor Pérez: el Plan  
 15 Maestro -creo que ya lo establecimos- fue  
 16 aprobado en junio de 2011. ¿Correcto?

17 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Así es.

18 P: Y en ese momento ustedes en el Ministerio  
 19 de Transportes ya estaban negociando con los  
 20 operadores del Transantiago. ¿Correcto?

21 R: Sí.

1 P: Y usted y su equipo mencionaron este Plan  
 2 Maestro durante las negociaciones con los  
 3 operadores. ¿Correcto?

4 R: Así es.

5 P: Si vamos -para tener eso totalmente  
 6 claro- a la pestaña número 4. Este es un  
 7 documento que ya vimos ayer. Es el documento R-  
 8 296 para la transcripción. Es el correo que  
 9 usted envió a los operadores con el documento  
 10 de trabajo. Y algo que olvidé establecer ayer y  
 11 que me parece importante es: si vemos las  
 12 direcciones electrónicas de los destinatarios,  
 13 vemos la de un señor Domic, que trabajaba en  
 14 Alsacia. ¿Correcto?

15 R: Sí, era el gerente general de Alsacia.

16 P: Gracias. Y si ahora vamos a la página 61  
 17 de 84, por favor, señor Pérez. 61 de 84.

18 R: Hmm hmm. Sí.

19 P: Allí vemos una sección que se titula  
 20 "Otros temas a tener en consideración", y 1.1,  
 21 "Infraestructura". ¿Correcto?

R: Sí.

P: ¿Y podría usted por favor leer en voz alta el primer párrafo de esa sección, señor Pérez?

R: Sí, claro. "El Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público de Santiago establecido en la ley número 20.378 tiene como objetivo mejorar la experiencia de viaje de los usuarios de Transantiago y entregar las condiciones que permitan una operación más eficiente de los buses. Para esto el plan contempla obras para elevar el estándar de los actuales paraderos y zonas pagas y mejorar su mantención, extender y sacar mayor provecho de la actual red de pistas Solobus por medio de un sistema automático de cámaras de fiscalización y la construcción de cien kilómetros de corredores de buses y vías para tráfico mixto".

P: Un poco para regresar atrás, este documento fue el documento que usted le envía a

los operadores para que sirva de base de las negociaciones con ellos. ¿Correcto?

R: Así es, y fue también conversado con ellos durante las sucesivas reuniones.

P: A eso voy. Si vamos por favor a la pestaña número 3 en este libro -- perdón, aquí vemos el exhibit R-291, para la transcripción, y este es un correo que usted, señor Pérez, envió a los operadores el 4 de agosto de 2011. ¿Correcto?

R: Sí.

P: Y allí vemos nuevamente que uno de los destinatarios es el señor Domic. ¿Correcto?

R: Sí. Como el resto de los gerentes generales de las otras empresas.

P: Es decir, es un correo que usted envía a los operadores.

R: Sí, porque todo el proceso fue siempre a todas las empresas de manera homogénea.

P: Y a este correo usted adjunta, y lo podrá ver en las páginas siguientes, una versión

anterior del documento de trabajo que vimos hace un instante. ¿Correcto?

R: Sí.

P: Y aquí entiendo yo que todavía no se habían incorporado los comentarios, observaciones y sugerencias de los operadores. ¿Correcto?

R: En estricto rigor, este primer documento sí contemplaba ya todas las conversaciones previas con los operadores, con todos. Las reuniones con ellos comenzaron en el mes de abril. Por lo tanto este documento sí incorporaba las opiniones de todos los operadores también. Fueron documentos sucesivos. Estas son dos versiones.

P: Pero después de este documento llegan más comentarios de los operadores. ¿Correcto?

R: Y también consideraciones nuestras; no solo de los operadores.

P: Muy bien.

R: Por lo tanto la diferencia entre este

documento y el siguiente son opiniones de todos los operadores y también nuestras.

P: Entendido.

Si vamos específicamente, por favor, señor Pérez, a la página 34 del documento de trabajo, allí vemos, al final de esa página, un capítulo 1.3, "Infraestructura". ¿Lo ve?

R: Sí.

P: Y en este párrafo, a diferencia de la versión siguiente que vimos, no se hace todavía una referencia al Plan Maestro. ¿Correcto?

R: Así es.

P: Bien. Ahora quisiera, señor Pérez, que por favor vayamos al párrafo 73 de su primera declaración. Y en el párrafo 73 de su primera declaración usted dice: "Esta iniciativa del DTPM recibió comentarios positivos de los operadores..." -está hablando de las cámaras-

R: Ajá.

P: "...ya que las cámaras resultaban muy eficaces en disuadir a los conductores de

1 vehículos particulares de entrar en esos  
2 carriles. A diferencia de la construcción de  
3 vías segregadas que demoraban mucho tiempo en  
4 habilitarse, las cámaras fiscalizadoras  
5 lograban el mismo cometido mucho más rápido y  
6 tenían el beneficio añadido de no atraer  
7 resistencia de los vecinos de las zonas donde  
8 se instalaban". ¿Sí ve esa frase?

9 R: Sí.

10 P: Y entiendo que usted dice aquí que la  
11 construcción de las vías segregadas demoraba  
12 mucho tiempo en habilitarse. ¿Correcto?

13 R: Sí, es justamente lo que explicaba antes  
14 relativo a que los proyectos de infraestructura  
15 más complejos que requieren, por ejemplo,  
16 expropiaciones, están condicionados a una serie  
17 de aprobaciones de mucha mayor complejidad y  
18 eso fue justamente tratado con todas las  
19 empresas durante todo este proceso desde abril  
20 hasta septiembre, y eso implicaba que la  
21 prioridad del plan en vez de ser corredores,

1 como lo había sido el pensamiento original de  
2 Transantiago en el año 2007, tenía que  
3 focalizarse en gestionar la infraestructura  
4 vigente de manera que los buses tuvieran la  
5 mayor prioridad posible.

6 Previo al año 2011 no habían cámaras de  
7 fiscalización, y es el instrumento que puede  
8 ser equivalente quizá lo que hay aquí en  
9 Londres, que permite en el fondo que los  
10 vehículos no utilicen las pistas de buses y,  
11 por lo tanto, tengan mayor velocidad y tengan  
12 un buen desempeño con muy poca interferencia a  
13 la ciudad y a lo urbano, y por lo tanto con  
14 buena recepción por parte de la ciudadanía.

15 P: Y entonces ustedes en lugar de construir  
16 esas vías segregadas instalaron lo que usted  
17 llama cámaras fiscalizadoras. ¿Correcto?

18 R: No, no es correcto. Como dije, el plan  
19 tenía prioridad. Las tres que se señalaban ahí  
20 constaba de tres programas. Una de las  
21 dimensiones del programa contemplaba la

1 ejecución de cámaras de fiscalización que, si  
2 mal no recuerdo, en el año 2011 eran algo así  
3 como cien, y se duplicaron hacia el año  
4 2013/2014, pero partieron simultáneamente todos  
5 los estudios y la ejecución de los proyectos de  
6 corredores con la ingeniería básica, y aquellos  
7 que estaban más avanzados siguieron con las  
8 ingenierías más detalladas.

9 En un ciclo de proyecto, por ejemplo un  
10 proyecto de cien millones de dólares que puede  
11 ser el monto de un corredor, en las etapas  
12 tempranas que pueden tardar entre uno o dos  
13 años, se ejecutan los estudios básicos de  
14 ingeniería y que proporcionalmente reflejan  
15 algo así como un 2 por ciento o 6 por ciento de  
16 la inversión. En la primera etapa de básica,  
17 cerca de un 2 por ciento; en la segunda etapa,  
18 cerca de un 6 o un 8 por ciento de la inversión  
19 total. Por lo tanto, lo que nosotros gatillamos  
20 en este momento fue, en paralelo, el estudio de  
21 todos estos corredores para avanzar a

1 posterioridad con su construcción y con los  
2 permisos que debían cumplir y sujetos, por lo  
3 tanto, a todas las condiciones de la normativa.  
4 Y, en paralelo, la ejecución de estas cámaras  
5 de fiscalización, que permitía actuar  
6 rápidamente.

7 Por lo tanto, el plan contemplaba no apostar  
8 solamente a los corredores sino actuar  
9 directamente sobre la ciudad de inmediato.

10 P: Si vamos a la pestaña 2, señor Pérez, es  
11 nuevamente el Plan Maestro. Y si vamos  
12 específicamente a la página 21, por favor; dos,  
13 uno. Para el expediente, es el exhibit C-135. Y  
14 en la página 21 vemos un título, Programa 2,  
15 medidas de gestión y conservación; Cronograma  
16 detallado de costos y Organismos encargados de  
17 ejecución y financiamiento. Y vemos el título  
18 que sigue: Sistema de cámaras de fiscalización.

19 Entonces, este es un cronograma detallado de  
20 costos y organismos encargados de ejecución y  
21 financiamiento de este sistema de cámaras de

1 fiscalización. ¿Correcto?

2 R: Sí.

3 P: Y este cronograma detallado, señor Pérez,  
4 identifica año a año la inversión prevista en  
5 el Plan Maestro para esas cámaras de  
6 fiscalización en millones de pesos. ¿Correcto?

7 R: La inversión proyectada, sí.

8 P: Y estaba previsto que esa inversión  
9 aumentaría de año a año. ¿Correcto?

10 R: En función de la planificación de cada  
11 uno de los propios los proyectos, como señalaba  
12 recién, dependía del ciclo de ejecución de los  
13 proyectos.

14 P: O sea, la respuesta es sí, en función de  
15 esa proyección. ¿Correcto?

16 R: En la mejor estimación que tenía en ese  
17 momento del tiempo acerca de cómo se podrían  
18 desplegar esos proyectos.

19 P: Cuando vemos esta tabla vemos que la  
20 inversión está proyectada, que va a aumentar  
21 año a año. ¿Correcto?

1 R: Sí.

2 P: Y en las tres últimas columnas de esta  
3 tabla vemos que se dice quién ejecuta la  
4 inversión. ¿Correcto?

5 R: Sí.

6 P: Y después vemos quién la financia.  
7 ¿Correcto?

8 R: Sí.

9 P: Y se trata -- y tercero, quién financia  
10 del 2012 al 2015. ¿Correcto?

11 R: Sí.

12 P: Y se trata del Ministerio de Transportes.  
13 ¿Correcto?

14 R: Así es.

15 P: Ahora, ¿entiendo que en el 2011, señor  
16 Pérez, sí o no, se instalaron 110 cámaras?

17 R: Creo que termina el año 2011  
18 efectivamente con 110 cámaras. Sí.

19 P: Ese lo podemos ver. Es el párrafo 72 de  
20 su primera declaración.

21 R: Sí.

1 P: Ah, lo confirma, muy bien.

2 R: Sí.

3 P: Y esas cámaras se instalaron -- esas 110  
4 cámaras se instalaron antes de la firma de los  
5 nuevos contratos de concesión. ¿Correcto?

6 R: Sí.

7 P: Y entiendo que en el 2013 se instalaron  
8 otras 124 cámaras. ¿Le parece a usted esa ser  
9 una cifra correcta?

10 R: Creo que sí. Sí.

11 P: Bueno, es lo que dice la República de  
12 Chile en el párrafo 521 de su contestación...

13 R: No recuerdo exactamente todos los  
14 números. Por eso hago...

15 P: Sí, yo lo único que quiero es confirmar  
16 cuántas cámaras se instalaron. Y entiendo que  
17 también dice Chile en el párrafo 521 de la  
18 contestación que entre 2015 y 2016 se  
19 instalaron solo 39 cámaras. ¿Le parece eso  
20 correcto?

21 R: No tengo la Contestación acá...

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Perdón. Perdón, Señora  
2 presidenta: si el señor Silva Romero va a  
3 seguir leyendo párrafos del Memorial de  
4 Contestación y haciendo preguntas sobre cifras  
5 precisas, pediría que por favor le permitan al  
6 testigo ver el documento al que se está  
7 refiriendo para que él mismo pueda comprobar lo  
8 que contiene. Gracias.

9 SEÑOR SILVA ROMERO: No hay necesidad,  
10 porque estamos pasando a otra pregunta, señora  
11 presidenta.

12 Entiendo, señor Pérez, sí o no, que el Plan  
13 Maestro preveía que se habilitaran 700 cámaras  
14 entre 2011 y 2015. ¿Es eso correcto?

15 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: No lo recuerdo.

16 P: Si vamos a la página 19 del Plan Maestro...

17 R: Ajá.

18 P: Vemos el punto 3, arriba de la página.

19 R: Sí.

20 P: Y ahí dice: "Aumentar sustancialmente el  
21 número de puntos con cámaras de fiscalización.

1 Para esto se habilitarán 700 puntos con  
2 cámaras." ¿Lo ve usted?

3 R: Sí.

4 P: Y es mi entendimiento que nunca se  
5 instalaron 700 cámaras, se instalaron mucho  
6 menos. ¿Correcto?

7 R: No tengo las cifras finales ahora hacia  
8 el 2018.

9 P: Eso lo podremos verificar.

10 Muchas gracias, señor Pérez.

11 Señora presidenta: yo no tengo más  
12 preguntas.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

14 ¿Tiene la República de Chile otras preguntas  
15 de redirect? Señor Grané, por favor.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias, señora  
17 presidenta.

18 Señor Pérez: esta mañana y ayer los abogados  
19 de los demandantes, el señor Silva Romero, le  
20 hizo varias preguntas sobre lo que llamó el  
21 documento de trabajo, que es el R-296, y se le

1 dio a usted una copia de este documento.

2 ¿Podría por favor usted describir el proceso de  
3 preparación y el propósito de ese documento de  
4 trabajo en la etapa de negociación de los  
5 nuevos contratos y las varias presiones que  
6 existieron?

7 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí. Bueno la  
8 construcción -un poco lo que le comentaba al  
9 abogado recién-, yo diría que una de las  
10 características del proceso que comenzó en  
11 abril de 2011 fue un proceso de restablecer la  
12 confianza entre la autoridad y los operadores  
13 de transporte, dado que había ocurrido y se  
14 sostenía sobre el sistema una muy mala calidad  
15 de servicio. Había una presión política muy  
16 fuerte, que llevaba a una situación de  
17 conflicto permanente, no solamente la autoridad  
18 por las empresas, sino por ejemplo de las  
19 empresas mismas operadoras de transportes. Por  
20 ejemplo, con los operadores tecnológicos, con  
21 los que prestaban los servicios

1 complementarios. Y por lo tanto el mandato que  
2 recibió el equipo que yo lideré era de  
3 establecer esa confianza nuevamente. Recuerdo  
4 que el ministro Errázuriz -que recién señalaba  
5 el abogado- lo primero que hizo

6 y creo que esto pasó en la primera semana  
7 que él llegó- fue tener una reunión con cada  
8 operador donde dijo: "Le voy a dar una mañana,  
9 o el día completo, y quiero que me explique  
10 todo lo que usted cree que puede mejorar". Y  
11 eso lo hizo con cada una de las empresas.

12 Por lo tanto, el proceso que se describe a  
13 través de estos dos documentos de manera muy  
14 sintética fue un proceso donde nosotros como  
15 equipo nos reuníamos con cada una de las  
16 empresas, escuchábamos en primer lugar cuáles  
17 eran sus aprehensiones respecto de cómo el  
18 sistema podía mejorar, y de la misma forma  
19 nosotros capturábamos información y opiniones  
20 respecto de otros actores.

21 Eso fue lo que fue dando lugar a un proceso

1 que buscamos que siempre fuera de la manera más  
2 transparente posible. Teníamos el riesgo de que  
3 se estableciera que estábamos en una actitud  
4 muy pro operadores por el hecho de estarlos  
5 escuchando, dada la situación de conflictividad  
6 que teníamos. Y lo que hicimos para eso fue  
7 tener un proceso en el que nos reuníamos con  
8 cada una de las empresas de manera agendada,  
9 recibéndolos a todos semanalmente con una  
10 agenda semanal en donde los recibíamos a cada  
11 uno de ellos. Recibíamos opiniones y nosotros  
12 íbamos presentando aspectos que sintetizábamos  
13 respecto de nuestra opinión y de la que íbamos  
14 recolectando de parte de ellos.

15 Y un aspecto que queda reflejado, si miramos  
16 este último documento que yo envié y la  
17 naturaleza de los contratos que finalmente se  
18 firmaron de hecho son distintos porque incluso  
19 en esa etapa final aplicamos -- no sé si el  
20 concepto es correcto, pero entiendo que se  
21 llama la Nación más favorecida. Y es que si,

1 por ejemplo, nos sentábamos a conversar con  
 2 Alsacia y Express y de esa conversación, para  
 3 poder optimizar el precio por pasajero  
 4 transportado, que era una de las variables  
 5 relevantes, la empresa nos decía: "Este aspecto  
 6 me produce demasiado riesgo", y nosotros  
 7 evaluábamos que era un aspecto que podía ser  
 8 modificado sin alterar significativamente el  
 9 objetivo para el cual estaba ese aspecto.  
 10 Nosotros lo cambiábamos, pero lo cambiábamos  
 11 para todos los operadores, para todos los  
 12 contratos. Y lo mismo hacíamos con el resto de  
 13 las empresas.

14 Por lo tanto, el contrato que tuvo lugar es  
 15 esencialmente el mismo contrato para todas las  
 16 empresas, salvo un solo factor que fue  
 17 diferente en el caso Alsacia y Express, y es  
 18 que justamente el índice de equilibrio del  
 19 contrato y el factor AIPK que mencionábamos se  
 20 contemplaba la posibilidad de que las empresas  
 21 definieran fijo ese parámetro transcurrido el

1 primer año.

2 Si la expectativa de la empresa era que la  
 3 demanda creciera, la empresa decía: "Quiero que  
 4 fijen ese parámetro con los próximos 12 meses  
 5 porque eso va a setear, va a definir el nivel  
 6 con el cual se me va a comparar de allí en  
 7 adelante y se vigile el nivel del contrato." Y  
 8 Alsacia y Express fue la única empresa que optó  
 9 por no tomar esa posibilidad y quedarse con el  
 10 AIPK previo.

11 Por lo tanto, para nosotros fue un indicio  
 12 de que efectivamente la empresa no tenía  
 13 expectativas finalmente de incremento de  
 14 demanda. Y eso es algo bien central, porque lo  
 15 único que nosotros buscábamos, actuando de  
 16 buena fe, el Estado en conjunto con las  
 17 empresas, era que eleváramos la calidad del  
 18 servicio y por lo tanto finalmente entregáramos  
 19 a los usuarios lo que esperaban. Y ahí me  
 20 permito hacer un juicio quizás más personal, de  
 21 leer la Contestación y los documentos me da la

1 impresión de que aquí se pusiera al Estado y  
 2 nosotros como sus representantes como personas  
 3 que estaban buscando que las empresas tuvieran  
 4 un perjuicio, y era exactamente lo contrario lo  
 5 que le dijimos a muchos de los que están aquí  
 6 hoy día: que nuestro interés era que el  
 7 servicio a los usuarios fuera bueno. Y si el  
 8 servicio a los usuarios debía ser bueno, lo que  
 9 debían buscar por lo tanto es que las empresas  
 10 fueran estables. Ese era el propósito. Si yo  
 11 voy a estar en una situación de conflicto con  
 12 una empresa que está en problema, obviamente el  
 13 servicio que van a recibir las personas no es  
 14 el adecuado.

15 Y me da la impresión de que lo que no queda  
 16 recogido en lo absoluto acá es justamente que  
 17 la empresa, al prestar un servicio público, su  
 18 primer deber era las personas y los ciudadanos.

19 Por lo tanto, a propósito de la pregunta, el  
 20 proceso fue un proceso donde los principios que  
 21 señalábamos y que están recogidos en varios de

1 los documentos son principios a los que siempre  
 2 aspirábamos para resolver problemas, nos  
 3 guiábamos por el espíritu de entregar un buen  
 4 servicio, un sistema sostenible en el largo  
 5 plazo. Y bueno, efectivamente nadie es  
 6 infalible. Uno puede siempre cometer pequeños  
 7 errores, pero ahí la voluntad y los principios  
 8 son los que a uno lo deben guiar.

9 Por lo tanto, solo señalar que el proceso  
 10 buscó ser lo más transversal, transparente y de  
 11 colaboración con cada una de las empresas, y no  
 12 es lo que queda reflejado acá. Pareciera que es  
 13 un Estado que está imponiendo y efectivamente  
 14 fue un proceso de co-construcción en conjunto  
 15 con todos los actores.

16 P: Otro aspecto sobre este documento de  
 17 trabajo, el R-296, sobre el que se le preguntó,  
 18 el señor Silva Romero le hizo una pregunta  
 19 sobre un concepto que está contenido -lo  
 20 refirió él a la página 58 de ese documento- y  
 21 le pidió que viera en esa página el concepto

1 del equilibrio del negocio. Quería preguntarle,  
 2 señor Pérez, usted como jefe negociador por  
 3 parte del Estado y participe de este proceso,  
 4 ¿nos podría decir en qué consistía ese  
 5 equilibrio del negocio descrito en ese  
 6 documento, y específicamente si se entendía por  
 7 ese concepto que habría un nivel de demanda o  
 8 EBITDA mínimo que sería garantizado por el  
 9 Estado bajo los nuevos contratos?

10 SEÑOR SILVA ROMERO: Objeción, la segunda  
 11 pregunta es leading. La primera era abierta,  
 12 pero la pregunta ya tiene que ser simplemente  
 13 olvidada porque ya el testigo sabe lo que tiene  
 14 que responder.

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: Señora presidenta: en lo  
 16 absoluto es una pregunta leading. Le pregunté  
 17 si en su experiencia como negociador ese  
 18 concepto se entendía como un nivel de mínimo  
 19 demanda o EBITDA o mínimo. Si no es cierto,  
 20 puede decir que no es cierto. Si lo es, puede  
 21 decir que sí. Es sí o no. No es leading en lo

1 absoluto.

2 SEÑOR SILVA ROMERO: Sí o no es una pregunta  
 3 leading en mi humilde opinión, miembros del  
 4 Tribunal.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien, voy a  
 6 hacer yo la pregunta. Hablamos del equilibrio  
 7 financiero económico de los contratos. ¿Qué --  
 8 cómo define usted esta noción?

9 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: El contrato contemplaba  
 10 esencialmente dos mecanismos: un mecanismo --  
 11 el sistema de trans -- cualquier operación de  
 12 transporte, su variable de estructura de costos  
 13 es en función de la cantidad de kilómetros que  
 14 recorre, más o menos. Ese es como el principal  
 15 elemento que genera costos. Requiere buses,  
 16 requiero combustible, requiero conductores para  
 17 que operen de manera muy general. Obviamente  
 18 hay otros costos como terminales y una serie de  
 19 otras dimensiones. Pero esencialmente el  
 20 parámetro más relevante -- y efectivamente los  
 21 especialistas manejan el concepto que se llama

1 "ingreso por kilómetro recorrido".

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Es el indicador  
 3 IPK.

4 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: El famoso indicador IPK.  
 5 Por lo tanto, cuando uno define la cantidad de  
 6 pasajeros que se suben en cada kilómetro en  
 7 promedio, está directamente relacionado los  
 8 ingresos con la estructura de costos. Por eso  
 9 como un aspecto central en el equilibrio del  
 10 negocio tenía que vigilarse la coherencia de  
 11 ese parámetro. Por lo tanto, si por ejemplo la  
 12 demanda sube y empiezan a haber personas que no  
 13 pueden subirse a los buses porque están  
 14 demasiado llenos, los kilómetros tienen que  
 15 subir. Y de alguna manera en ese momento, si  
 16 bien sube la demanda y ese indicador sube, la  
 17 empresa por ejemplo podría definir que hay que  
 18 colocar más frecuencias de servicio para que se  
 19 mueva la demanda junto con la oferta. En  
 20 algunos casos eso no es necesario y por lo  
 21 tanto mejora el índice de IPK. Y lo mismo

1 ocurre al contrario.

2 Si yo tengo una operación, por ejemplo, con  
 3 una frecuencia mínima, no puedo operar buses  
 4 menos de cada de 15 minutos y esa es la  
 5 restricción y la demanda cae, yo no puedo  
 6 quitar kilómetros porque tengo que darle a las  
 7 personas que se quedan en el sistema el mismo  
 8 nivel de servicio. Por lo tanto, ahí el índice  
 9 de IPK se deteriora. ¿Y qué es lo que está  
 10 ocurriendo en la práctica? La estructura de  
 11 costos de la empresa se mantiene rígida y la  
 12 demanda cayó, y por lo tanto los ingresos  
 13 cayeron. Y la empresa recibía ingresos de dos  
 14 componentes: los pasajeros transportados y los  
 15 kilómetros recorridos.

16 Por lo tanto, el aspecto central de  
 17 equilibrio del contrato era el IPK, de manera  
 18 que si ese indicador se movía y se desviaba  
 19 existían las reglas que aparecen y que creo que  
 20 no es el caso a detallar. Porque efectivamente  
 21 si caía la demanda y la estructura de costos no

1 se podía modificar, los mecanismos de  
2 compensación regulaban eso para que la empresa  
3 volviera al equilibrio de su contrato.

4 Y luego otros aspectos son esencialmente los  
5 de precios. Adicionalmente, el contrato  
6 contemplaba que habían factores exógenos de la  
7 gestión de la empresa que podían afectarlo. Por  
8 ejemplo, aparecía una nueva normativa laboral  
9 que induce a que los costos de los  
10 conductores -- y eso era una decisión de la  
11 gestión de la empresa, también eso era  
12 contemplable como un factor de desequilibrio  
13 del contrato. Pero hay muchos otros aspectos  
14 que la empresa gestiona por sí misma, que son  
15 parte inherente de su estructura de costo, y  
16 voy a recordar uno que creo que no era  
17 gestionado por Alsacia y Express, o por lo  
18 menos no lo conocí.

19 Pero por ejemplo como el combustible es muy  
20 sensible a la estructura de los costos, el  
21 tener sesiones de capacitación con los

1 conductores para modelar la forma en que ellos  
2 conducen, cómo aceleran el bus, tiene un  
3 impacto marginal enorme, porque si eso genera  
4 10 por ciento menos de gasto de combustible, la  
5 estructura de costos se va cayendo y eso hace  
6 que la empresa tenga más rentabilidad y más  
7 EBITDA.

8 Por eso la conclusión es que nosotros nunca  
9 dijimos que íbamos a regular EBITDA. El  
10 equilibrio del contrato centralmente era por  
11 IPK. Tampoco por ingresos. De hecho, en el  
12 memorial de los demandantes hay un gráfico que  
13 en mi opinión es erróneo, porque dice que había  
14 una banda de demanda en función del tiempo  
15 garantizada. Y si ustedes miran los documentos  
16 y el contrato, la banda habla de IPK y demanda,  
17 no demanda y tiempo. No es la demanda lo que  
18 está asegurada, sino que estructura una curva  
19 para ver cómo reacciona el IPK frente a  
20 distintos escenarios.

21 Por lo tanto, por eso puedo dar fe y por eso

1 también tuve la disposición de venir acá,  
2 porque creo que con responsabilidad puedo  
3 asegurarles que nunca eso fue entregado por el  
4 Estado chileno.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Así dice que no  
6 hay garantía del EBITDA, pero hay una relación  
7 más o menos directa.

8 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Relevante.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Entre el IPK y  
10 el EBITDA.

11 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Así es. Así es. Muy  
12 directa. Pero hay una serie de otros factores  
13 que afectan el EBITDA que no están controlados  
14 y que son esencialmente gestión de la empresa.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Que son  
16 endógenos.

17 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Claro.

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Vaya por favor de nuevo  
20 en este documento R-296 a la página 20, no sé  
21 si todavía lo tiene en su mesa, el R-296.

1 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: ¿20 de 84?

2 P: Correcto -- No, perdón. 36 de -- es la  
3 página 36 de 84, es la numeración que tiene en  
4 la parte inferior derecha de ese documento.

5 Y en esa sección, sección D.7, se habla del  
6 mecanismo de ajuste de ingresos AIPK, a  
7 propósito de lo que usted estaba explicando  
8 hace un minuto. Y vaya por favor a la  
9 subsección D.7.2, que está en la página  
10 siguiente.

11 R: Sí.

12 P: Y pasando -- en esa misma subsección en  
13 la página 22, al final verá, antes, justo antes  
14 de la sección D.8, que dice EV benchmark igual  
15 9 por ciento. ¿Puede explicar qué entendía  
16 usted por eso?

17 SEÑOR SILVA ROMERO: Objeción, señora  
18 presidenta. Yo no hice ninguna pregunta sobre  
19 este tema durante el contrainterrogatorio...

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: Señora presidenta, el  
21 señor Silva Romero...

1 SEÑOR SILVA ROMERO: Beyond the scope.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: ¿Puedo proceder?

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: El señor Silva Romero le  
5 hizo preguntas a este testigo sobre ese  
6 documento y sobre conceptos referentes al  
7 equilibrio del negocio y le hizo preguntas  
8 sobre el AIPK, y por lo tanto el testigo tiene  
9 derecho a ver otra sección.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿IPK?

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Al AIPK. Y por lo tanto  
12 el testigo tiene el derecho de poder explicar  
13 con base en otras secciones de ese mismo  
14 documento sobre el cual el señor Silva Romero  
15 le hizo preguntas, y explicar qué es lo que  
16 entiende sobre lo contenido en esa sección.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No recuerdo las  
18 preguntas sobre el AIPK, pero posiblemente me  
19 equivoco.

20 SEÑOR SILVA ROMERO: Yo no hice ninguna  
21 pregunta sobre la AIPK, señora presidenta.

1 Ninguna.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sobre el IPK  
3 sí.

4 SEÑOR SILVA ROMERO: Sobre el IPK fue él el  
5 que lo mencionó. Yo le hice preguntas sobre la  
6 noción del equilibrio económico. Fue todo.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Señora presidenta: hemos  
8 estado hablando del concepto de equilibrio  
9 económico financiero.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Hemos estado hablando  
12 que ese equilibrio se compone de varias  
13 variables, y entre esas variables está el IPK,  
14 y los mecanismos de ajuste por el cual se  
15 asegura ese equilibrio contienen el AIPK. Son  
16 conceptos sumamente relevantes, están  
17 contenidos en el documento al cual el señor  
18 Silva Romero dirigió el testigo, y pensaría...

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Repita su  
20 pregunta. Porque yo estaba haciendo un resumen  
21 de la respuesta anterior, y después veremos.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Le estaba pidiendo al  
2 testigo que se refiriera a la sección D7 de ese  
3 documento [R-]296, que se refiere al mecanismo  
4 de ajuste de ingresos, que es un mecanismo de  
5 ajuste que es parte justamente de este concepto  
6 de equilibrio económico de los contratos, del  
7 cual se le ha hecho varias preguntas. Y le  
8 estaba pidiendo...

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, pero cuando  
10 hice la pregunta antes al testigo sobre el  
11 equilibrio de negocios o financiero económico,  
12 no me respondió con el AIPK. Habló del IPK.

13 SEÑOR GRANÉ LABAT: No en respuesta a su  
14 pregunta, señora presidenta. Pero estoy  
15 tratando de darle la oportunidad al testigo de  
16 referirse a los conceptos sobre los cuales se  
17 le ha estado preguntando desde ayer y hasta hoy  
18 en referencia a este documento específico que  
19 el señor Silva Romero dijo ayer, nos íbamos  
20 a...

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Lo sé, que

1 estábamos hablando del R-296 varias veces  
2 durante el contrainterrogatorio.

3 Bien, hagan su pregunta y veremos.

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: Quería preguntar -- Le  
5 pregunté al testigo, el señor Pérez, si podía  
6 por favor ver en la subsección D.7.2, hacia el  
7 final de esa sección, un aspecto que está  
8 indicado en la última línea. Dice EV benchmark  
9 igual 9 por ciento. Y le pregunté simplemente  
10 que pudiera explicar qué entendía por eso.

11 SEÑOR SILVA ROMERO: Reitero la objeción,  
12 señora presidenta.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, lo veo. Me  
14 parece una pregunta muy precisa sobre un punto  
15 que no se discutió hasta ahora. Si no -- ¿No la  
16 puede reformular de manera más general?

17 SEÑOR SILVA ROMERO: Con todo respeto,  
18 señora presidenta, el problema es que ya el  
19 testigo sabe qué es lo que el abogado quiere  
20 que él trate.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yo tengo

1 confianza que el testigo responderá como le  
2 parece, conforme a su entendimiento.

3 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muy complementario lo  
4 que estaba comentando en términos generales,  
5 pero ¿respondo o comento respecto a esto?

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No. Podemos  
7 hacer la pregunta más general, por favor.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: Cómo no.  
9 ¿Puede por favor, señor Pérez, explicarnos  
10 sobre el equilibrio de negocio que fue el  
11 objeto de preguntas que le hizo el señor Silva  
12 Romero? ¿Puede explicarnos los componentes de  
13 ese equilibrio -- de ese concepto de equilibrio  
14 de negocio como ustedes lo entendían cuando  
15 estaban negociando los contratos, y en  
16 particular cuando se estaban intercambiando  
17 este documento de trabajo, 296?

18 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí. Justamente antes de  
19 la sección 7.2 que recién mencionaba está el  
20 gráfico que recién describía yo, que muestra el  
21 comportamiento del índice IPK. Eso lo primero.

1 Todo lo que recién comentaba en términos de  
2 equilibrio del contrato se estructura a través  
3 del AIPK como mecanismo a través de esta  
4 fórmula. Y esencialmente lo que dice es que,  
5 existiendo un punto de referencia en la  
6 estructura de costo de la empresa y de su  
7 ingreso, y por eso se establece un IPK inicial  
8 del contrato, existen mecanismos de cómo ese  
9 índice se mueve en ciertas bandas y finalmente  
10 cómo se aplican los criterios de compensación a  
11 la empresa para restituirle ingresos en caso de  
12 que ese indicador se altere de manera  
13 significativa.

14 Uno de los aspectos centrales discutidos  
15 durante el proceso, justamente era la evasión.  
16 Todos teníamos una preocupación respecto de  
17 cómo la evasión era contenida cuando se  
18 alteraba el equilibrio del contrato. Y lo que  
19 nosotros hicimos en esta versión del documento  
20 fue proponer paralelamente al mecanismo que  
21 estaba ya formalmente en los contratos, que es

1 el que aparece en la sección anterior, una  
2 fórmula donde también se consideraba la  
3 capacidad de gestión de la empresa sobre la  
4 evasión. Y para eso se utilizaba como  
5 referencia un benchmark que teníamos sobre cuál  
6 era la evasión objetivo, que es la que aparece  
7 señalada ahí al final de esa sección con el 9  
8 por ciento.

9 Entonces, centralmente, nosotros  
10 contemplamos que la evasión fuera también parte  
11 de la fórmula, tal cual aparece descrita acá.  
12 Pero por el mismo proceso que les comentaba  
13 antes, donde finalmente no puedo recordar si  
14 aquí en particular Alsacia y Express o cuáles  
15 de los otros operadores eran exactamente su  
16 posición respecto de esta sección. Finalmente,  
17 esta sección no quedó en los contratos, se  
18 omitió justamente por esa etapa final de  
19 negociación que hubo con las empresas y que dio  
20 lugar al contrato definitivo. Pero el 9 por  
21 ciento de benchmark, que era la aspiración que

1 todos teníamos y regulábamos mecanismos para  
2 compensar también a la empresa si no se daban  
3 esas hipótesis, y eso es lo que tenía esa  
4 sección que finalmente no quedó en los  
5 contratos.

6 P: Gracias. También se le preguntó sobre la  
7 sección 5.1.2 de los contratos y el equilibrio  
8 económico del contrato y sostenibilidad del  
9 concesionario, que es el título de esa sección.  
10 Ese es el documento para el expediente C-145. Y  
11 en particular el señor Silva Romero le preguntó  
12 sobre el segundo párrafo de esa cláusula, que  
13 empieza con la palabra "como contrapartida".  
14 Es en la siguiente -- en la página 24. ¿Lo ve,  
15 por favor?

16 R: Sí.

17 P: Puede por favor, y -- leyó ese párrafo a  
18 solicitud del señor Silva Romero y le preguntó  
19 si para velar por la continuidad de la  
20 prestación del servicio público de transporte  
21 este contrato nos dice que es importante

1 mantener equilibrio económico del contrato. Y  
 2 usted respondió: "Lo es de la forma que  
 3 estipula el contrato." ¿Podría por favor  
 4 explicar qué quiere decir con "Lo es de la  
 5 forma que estipula el contrato"?

6 R: Ahí yo creo que me refería a aspectos  
 7 generales. Creo que lo comenté el día de ayer:  
 8 yo había trabajado toda mi vida en el sector  
 9 privado y una de las primeras cosas que no  
 10 siendo abogado me enseñaron los abogados es que  
 11 solamente estamos mandatados a hacer lo que  
 12 definen los instrumentos estando en la  
 13 administración pública, que es distinto al  
 14 derecho privado. Y efectivamente eso nos  
 15 obligaba a ser extremadamente rigurosos con  
 16 cómo se aplicaban los criterios de la operación  
 17 del contrato. Y una de las cosas a las que me  
 18 referí el día de ayer era, por ejemplo, que  
 19 cuando después de transcurrido un año vimos  
 20 cómo operaron finalmente todos los mecanismos  
 21 de descuento, nos pareció que en vez de aplicar

1 algún criterio de discrecionalidad era mucho  
 2 más relevante modificar los contratos y alterar  
 3 los mecanismos y las fórmulas de manera que no  
 4 tuvieran el impacto negativo que estaban  
 5 teniendo, porque en realidad nuestro objetivo  
 6 seguía siendo velar por un buen servicio y por  
 7 la sostenibilidad de las empresas. Y, por lo  
 8 tanto, en vez de aplicar un criterio que  
 9 pudiera no tener fundamento y que pudiera  
 10 cambiar ese criterio después modificamos los  
 11 contratos.

12 Entonces, mi observación, abogado, era  
 13 esencialmente que nosotros estábamos regulados  
 14 por los mecanismos, el principal mecanismo de  
 15 equilibrio del contrato era el IPK, y como he  
 16 dicho antes, por supuesto existían condiciones  
 17 puntuales que las empresas podían presentar y  
 18 sobre las cuales se podían modificar también  
 19 algún elemento adicional como equilibrio del  
 20 contrato.

21 P: También se le hicieron preguntas hoy

1 sobre el Plan Maestro y usted en respuesta a  
 2 una de esas preguntas dijo que el Transantiago  
 3 no es un sistema BRT. ¿Puede por favor explicar  
 4 por qué dice que el Transantiago no es un  
 5 sistema BRT?

6 R: Sí, de alguna manera Transantiago en el  
 7 año 2005 fue ideado como un sistema que se  
 8 denominaba troncoalimentador donde se  
 9 visualizaba la ciudad con muchos ejes.  
 10 Efectivamente existió la ciudad de Bogotá como  
 11 modelo de ese servicio. De hecho, yo  
 12 profesionalmente tuve la oportunidad de  
 13 trabajar junto a la firma Steer Davies Gleave  
 14 en el diseño del sistema de Transmilenio en el  
 15 año 99, fui parte del equipo técnico que  
 16 participó en el diseño del sistema de Bogotá. Y  
 17 Bogotá, una de las diferencias que tiene con  
 18 Santiago es que no tiene metro, y efectivamente  
 19 muy positivamente lograron desplegar un plan de  
 20 infraestructura inicial sobre el cual se  
 21 desarrolló el sistema BRT. Hoy día no recuerdo

1 la cantidad de kilómetros, deben ser algo así  
 2 como 150 kilómetros de corredores en la ciudad  
 3 de Bogotá. Pero lo central es que ese era un  
 4 modelo de referencia junto al de Curitiba como  
 5 modelos que se visualizaron para la ciudad de  
 6 Santiago.

7 Y el sistema cuando partió en el año 2007  
 8 efectivamente adoleció de muchas deficiencias,  
 9 porque cambiaron de un día para otro todos los  
 10 recorridos, se definieron áreas que eran las  
 11 que se denominaban alimentadoras y después  
 12 troncales que eran las que unían esas áreas  
 13 alimentadoras, muy en el concepto de este  
 14 sistema BRT de los modelos de Bogotá y de  
 15 Curitiba. Y lo que nosotros hicimos en el año  
 16 2011 efectivamente fue poner sobre la mesa y  
 17 decir formalmente que ese sistema ya no iba a  
 18 operar en la ciudad de Santiago, no tenía  
 19 sentido para la ciudad de Santiago. Si tienen  
 20 la oportunidad de conocer la ciudad es una  
 21 ciudad que es muy densa y muy pocas vías para

1 poder construir corredores, y, por lo tanto, es  
 2 extremadamente complejo, caro y de impacto  
 3 urbano hacer corredores. Y por lo tanto el  
 4 rediseño que formulamos establecía que lo  
 5 esencial era que las personas pudieran, cuando  
 6 así lo ameritaba tener que un recorrido lo más  
 7 directo posible a su destino. Y por lo tanto  
 8 los servicios no tenían que forzar a que las  
 9 personas se transbordaran desde un alimentador  
 10 para subir a una troncal y después usar otro  
 11 alimentador. Si ahí era posible que la persona  
 12 fuera de un punto a otro de la manera más  
 13 directa posible, era lo mejor para el usuario.

14 Y ese es un fundamento muy importante que  
 15 está de hecho en los propios contratos, porque  
 16 contempla el mecanismo de pago. No sé si han  
 17 visto el concepto de las transacciones con  
 18 derecho a pago, y era porque el objetivo era  
 19 que, si una empresa tenía dos recorridos y una  
 20 misma persona, y en realidad muchas personas  
 21 usan siempre este mismo recorrido, se bajan,

1 esperan otro bus de la misma compañía y se  
 2 suben a ese otro bus, era mucho más eficiente  
 3 quizás para la empresa, pero también de mucha  
 4 mejor calidad que se eliminara uno de esos  
 5 recorridos y finalmente se hiciera un único  
 6 recorrido punta a punta. Y eso apuntaba a que  
 7 la empresa fuera más eficiente y la persona  
 8 recibiera una mejor calidad de servicio.

9 Y la lógica del contrato era que si eso  
 10 ocurría no había ningún impacto para la empresa  
 11 desde el punto de mecanismo de pago porque  
 12 solamente recibía un pago y lo iba a seguir  
 13 recibiendo después. Por lo tanto, tenía todo el  
 14 incentivo a permanentemente modelar nuevos  
 15 recorridos y servicios para adaptarse a la  
 16 demanda sin que tuviera alguna restricción  
 17 contractual para poder hacerlo.

18 A eso me refería con que finalmente  
 19 cambiamos el modelo de BRT, y cuando mencionaba  
 20 el plan de infraestructura el orden en este  
 21 caso de alguna manera reflejaba la relevancia y

1 las prioridades y efectivamente los corredores  
 2 que podían ser ejecutados se han seguido  
 3 desplegando, pero claramente no con la misma  
 4 lógica de un sistema BRT como el que  
 5 originalmente fue concebido en el año 2005 en  
 6 Transantiago.

7 P: Gracias. No tenemos más preguntas.

8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Tienen mis  
 9 colegas preguntas? Sí, por favor.

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Señor Pérez Gómez, la  
 11 primera pregunta tiene que ver con el Plan  
 12 Maestro. Según entiendo, el Plan Maestro fue  
 13 presentado por el Estado a los operadores en el  
 14 curso de las negociaciones de los nuevos  
 15 contratos. Y hay referencias al plan, el  
 16 documento de trabajo, y hemos visto en qué  
 17 consiste el plan. Es un plan notablemente  
 18 detallado. Esa es la primera impresión que uno  
 19 tiene. Y entiendo el concepto de que es un plan  
 20 y que como plan es una aspiración, no es  
 21 obligatorio.

1 Lo que quisiera preguntarle es si en el  
 2 curso de las negociaciones los representantes  
 3 del Estado le explicaron a los operadores algo  
 4 así como: "Miren, señores, este es el plan que  
 5 tenemos para mejorar la infraestructura", pero  
 6 es un plan. Eso no quiere decir que estemos  
 7 obligados a hacerlo; eso no quiere decir que  
 8 tengamos el presupuesto para hacerlo en el año  
 9 1, en el año 2, en el año 3. Todo esto está  
 10 sujeto a una serie de requisitos legales que  
 11 todavía tienen que ser cumplidos y, por  
 12 consiguiente, no tienen que confiar en la  
 13 ejecución de este plan de acuerdo a como está  
 14 determinado. ¿En algún momento el Estado le dio  
 15 este mensaje a los operadores?

16 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Quizás no exactamente  
 17 con esas palabras, pero la respuesta es sí. Y  
 18 de alguna manera era muy evidente por el hecho  
 19 de que el diagnóstico que todos teníamos a la  
 20 fecha, no es que el gobierno pasado -no el  
 21 Estado sino gobierno pasado- hubiera sido

1 incompetente, era que efectivamente la  
 2 ejecución de los planes de infraestructura  
 3 había sido muy complejo. Y por lo tanto, el  
 4 mismo diagnóstico el que todos teníamos  
 5 presentes sobre la complejidad de plantear cómo  
 6 se ejecutaban los proyectos. Lo que nosotros  
 7 efectivamente dijimos es que este plan iba a  
 8 ser nuestra guía y que íbamos a colocar todo  
 9 nuestro mejor esfuerzo por ejecutarlo. Eso es  
 10 efectivo, porque legítimamente no solamente por  
 11 el impacto que representaba en las empresas,  
 12 por el impacto que representaba en el servicio  
 13 de los usuarios iba a ser algo que nosotros  
 14 íbamos a empujar con toda nuestra energía.

15 Uno de los aspectos por ejemplo que se  
 16 diagnosticó como complejo es que Chile al ser  
 17 un país pequeño el Estado central opera muy  
 18 directamente sobre los proyectos, no es la  
 19 ciudad o un municipio, es directamente el  
 20 Estado central el que invierte en la ciudad de  
 21 Santiago. Y uno de los problemas que teníamos y

1 de alguna manera todavía persisten, pero  
 2 reducido, es que los proyectos los puede  
 3 ejecutar el Ministerio de Vivienda, el  
 4 Ministerio de Obras Públicas, o distintos  
 5 órganos, pero uno de los órganos que no podía  
 6 ejecutar el proyecto era el Ministerio de  
 7 Transporte. Y si mal no recuerdo en una de las  
 8 leyes del año 2013 logramos que el presupuesto  
 9 -- tener presupuesto dentro del Ministerio para  
 10 poder ejecutar inversiones. Y puedo estar  
 11 equivocado en las cifras, pero de no tener  
 12 esencialmente nada, o algo así como 100  
 13 millones de pesos, unos, no sé, 200.000  
 14 dólares, muy poco de presupuesto nuestro hacia  
 15 el año 2010 probablemente como monto el año  
 16 2014 yo creo que estábamos en algo así como 48,  
 17 50.000 millones de pesos, unos 80 millones de  
 18 dólares de presupuesto para ejecutar este plan  
 19 de infraestructura en el Ministerio.

20 Entonces, efectivamente era un hecho muy  
 21 evidente, muy conocido por cualquiera que está

1 operando en Santiago y conoce la complejidad de  
 2 los proyectos. Me imagino que la complejidad de  
 3 las empresas por ejemplo para hacer sus propios  
 4 terminales padecía de la misma complejidad en  
 5 el tipo de aprobaciones que es necesario, el  
 6 impacto que tiene en la comunidad la ejecución  
 7 de los proyectos. Y la respuesta es sí, porque  
 8 efectivamente era algo que formaba parte del  
 9 mismo diagnóstico cuando estábamos armando del  
 10 plan.

11 Pero efectivamente nosotros, y puedo dar fe  
 12 de eso, pusimos todas nuestras energías y  
 13 capacidades en poder avanzar con la ejecución  
 14 de ese plan siendo una guía y efectivamente  
 15 sometido a todos los procesos administrativos  
 16 de presupuesto y restricciones que se tienen  
 17 con las aprobaciones de los organismos  
 18 respectivos.

19 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay. Muchas gracias.

20 Mi segunda pregunta tiene que ver con el  
 21 concepto de mantenimiento de equilibrio

1 económico del contrato. El contrato contiene un  
 2 principio general al respecto, y luego contiene  
 3 una serie de mecanismos extremadamente  
 4 detallados, matemáticos, para el ajuste de  
 5 ciertas variables. Y su testimonio es que  
 6 justamente este mecanismo estricto matemático  
 7 es el que se aplica para mantener el equilibrio  
 8 económico del contrato; no hay nada más aparte  
 9 de eso que sirva para mantener el equilibrio  
 10 económico del contrato. El Tribunal tendrá que  
 11 resolver esta cuestión de "tenemos un principio  
 12 general por un lado y tenemos por el otro lado  
 13 una serie de normas extremadamente detalladas  
 14 matemáticas para implementar ese principio  
 15 general".

16 Mi pregunta es la siguiente: ¿hay alguna --  
 17 de alguna manera se tuvo en consideración la  
 18 posibilidad de que hubiera factores exógenos  
 19 que de alguna manera llevaran a la negociación  
 20 de -- a la renegociación de todos estos  
 21 parámetros contractuales para restablecer el

1 equilibrio económico del contrato no en el  
 2 sentido estricto técnico de estas normas  
 3 matemáticas, sino en un sentido económico  
 4 general? Porque no sé si eso está en las  
 5 revisiones programadas, no sé si eso está en  
 6 las revisiones extraordinarias, no sé dónde  
 7 está, pero quisiera saber si hay algún  
 8 mecanismo previsto o posible mediante el cual  
 9 el gobierno, por un lado, y las compañías  
 10 afectadas por el otro, se pusieran de acuerdo y  
 11 dijéramos: "Bueno, este contrato en esta  
 12 situación no funciona y necesitamos renegociar  
 13 algo de eso". ¿Cuál es su respuesta?

14 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Mi respuesta, precisando  
 15 lo que usted comentaba al principio, es que el  
 16 principal elemento de equilibrio del contrato  
 17 es la relación de demanda y estructura de  
 18 costo, y ese es el factor IPK. Pero  
 19 efectivamente el contrato contempla la  
 20 posibilidad de que otros factores puedan formar  
 21 parte de restituir el equilibrio económico del

1 contrato. Y mencioné el ejemplo por ejemplo de  
 2 un cambio en la ley laboral porque era uno de  
 3 los ejemplos que nosotros siempre, como la  
 4 fuerza laboral de los conductores es tan  
 5 significativa, si por ejemplo apareciera una  
 6 ley que dice: "Ya una persona no puede conducir  
 7 6 horas, sino que tiene que conducir 3 horas",  
 8 eso cambia la estructura de planificación de  
 9 los conductores, uno, en ese caso tiene que  
 10 contar con un informe técnico que dé cuenta de  
 11 la estructura normal de costos de una empresa,  
 12 cómo cambia esa estructura de costo cuando  
 13 tengo que incorporar a lo mejor una masa  
 14 salarial mayor, quizás con menos horas y menos  
 15 pago pero una masa salarial mayor. Y eso podría  
 16 tener un impacto económico y ese impacto  
 17 económico podría ser abordado por el contrato  
 18 si está correctamente fundado.

19 Entonces, efectivamente los mecanismos  
 20 matemáticos, uno siempre habla de Pareto el  
 21 80/20, era el elemento más central, porque los

1 elementos inherentes, pero el contrato sí  
 2 contemplaba otros aspectos que podían ser  
 3 fundamentalmente planteados por la empresa y por lo  
 4 tanto vistos, si mal no recuerdo, tanto en una  
 5 revisión extraordinaria como en una revisión  
 6 programada.

7 COÁRBITRO GARIBALDI: Si mal no recuerda, la  
 8 revisión programada tenía ciertas restricciones  
 9 a los temas que podían tratarse a esa revisión  
 10 programada.

11 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Efectivamente, los  
 12 plazos eran para que las ventanas de tiempo  
 13 estuvieran muy bien definidas y uno no se  
 14 encontrara que al cabo de tres meses apareciera  
 15 una situación nueva dentro de una empresa. Esto  
 16 es un sistema que son buses, pero es como un  
 17 barco, tiene un momentum, la operación, la  
 18 estructura, y por lo tanto también era  
 19 importante que existieran ventanas lo más  
 20 normadas posibles. Por eso, la revisión  
 21 programada es cada dos años y la excepcional

1 bajo ciertas circunstancias especiales que se  
 2 podía gatillar de cualquier forma con ciertas  
 3 restricciones.

4 COÁRBITRO GARIBALDI: Gracias.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Puede ver, por  
 6 favor, la -- su primera declaración, a la  
 7 página 23, los párrafos 64 hasta 66, donde  
 8 habla del DTPM, de su estructura y gestión?

9 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Ajá.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Me pregunté,  
 11 leyendo estos párrafos, ¿por qué usted los  
 12 escribió aquí? ¿Qué era el sentido de enfatizar  
 13 la dificultad de la ausencia de autonomía y la  
 14 dificultad de gestión por esta razón?

15 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí. Tiene alguna  
 16 relación con lo que comentaba antes de que, por  
 17 ejemplo, para ejecutar proyectos hay muchos  
 18 órganos que intervienen en la ciudad de  
 19 Santiago. Santiago está compuesto por 34  
 20 municipios, después está el intendente como  
 21 autoridad política, pero en realidad no tiene

1 ninguna...

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero hace un  
3 momento dijo usted que el Estado central...

4 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Sí.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ...era el que  
6 estaba invirtiendo en el desarrollo de la  
7 ciudad.

8 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Efectivamente, los  
9 municipios esencialmente desarrollan un  
10 proyecto muy pequeño, después tiene la ciudad  
11 el rol de la Intendencia, pero es más bien un  
12 rol de coordinación. Y en la ciudad de Santiago  
13 finalmente opera el gobierno central con sus  
14 Ministerios directamente: el Ministerio de  
15 Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda. Y  
16 relato eso porque efectivamente el DTPM es un  
17 área del Ministerio de Transportes que nació  
18 originalmente como un proyecto, el proyecto  
19 Transantiago. Y finalmente lo que hicimos fue,  
20 incluso con la definición del DTPM, empezar a  
21 formalizar que existiera formalmente una suerte

1 de autoridad que regula, fiscaliza y va  
2 normando la ejecución de estos servicios. Y eso  
3 de alguna manera era lo que trataba de reflejar  
4 acá, que era un área que originalmente tenía  
5 limitaciones, que se fue consolidando. Recuerdo  
6 una de las primeras reuniones que tuvimos con  
7 el ministro Errázuriz y la empresa y le decía:  
8 "Mire, este es mi equipo", y habíamos 5  
9 personas que lo estábamos acompañando, y cada  
10 una de las empresas venía con todo su equipo de  
11 asesores. Y él decía: "Mira, necesitamos  
12 trabajar en esta dimensión de colaboración  
13 porque la verdad es que tenemos recursos  
14 limitados nosotros como sector público para  
15 enfrentar este desafío". Y efectivamente la  
16 disposición fue que, durante todo este periodo,  
17 además de modelar el nuevo sistema de  
18 transporte, fuimos enriqueciendo las  
19 capacidades de gestión de este órgano para que  
20 fuera cada vez más competente. Y por lo tanto  
21 eso es de alguna manera lo que quise dejar

1 reflejado acá.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero ¿qué era  
3 el impacto sobre el cumplimiento de los  
4 contratos de esta falta de autonomía o  
5 dificultad?

6 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Esto está  
7 contextualizado particularmente para el Plan de  
8 Infraestructura, porque efectivamente reflejaba  
9 el hecho de que nosotros no contábamos  
10 inicialmente en el año 2010 con la capacidad de  
11 poder ejecutar proyectos directamente o poder  
12 tener una gestión directa, sino incluso a  
13 través de otros ministerios, no el propio  
14 Ministerio de Transporte. Y eso era parte del  
15 diagnóstico que teníamos de por qué el Plan de  
16 Infraestructura también había sido difícil, más  
17 allá de que los proyectos tampoco eran tan  
18 viables en Santiago. Y el contexto de esto  
19 decía en relación con eso de la complejidad  
20 para poder ejecutar el Plan de Infraestructura  
21 y por eso también alguno de los cambios que

1 ejecutamos con posterioridad.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No, estoy  
3 mirando si tengo otras preguntas que no se  
4 trataron hasta ahora. No. Está todo abordado y  
5 respondido.

6 Entonces, ¿tienen preguntas de seguimiento?

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Podría, señora  
8 presidenta, quizás.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, he pensado  
10 hace un momento que estábamos desviando un poco  
11 del propósito del redirect como normalmente lo  
12 practicamos. Tendrían que ser preguntas breves  
13 respecto a puntos abordados específicamente en  
14 el contrainterrogatorio. Digo esto de manera  
15 general.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: Claro.

17 Señora presidenta: mi pregunta era más bien  
18 una pregunta de seguimiento a la pregunta que  
19 hizo el doctor Garibaldi sobre los elementos  
20 que se tomaban en cuenta dentro de esas  
21 fórmulas matemáticas cuando se aplicaba el

1 principio de equilibrio económico. Y mi  
2 pregunta, señora presidenta, era...

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero saben que  
4 tenemos mucho material escrito sobre estos  
5 indicadores y los ajustes también sobre las  
6 revisiones programada y extraordinarias.

7 SEÑOR SILVA ROMERO: Con la venia, señora  
8 presidenta, está en la cláusula 5.5 del  
9 contrato que ustedes pueden mirar y es  
10 suficientemente amplia.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Y quería preguntar,  
12 señora presidenta, cómo se tomaba en cuenta los  
13 asuntos que estaban bajo el control de la  
14 gestión del operador cuando se aplicaba ese  
15 mecanismo de ajuste con base en lo que está  
16 plasmado en el contrato.

17 SEÑOR SILVA ROMERO: Eso es beyond  
18 the scope.

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Es una pregunta en  
20 relación con la pregunta que hizo el doctor  
21 Garibaldi, señora presidenta.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, pero todo  
2 está en relación con los hechos de la disputa.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Exactamente.  
4 Exactamente.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Me parece que  
6 podemos leer el contrato.

7 Bien, si no hay más preguntas esto -- así se  
8 termina su interrogación.

9 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muchas gracias.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Señor Pérez:  
11 muchas gracias por su asistencia.

12 SEÑOR PÉREZ GÓMEZ: Muchas gracias. Hasta  
13 luego.

14 Muchas gracias.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Propongo que no  
16 tengamos pausa ahora, pero podemos empezar  
17 inmediatamente con el testigo -- el próximo  
18 testigo, que es el ex ministro.

19 (Pausa.)

20 INTERROGATORIO AL TESTIGO

21 ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. Ahora  
2 están todos de vuelta y podemos comenzar. Muy  
3 buen día, señor.

4 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Buenos días.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Agradecemos su  
6 presencia. Para la transcripción, ¿me puede por  
7 favor confirmar que es usted Andrés Gómez-Lobo  
8 Echenique?

9 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Yo soy Andrés  
10 Gómez-Lobo Echenique.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Su posición  
12 actual es como profesor del departamento de  
13 Economía de la Universidad de Chile?

14 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Puede dejarlo  
16 encendido el micrófono.

17 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Okay.

18 Sí, soy profesor asociado del Departamento  
19 de Economía de la Universidad de Chile.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y respecto a  
21 los que nos interesan aquí, se desempeñó usted

1 como ministro de Transporte y  
2 Telecomunicaciones de marzo 2014 a marzo 2017.

3 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Nos sometió dos  
5 declaraciones escritas. La primera de fecha de  
6 7 de junio de 2018 y la segunda del 16 de enero  
7 de 2019.

8 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

10 Comparece como testigo. Como testigo tiene  
11 el deber de decir la verdad y solo la verdad.

12 ¿Puede por favor confirmar que esa es su  
13 intención leyendo la declaración de testigo que  
14 se encuentra en la mesa?

15 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Declaro  
16 solemnemente por mi honor y conciencia que diré  
17 la verdad, toda la verdad y solo la verdad.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. Ahora  
19 paso la palabra a los abogados de la República  
20 de Chile, por favor.

21 SEÑORA GEHRING FLORES: Gracias, señora

1 presidenta.

2 Buenos días, doctor Gómez-Lobo.

3 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Buenos días.

4 P: ¿Podría confirmar si las declaraciones  
5 testimoniales que usted tiene enfrente han sido  
6 aquellas presentadas por usted como testigo en  
7 este procedimiento arbitral?

8 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí, confirmo.

9 P: ¿Y tiene usted alguna corrección que  
10 desea realizar a sus declaraciones  
11 testimoniales?

12 R: Sí, unas correcciones a mi segunda  
13 declaración. En el pie de página 99 de la  
14 página 25, ahí dice "informe de gestión 2014";  
15 en realidad debería decir "informe de gestión  
16 del Transantiago 2015, 2016, mayo de 2017,  
17 página 53, anexo C0176". O sea, es la misma  
18 referencia que el pie de página 102; no la 99.  
19 O sea, la 99 en realidad debería referirse a lo  
20 mismo que se refiere el pie de página 102.

21 También en el pie de página 107, donde dice

1 "anexo R0582", en realidad debería decir "anexo  
2 R0586". Ahí hay un error de tipeo en el pie de  
3 página 107. Las referencias son R0586 y después  
4 R0587 en el pie de página 107.

5 Y después, finalmente, aparte de esos  
6 detalles que son más bien de tipeo, en el  
7 párrafo 28 de la página 9 de la segunda  
8 declaración, ahí quisiera hacer una precisión,  
9 una corrección a una cifra que sale de 400 por  
10 ciento. Dice: "Aumentamos en un 400 por ciento  
11 la cantidad de inspectores en la vía pública".  
12 En realidad a lo que me refería con 400 por  
13 ciento es en el número de carabineros. Se  
14 podría malentender que eran inspectores del  
15 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones  
16 y a lo que se refiere esa cifra es al número de  
17 carabineros que se aumentó en un 400 por  
18 ciento. Eso sería todo.

19 P: Gracias. Y con esas correcciones,  
20 ¿confirma plenamente en el contenido de las  
21 declaraciones testimoniales?

1 R: Confirmo, sí.

2 P: Gracias.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Doctor Silva  
4 Romero, por favor.

5 SEÑOR SILVA ROMERO: Con la venia, señora  
6 presidenta. Muy buenos días, doctor Gómez-Lobo.

7 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Buenos días.

8 P: Mi nombre es Eduardo Silva Romero, soy  
9 uno de los abogados de los demandantes en este  
10 caso y estoy aquí para hacerle algunas  
11 preguntas. Yo entiendo que mis amigos que  
12 representan a la República de Chile en este  
13 caso ya le han explicado cómo suceden estos  
14 interrogatorios. ¿Es así?

15 R: Sí, me contextualizaron con cuál es el  
16 formato y los procedimientos, sí.

17 P: Muchas gracias. Le han entregado una  
18 carpeta azul con algunos documentos a los que  
19 quizás nos refiramos durante nuestra  
20 conversación. Si usted la abre verá que hay  
21 diferentes separadores en esa carpeta, y yo me

1 referiré a ellos para que encontremos  
2 fácilmente el documento en cuestión. ¿Por ahora  
3 todo está entendido?

4 R: Sí.

5 P: Gracias.

6 Doctor Gómez-Lobo, entre 2008 y 2010  
7 entiendo que usted trabajó como jefe de  
8 asesores en el Ministerio de Transportes y  
9 Telecomunicaciones. ¿Es correcto?

10 R: Sí, correcto.

11 P: Y entiendo que durante el mismo período  
12 de tiempo usted también fue director de la  
13 empresa de transporte de pasajeros Metro S.A.,  
14 es decir, el metro de Santiago. ¿Correcto?

15 R: Correcto.

16 P: Y luego en el 2013 usted fue asesor en  
17 materia de transportes durante la campaña  
18 presidencial de la hoy ex presidenta de Chile  
19 Michelle Bachelet. ¿Correcto?

20 R: Asesor no creo que sea el término. O sea,  
21 yo colaboré siendo coordinador de la Comisión

1 de Transporte de la campaña de Bachelet, cargo  
2 ad honorem. No era asesor.

3 P: Trabajó en la campaña, digamos.

4 R: Sí.

5 P: Y después usted llegó a ejercer el cargo  
6 de ministro de este Ministerio cuando la señora  
7 Bachelet fue elegida presidenta de Chile.

8 ¿Correcto?

9 R: Correcto.

10 P: Y entiendo que usted ejerció ese cargo de  
11 ministro entre marzo de 2014 y marzo del 2017.

12 ¿Correcto?

13 R: Correcto.

14 P: Y entiendo que usted renunció a su puesto  
15 de ministro antes del cambio de gobierno. ¿Es  
16 eso correcto?

17 R: Correcto.

18 P: ¿Nos puede explicar por qué?

19 R: Bueno, por una situación familiar que  
20 tiene que ver con mi hijo, que ahora no puedo  
21 explayarme, pero yo conversé con la presidenta

1 en enero de 2017 y le dije que por razones  
2 familiares tenía que, quería renunciar, pero  
3 que quisiera terminar de cerrar los tres años,  
4 y por eso mi renuncia fue el 14 de marzo, y el  
5 11 de marzo cumplí los 3 años como ministro.

6 P: Entendido.

7 Entiendo, doctor Gómez-Lobo, que usted ha  
8 revisado lo que llamamos en este caso los  
9 nuevos contratos de concesión. ¿Correcto?

10 R: Eh, o sea, ¿revisado ahora o? -- estoy  
11 familiarizado con los nuevos contrato de  
12 concesión, los contratos de concesión de 2011  
13 me imagino que se refiere.

14 P: Si quiere vayamos, para estar en la misma  
15 página, a su primera declaración, al párrafo  
16 17, por favor. Y allí, doctor Gómez-Lobo, usted  
17 dice: "Al asumir el cargo como ministro una de  
18 las cosas que hice, apoyado en el equipo  
19 técnico del DTPM, fue revisar cuidadosamente  
20 los términos de los últimos contratos de  
21 concesión celebrados". ¿Ve esa frase?

1 R: "Al asumir". ¿Lo leo?

2 P: No, ¿la ha visto? ¿La siguió conmigo?

3 R: Sí, por supuesto.

4 P: Entonces entiendo que cuando usted llega  
5 al Ministerio como ministro revisa  
6 cuidadosamente los nuevos contratos de  
7 concesión. ¿Correcto?

8 R: Correcto.

9 P: Y los ha revisado recientemente para  
10 preparar sus declaraciones y este testimonio  
11 hoy día. ¿Sí o no?

12 R: Algo, pero no todo. Sería bastante largo  
13 revisar todos los contratos y acordarse de  
14 todos los detalles. Pero algo sí.

15 P: Y entiendo que durante su mandato como  
16 ministro usted exigió que estos nuevos  
17 contratos de concesión se cumplieran. ¿Verdad?

18 R: Sí.

19 P: Y esto porque, en su opinión, también  
20 entiendo el respeto de los términos acordados  
21 en esos contratos era un paso necesario y

1 fundamental para lograr la mejora en la calidad  
2 de servicio para los usuarios del Transantiago  
3 por los concesionarios. ¿Correcto?

4 R: O sea, apegarse a la ley y a los  
5 contratos es una obligación para un ministro de  
6 Estado.

7 P: Y para que estemos claros y en la misma  
8 página, si vamos al párrafo 50, por favor,  
9 doctor Gómez-Lobo, de su primera declaración -  
10 seguimos en la misma declaración-, párrafo 50  
11 que está en la página...

12 R: 17.

13 P: Muchas gracias.

14 Y allí usted dice: "Como dije anteriormente,  
15 fui enfático con mi equipo sobre la necesidad  
16 de hacer cumplir los nuevos contratos de  
17 concesión. En mi opinión el respeto de los  
18 términos acordados en los contratos de  
19 concesión era un paso necesario y fundamental  
20 para lograr la mejora en la calidad del  
21 servicio prestado por los concesionarios en el

1 Transantiago". ¿Confirma usted esta expresión?

2 R: Sí.

3 P: Gracias.

4 Ahora, y le pido disculpas por estar pasando  
5 de un párrafo a otro, pero es importante para  
6 dejar claro ciertos puntos antes de otras  
7 preguntas, si vamos al párrafo 15 de su primera  
8 declaración, la misma, el párrafo 15 de su  
9 primera declaración. Allí, en la segunda frase,  
10 usted dice que: "Uno de los principios que guió  
11 mi gestión como ministro fue velar por la  
12 continuidad y calidad del servicio de  
13 transporte urbano brindado a los usuarios del  
14 Transantiago basado en el interés público que  
15 tiene ese sistema". ¿Ve esa frase?

16 R: Sí.

17 P: De tal manera que entiendo yo que  
18 garantizar la continuidad y la calidad del  
19 servicio era la finalidad de esos nuevos  
20 contratos de concesión y de su misión como  
21 ministro. ¿Correcto?

1 R: Sí.

2 P: Y según las disposiciones de esos nuevos  
3 contratos de concesión, el mantenimiento del  
4 equilibrio económico del contrato y la  
5 sostenibilidad del concesionario son elementos  
6 que permiten garantizar la continuidad del  
7 servicio público de transporte y la calidad de  
8 ese servicio. ¿Correcto?

9 R: Eh, si me pudiera explayar un poco,  
10 porque eso podría mal entenderse.

11 P: Pero si me responde primero "sí" o "no" y  
12 después explica lo que quiere.

13 SEÑORA GEHRING FLORES: ¿El testigo puede  
14 explicar?

15 SEÑOR SILVA ROMERO: Es lo que estoy  
16 diciendo.

17 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: ¿O más bien si  
18 me pudiera ofrecer qué entiende usted por el  
19 equilibrio económico y continuidad del  
20 concesionario?

21 P: Bueno, podemos ir a la pestaña 1 del

1 libro azul. En la pestaña número 1 vemos el  
2 exhibit para la transcripción C-145. Este es el  
3 contrato de concesión de Alsacia. Y si vamos,  
4 ministro, por favor a la cláusula 5.1.2, que  
5 está en la página -ya la debería saber, pero no  
6 me acuerdo-...

7 COÁRBITRO GARIBALDI: 23, 24.

8 SEÑOR SILVA ROMERO: Página 24. Sí, 23, 24.

9 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

10 P: Y en la página 23, 24 -- me interesa en  
11 la página 24 la frase que empieza con lo  
12 siguiente: "Como contrapartida". Y dice: "Como  
13 contrapartida el contrato de concesión debe  
14 reconocer las variaciones que pueden  
15 presentarse a lo largo del período de concesión  
16 y que no sean consecuencia de decisiones de  
17 gestión del concesionario y velar por el  
18 equilibrio económico del contrato como eje  
19 fundamental para garantizar la continuidad del  
20 servicio".

21 Entonces, mi pregunta sobre la base de esta

1 cláusula contractual es: la idea del equilibrio  
2 económico del contrato es un eje fundamental  
3 para garantizar la continuidad del servicio.  
4 ¿Sí o no?

5 R: Sí, en la medida que sean por factores  
6 exógenos que no sean consecuencia de decisiones  
7 de gestión del concesionario. Lo dice la misma  
8 frase.

9 P: Muy bien. Si vamos ahora al separador 2  
10 de la misma carpeta, por favor, señor ministro.  
11 Este es el exhibit C-431, para la  
12 transcripción. Y es una carta, si usted ve la  
13 segunda página, señor ministro, que envían las  
14 compañías, en especial su gerente general de la  
15 época, el señor José Ferrer. Es una carta del 9  
16 de diciembre de 2014 dirigida a usted.  
17 ¿Correcto?

18 R: Correcto.

19 P: Y al final del segundo párrafo de la  
20 primera página esta carta dice lo siguiente:  
21 "Así la renovación de flota que hemos venido

1 planteando al DTPM y que en este acto  
2 reiteramos ante el señor ministro, resulta  
3 imprescindible para cumplir adecuadamente los  
4 exigentes estándares de calidad del servicio  
5 que impone el nuevo contrato de concesión". ¿Ve  
6 esa frase?

7 R: Sí.

8 P: Entonces, es una solicitud fundada en  
9 mantener la calidad del servicio de transporte.  
10 ¿Es ese su entendimiento?

11 R: Sí, eso dice.

12 P: ¿Recuerda usted, ministro, si usted  
13 respondió a esta carta?

14 R: Eh, no, no tengo recolección. No sé. No  
15 recuerdo.

16 P: Usted no respondió a esta carta.

17 Si vamos ahora al párrafo -- perdón, al  
18 separador 4 de esta carpeta. Aquí vemos el  
19 exhibit C47, para la transcripción, y esta es  
20 una carta de las compañías del 14 de febrero de  
21 2016. Si vamos a la última página vemos que es

1 firmada por los señores Carlos Ríos Velilla y,  
2 una vez más, José Ferrer. Y aquí es una carta  
3 en la que se solicita la adopción de medidas  
4 urgentes para restablecer el equilibrio  
5 económico de las concesiones.

6 Si vemos en la primera página, la primera  
7 frase, allí se identifican los dos suscriptores  
8 de la carta y dicen: "Nos dirigimos a usted  
9 para reiterar que se adopten de modo urgente y  
10 sin más dilaciones las medidas y acciones  
11 administrativas conducentes a corregir la grave  
12 situación de desequilibrio económico de la que  
13 son víctimas nuestras representadas respecto de  
14 la ejecución de la operación de sus respectivas  
15 concesiones". ¿Sí ve esa frase?

16 R: No, me podría -- ¿la primera frase de la  
17 primera página?

18 P: Sí, señor.

19 R: Vale.

20 P: Y usted -entiendo- conoce este documento  
21 puesto que le fue dirigido. ¿Sí o no?

1 R: Sí.

2 P: ¿Recuerda usted si respondió esta carta,  
3 señor ministro?

4 R: No podría contestarle ni sí ni que no.  
5 Tendría que revisar todas las cartas que he  
6 contestado yo o alguien del Directorio del  
7 Transporte Público Metropolitano.

8 P: Usted no respondió a esta carta, señor  
9 ministro.

10 R: No puedo decir ni sí ni no. No lo he  
11 verificado eso.

12 P: Muy bien. Si vamos al separador número 6  
13 -- perdón. Es el separador número 7, número 7,  
14 de la misma carpeta. Aquí vemos otra carta, si  
15 usted ve la última página, nuevamente dirigida  
16 a usted, señor ministro, por los señores Ríos y  
17 Ferrer, esta vez del 4 de diciembre de 2016.  
18 Ese es el exhibit C-667 para la transcripción.  
19 Entiendo que como esta carta le ha sido  
20 dirigida, usted conoce este documento. ¿Sí o  
21 no, Sr. Ministro?

1 R: Probablemente, sí. No recuerdo todas las  
2 cartas que me fueron dirigidas, pero supongo  
3 que sí.

4 P: Y si vemos las dos primeras frases, y me  
5 voy a permitir leerlas para hacerle después una  
6 pregunta: "Como es de su conocimiento con fecha  
7 4 de febrero del año en curso nuestras  
8 representadas, las dos compañías, le  
9 solicitaron formalmente la adopción de  
10 medidas urgentes para restablecer el equilibrio  
11 económico de sus concesiones, grave y  
12 estructuralmente dañadas por una serie de  
13 circunstancias independientes de la voluntad y  
14 control de las citadas compañías, todas las que  
15 se explicaron y desarrollaron exhaustivamente  
16 en la respectiva presentación".

17 Y siguen diciendo lo siguiente: "Como  
18 también es de su conocimiento, hasta el día de  
19 hoy no hemos recibido respuesta alguna de su  
20 parte a pesar de haber insistido también  
21 formalmente en que se diera respuesta a

1 nuestros requerimientos”.

2 Entonces, entiendo, señor ministro, que las  
3 empresas le pidieron con insistencia que  
4 respondiera a sus misivas y usted no lo hizo.  
5 ¿Correcto?

6 R: No diría eso. Yo creo que las revisiones  
7 programadas que se realizaron tanto en 2014  
8 como en 2016 responden precisamente a la  
9 aplicación del contrato en cuanto a ajustes,  
10 por lo menos por las razones de las revisiones  
11 programadas. Aquí hay que tener en claro que el  
12 restablecer el equilibrio económico del  
13 contrato se refiere a factores exógenos o cosas  
14 que no estaban bajo el control de las  
15 concesionarias. Y por lo tanto no cualquier  
16 petición de restablecer el equilibrio económico  
17 del contrato debe ser aceptada, el punto es  
18 solamente aquellos elementos que aparte de la  
19 revisión programada que no sean de  
20 responsabilidad de los concesionarios.

21 P: Gracias, ministro.

1 Ahora quiero pasar a otro tema, y es el tema  
2 de la evasión, si está usted de acuerdo.

3 R: Por supuesto.

4 P: Muy bien. Y empecemos, si le parece, por  
5 el párrafo 36 de su primera declaración, señor  
6 ministro, que está en la página 13. En realidad  
7 empieza en el 12, la página 12. Mil disculpas.  
8 Y me interesa la última frase que empieza allí,  
9 pero siéntase evidentemente libre de leer el  
10 párrafo 36 entero. Yo voy a leer la última  
11 frase, que dice: “Y es por eso que el Estado  
12 realizó y realiza esfuerzos para combatir la  
13 evasión no obstante que es el concesionario y  
14 no el Estado quien tiene la obligación legal de  
15 luchar contra la evasión”. ¿Ve usted esa frase,  
16 señor ministro?

17 R: Sí.

18 P: Entonces usted está diciendo aquí que es  
19 el concesionario y no el Estado quien tiene la  
20 obligación legal de luchar contra la evasión.  
21 ¿Es eso correcto?

1 R: Sí, esa es la responsabilidad que  
2 establecen los nuevos contratos de concesión.

3 P: Por eso subrayé pero quizá no se oyó bien  
4 el término “legal”. ¿El Estado no tiene, señor  
5 ministro, ninguna obligación “legal” de luchar  
6 contra la evasión?

7 R: El Estado tiene un interés por varios  
8 motivos, pero la responsabilidad que se  
9 estableció en los contratos era que la  
10 responsabilidad era de los operadores. De hecho  
11 la transferencia de riesgo de demanda que está  
12 implícita en el contrato fue precisamente para  
13 dar incentivos a los concesionarios a controlar  
14 la evasión, entre otras cosas. Por ejemplo,  
15 parar en los paraderos. Si los concesionarios  
16 no enfrentan un riesgo de demanda, esto quiere  
17 decir que, si la demanda sube, ganan más, y si  
18 la demanda baja, ganan menos, entre otras cosas  
19 no tenían incentivo a parar en los paraderos,  
20 un problema que existía previo a estos  
21 contratos.

1 Entonces la transferencia de riesgo de  
2 demanda a los concesionarios era muy importante  
3 para dar esos incentivos a una buena calidad de  
4 servicio y también para que tuvieran incentivos  
5 contra la evasión, que se establece como uno de  
6 los principios del contrato.

7 P: ¿Estamos de acuerdo -sí o no, señor  
8 ministro- que en cualquier sistema de  
9 transporte público se procura limitar la  
10 evasión porque esto tiene un impacto negativo  
11 sobre el sistema?

12 R: Sí.

13 P: Y niveles de evasión como los que se dan  
14 en el Transantiago pueden tener consecuencias,  
15 llamémoslas, severas, sobre el funcionamiento  
16 del sistema e incluso poner en riesgo la  
17 continuidad y la calidad del servicio.  
18 ¿Correcto?

19 R: No tan así, porque al menos en la medida  
20 que es un asunto grave, la evasión  
21 particularmente porque da una mala imagen al

1 sistema, a mí me preocupaba mucho porque los  
2 usuarios que sí pagaban declaraban que el  
3 sistema era malo porque veían gente que no  
4 pagaba y eso ellos sentían que era injusto. Y  
5 los que no pagaban decían que el sistema era  
6 malo porque así se autojustificaban el no  
7 pagar.

8 Entonces también la evasión tenía un impacto  
9 global en la percepción del sistema. Pero,  
10 desde el punto de vista financiero la evasión  
11 al final era financiada en gran parte por  
12 tarifas de los que pagaban o por el Estado a  
13 través de los subsidios, y por lo tanto también  
14 había un interés público por razones  
15 financieras, pero la sostenibilidad del sistema  
16 iba a depender de la cantidad de recursos o de  
17 la tarifa que tuviera el sistema, ya que si eso  
18 se financiaba con subsidios vía tarifa no veo  
19 que pusiera en riesgo la sostenibilidad del  
20 sistema.

21 P: ¿Pero el que evade no genera ningún

1 subsidio? El subsidio solo se da a quien paga  
2 el pasaje. ¿Correcto?

3 R: No, el Estado está pagando más de 700  
4 millones de dólares en subsidios al sistema  
5 para financiar los costos. El que evade no está  
6 pagando un ingreso al sistema. Y por lo tanto  
7 sí genera un problema financiero que tiene que  
8 ser tapado o vía tarifa o vía subsidio.

9 P: ¿Pero estamos de acuerdo -sí o no, señor  
10 ministro- que el Estado no paga PPT si no hay  
11 validación del pasaje? ¿Correcto?

12 R: Eso es correcto.

13 P: Bien.

14 R: Pero hay mecanismos de ajustes del PPT  
15 precisamente por baja en la evasión. Hay dos  
16 mecanismos. El AIPK, que es anual y  
17 retroactivo, que ajusta el PPT o le paga una  
18 compensación a los operadores precisamente para  
19 que sus ingresos no caigan tanto con una baja  
20 en la evasión en el corto plazo, y cada año  
21 viene la revisión programada donde se hace un

1 ajuste en el PPT precisamente si hay una baja  
2 en la demanda o si hay una alza en la demanda.

3 Por lo tanto, en el corto plazo puede haber  
4 una reducción en el pago de los operadores,  
5 pero eso se ajusta en el mediano -- en un año y  
6 ciertamente al cabo de dos años. Pero incluso  
7 más, yo le diría lo siguiente, porque nosotros  
8 hicimos un estudio en el año 2015. Yo creo que  
9 incluso en el corto plazo la evasión sí tiene  
10 un impacto financiero negativo sobre los  
11 subsidios. Si le interesa, lo puedo explicar  
12 más adelante.

13 P: Después los abogados de Chile le pueden  
14 hacer preguntas. La idea, señor ministro, es:  
15 yo le hago ciertas preguntas, usted da sus  
16 explicaciones, y después si quiere hacer otras  
17 explicaciones nuestros amigos que representan a  
18 Chile podrán hacerle más preguntas.

19 Quisiera que fuéramos en este momento al  
20 separador número 8 de la carpeta azul. Aquí  
21 está el exhibit R-476, para la transcripción.

1 Este es un informe mensual, estado de avance,  
2 plan integral antievasión de febrero de 2016.  
3 Es preparado por Alto Evasión, que fue una  
4 empresa contratada por Alsacia y Express.

5 Y aquí, en la página 2 de este documento,  
6 mencionan algo que usted dijo y quería hacerle  
7 preguntas sobre eso. Pero primero veamos qué es  
8 lo que dicen y después hacemos las preguntas.  
9 Si vamos a la sección A.3, se llama "Notas de  
10 prensa sobre niveles de evasión del  
11 Transantiago". Y usted verá que hacia la mitad  
12 del párrafo lo citan a usted. Dice: "Según el  
13 ministro de Transportes Andrés Gómez-Lobo 'hay  
14 un nivel muy alto de evasión en el sistema de  
15 transporte público de Santiago lo cual impide  
16 en cierta forma mejorarlo. Mientras muchos  
17 pasajeros no paguen no tenemos recursos para  
18 financiar el recambio de buses y muchas mejoras  
19 que queremos hacer. Es muy importante por ende  
20 que todos paguen su pasaje para tener un mejor  
21 sistema de transporte público'".

1 La pregunta es: ¿está usted todavía de  
2 acuerdo con usted?

3 R: Absolutamente. De hecho como informé al  
4 Senado en el año 2015, mi estimación, en base a  
5 los estudios que hicimos en 2015, que podría  
6 explicar en más detalle más adelante, yo  
7 estimaba que cerca de 80.000 millones y 100.000  
8 millones del subsidio iban destinados a  
9 financiar el déficit generado por la evasión.  
10 Por lo tanto si tuviéramos menos evasión esos  
11 recursos se podrían destinar a otros usos en el  
12 sistema. O sea, parte -- alrededor de un  
13 tercio, un cuarto del subsidio que nosotros  
14 entregábamos se debía a la evasión, y eran  
15 recursos que teníamos que financiar para cubrir  
16 la evasión en vez de poder destinarlos a otros  
17 usos que podrían mejorar la calidad del  
18 servicio.

19 P: Bien. Gracias, ministro.

20 Si vamos ahora por favor al párrafo 25 de su  
21 segunda declaración, que está en la página 8,

1 allí usted dice algo que creo ya ha comentado  
2 en el día de hoy, y es que "la lucha contra la  
3 evasión se convirtió en otro de los ejes de mi  
4 gestión". ¿Correcto?

5 R: Correcto.

6 P: Sin embargo, entiendo que bajo su  
7 gestión, señor ministro, la evasión tuvo una  
8 tendencia constante al alza que llegó a incluso  
9 35 por ciento a finales del 2016. ¿Correcto?

10 R: 34 coma algo. No me acuerdo la cifra  
11 exacta. Sí.

12 P: Si vamos, por ejemplo, al separador 10 de  
13 la carpeta, señor ministro, si es tan amable.  
14 Aquí vemos otro de estos informes de Alto  
15 Evasión. Este es el exhibit R-489, para el  
16 transcript. Y si vamos a la página 2 del  
17 documento, vemos en el segundo párrafo  
18 efectivamente lo que usted decía. Dice: "La  
19 cifra es la menor desde el 23,4 por ciento  
20 registrado en julio y septiembre de 2014,  
21 cuando recién comenzaba su gestión el actual

1 gobierno. Luego de eso, la evasión tuvo una  
2 tendencia constante al alza, que llegó a un  
3 máximo histórico de 34,6 por ciento entre  
4 octubre y diciembre del 2016, bajo la gestión  
5 del entonces ministro Andrés Gómez-Lobo." 34,6  
6 por ciento es más o menos la cifra que usted  
7 tenía en mente. ¿Sí o no?

8 R: Sí.

9 P: ¿Conoce usted quién es Alto Evasión?

10 R: Sí, incluso creo que en 2014 en algún  
11 evento les di un premio, me tocó darle un  
12 premio a Alto Evasión.

13 P: Muy bien. Muchas gracias, señor ministro.

14 Si ahora pasamos a otro tema relacionado, en  
15 sus dos declaraciones testimoniales yo  
16 entiendo, señor ministro, que usted se refiere  
17 a una ley, que es la ley 21.083, que adopta  
18 medidas de seguridad y control en medios de  
19 pago de transporte público de pasajeros. ¿Lo  
20 recuerda usted?

21 R: Sí. Esa es la ley que ingresó en el 2015,

1 bajo mi gestión, ¿no es cierto?

2 P: Así es. Y si vamos, para que no haya  
3 ningún motivo de confusión, al párrafo 36 de su  
4 segunda declaración, señor ministro, por favor.  
5 ¿Está allí? Es página 11 y página 12.

6 R: Sí.

7 P: Allí usted menciona -- está hablando del  
8 proyecto de ley. Dice: "El proyecto de ley  
9 tardó tres años en aprobarse, dado que ante la  
10 severidad de algunas de las medidas que  
11 contemplaba fue objeto de largos y complejos  
12 debates, etcétera." ¿Ve esa frase?

13 R: Sí, eso fue así, dado que el -- el  
14 proyecto original consideraba un registro de  
15 evasores, esto es usuarios del transporte  
16 público que fueran infraccionados y que no  
17 acudieran a los juzgados de policía local o no  
18 pagaran la multa, terminasen en lo que se llama  
19 un registro de evasores.

20 Y lo que para mí era muy importante en ese  
21 proyecto de ley era que cualquier persona

1 natural pudiera acceder a la información del  
 2 registro. Y esto fue un punto bastante polémico  
 3 con los diputados y los senadores, dado que  
 4 existía preocupación por parte de ellos de  
 5 temas de acceso a la información, de que un  
 6 empleador accediera a esa información, un  
 7 banco, una institución financiera y se  
 8 convirtiera en cierta forma en una suerte de  
 9 DICOM, que era lo que en Chile es un sistema  
 10 para saber si una persona tiene deudas impagas  
 11 o algo así.

12 Y, por lo tanto -- bueno, yo no estuve en la  
 13 tramitación final de ese proyecto. Trabajé  
 14 arduamente durante mi gestión para que avanzara  
 15 ese proyecto, pero entiendo que al final se  
 16 aprobó, pero eso siempre fue un punto muy, muy  
 17 complejo en el proyecto de ley, el acceso de  
 18 cualquier persona natural pudiera acceder a ver  
 19 quién estaba en el registro.

20 P: Entiendo entonces, como usted decía señor  
 21 ministro, que usted -- no sé si el término en

1 Chile sea "radicó" el proyecto de ley en el  
 2 2015. ¿Correcto?

3 R: O sea, el proyecto de ley fue  
 4 introducido...

5 P: Lo introdujo.

6 R: Sí, se introdujo en el año 2015.

7 P: Y entiendo que la ley fue finalmente --  
 8 Me imagino que el término es "promulgada" en  
 9 abril del 2018. ¿Correcto?

10 R: Así entiendo. Sí.

11 P: Algo que quería preguntarle con relación  
 12 a esta ley es que yo entiendo que esta ley  
 13 habilita a los operadores privados para que  
 14 puedan fiscalizar a los evasores. ¿Correcto?

15 R: Habilita, sí, para que puedan -- y pedir  
 16 la -- que puedan bajar a los pasajeros, sí.

17 P: Entonces entiendo que si esta ley del  
 18 2018 habilita a los operadores para bajar a los  
 19 evasores del bus era porque no estaban  
 20 habilitados antes, ¿de acuerdo?

21 R: Bueno, no estoy seguro si es que no

1 estaban habilitados o que no existía claridad  
 2 legal al respecto, si había un vacío legal.

3 P: Me sirve la segunda también. Entonces no  
 4 había claridad legal en cuanto a si los  
 5 operadores privados podían bajar a los evasores  
 6 del bus. ¿Correcto?

7 R: Había posiblemente un vacío legal, sí.

8 P: Bien.

9 R: Pero lo que hay que tener en cuenta es  
 10 que el control de la evasión no solamente viene  
 11 por actos, digamos, de control fiscalizador;  
 12 hay muchas otras cosas que uno puede hacer para  
 13 reducir la evasión que no tienen que ver con la  
 14 fiscalización. Y sí, en mi opinión muchas de  
 15 ellas eran de resorte de los concesionarios.

16 P: Si ahora vamos, señor ministro, al  
 17 párrafo 22 de su segunda declaración, por  
 18 favor. Seguimos en el tema de la evasión. Usted  
 19 allí se refiere a los argumentos de los  
 20 demandantes respecto del interés económico o  
 21 político que Chile habría tenido para respaldar

1 o no la lucha contra la evasión. Y afirma al  
 2 respecto -y lo cito-: "Discrepo vehementemente  
 3 con esas afirmaciones y argumentos de los  
 4 demandantes". Y luego, en el párrafo 23, que  
 5 cito, usted dice aquí: "Contrario a las  
 6 afirmaciones sin fundamento de los demandantes,  
 7 el Estado no se beneficia de la evasión; al  
 8 contrario, asume costos cuando hay evasión, ya  
 9 que se debe inyectar más subsidios al sistema,  
 10 y así lo expusimos al Senado en el año del  
 11 2015."

12 Teniendo estas afirmaciones en mente, le  
 13 ruego que vayamos, por favor, al separador 12  
 14 de la carpeta, que es el exhibit R-495, para la  
 15 transcripción. Este es el informe de la  
 16 comisión de Transportes y Telecomunicaciones al  
 17 que usted se refiere en el párrafo 23 de su  
 18 segunda declaración. ¿Es correcto?

19 R: Sí, correcto.

20 P: Bien. Y si podemos ir, por favor, a la  
 21 página 30 de este informe. Allí los autores del

1 informe fueron amables y lo pusieron a usted en  
2 negrilla, entonces es fácil encontrar la frase.  
3 Empieza diciendo: "El ministro de Transportes y  
4 Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo,  
5 respondiendo a la pregunta del honorable  
6 senador señor Orpis, señaló que el impacto  
7 fiscal irrogado por el no pago es de compleja  
8 determinación. Lo anterior, ya que si bien  
9 habrá mayores recursos ante una reducción de la  
10 evasión, eso a su vez conduce a un mayor pago a  
11 los operadores...", el PPT del que hablábamos.  
12 "En consecuencia, afirmó que resulta  
13 determinante analizar el recorrido del evasor.  
14 Así, señaló a modo de ejemplo que un evasor que  
15 toma tres buses financieramente hablando es  
16 mejor que evada a que pague. Por otro lado,  
17 expresó que al reducir la evasión probablemente  
18 haya usuarios que no efectúen viajes que  
19 actualmente hacen."

20 ¿Está usted de acuerdo con estas  
21 afirmaciones que se le atribuyen? ¿Sí o no,

1 señor ministro?

2 R: Sí, como una hipótesis.

3 P: Bien. Quisiera que pasáramos ahora al  
4 tema de la infraestructura. Y para empezar a  
5 discutir sobre la infraestructura me parece que  
6 lo mejor es hacer referencia al párrafo 26 de  
7 su primera declaración. Y -- Párrafo 26 de su  
8 primera declaración. Y en esa parte usted  
9 afirma -y cito-: "El Plan Maestro de  
10 Infraestructura 2011-2015 no constituyó un  
11 compromiso ni mucho menos una garantía de que  
12 el Estado realizara ciertas obras de  
13 infraestructura o que alcanzaría un determinado  
14 nivel de inversión". ¿Confirma usted esta  
15 afirmación? ¿Sí o no?

16 R: Sí.

17 P: Y si ahora, y perdón por hacerlo cambiar  
18 de documento -le confieso que también es  
19 desagradable para mí-, si vamos a su segunda  
20 declaración, párrafo 21, en el párrafo 21 de su  
21 segunda declaración usted explica de manera más

1 general -y lo cito de nuevo- que los planes  
2 maestros no constituyen obligaciones del Estado  
3 ni pueden generar la expectativa de que se  
4 cumplirán en su integridad y cabalidad de forma  
5 inmediata. No hay ningún documento, reglamento  
6 o ley que establezca la obligatoriedad del Plan  
7 Maestro de Infraestructura. ¿Confirma usted  
8 esta afirmación?

9 R: Sí.

10 P: Si podemos ahora, por favor, ir al  
11 separador número 13 de la carpeta azul. Bajo el  
12 separador número 13 encontramos el exhibit  
13 C-135, para la transcripción. Se trata del Plan  
14 Maestro de Infraestructura 2011-2015. Y  
15 entiendo, ministro, que usted lo conoce -- que  
16 usted conoce este documento. ¿Correcto?

17 R: Correcto.

18 P: Y si podemos pasar a la segunda página e  
19 ir al considerando número quinto. Allí se  
20 indica que: "El Plan Maestro que se aprueba  
21 mediante el presente acto administrativo

1 contempla la siguiente estructura". Entonces  
2 está usted de acuerdo conmigo que este Plan  
3 Maestro tiene, según lo que aquí se dice, la  
4 naturaleza de un acto administrativo. ¿Sí o no,  
5 señor ministro?

6 SEÑORA GEHRING FLORES: Disculpa. Solo hemos  
7 -- creo que hemos establecido que el doctor  
8 Gómez-Lobo no es un abogado.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, entiendo  
10 esto. Pero puede leer la página 2, que se  
11 refiere a un acto administrativo, ¿no?

12 SEÑOR SILVA ROMERO: Y un poco para ponerle  
13 el contexto, señora presidenta, con la venia.  
14 Estamos hablando de un exministro de Estado. Yo  
15 esperaría que un exministro de Estado sepa lo  
16 que es un acto administrativo.

17 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Bueno, el  
18 documento dice "acto administrativo". Ahora,  
19 los alcances precisos legales que eso pueda  
20 tener, yo tendría que consultarlo con abogados.

21 P: Muy bien. Si vamos al párrafo 26 de su

1 primera declaración, señor ministro, por favor.  
 2 Allí en ese párrafo usted dice que la ejecución  
 3 de obras de infraestructura en el Transantiago  
 4 fue una de las prioridades durante su gestión.  
 5 ¿Correcto?

6 R: Correcto.

7 P: Y si vamos ahora, por favor, al separador  
 8 15, separador 15 del folder, allí usted  
 9 encuentra el exhibit C-640 para la  
 10 transcripción. Se trata del balance de gestión  
 11 integral del Ministerio para el año 2017, que  
 12 es publicado por el Ministerio en marzo de  
 13 2018. Y yo imagino que usted conoce este tipo  
 14 de documentos. ¿Correcto?

15 R: Sí, este en particular no lo he visto. Es  
 16 posterior a mi gestión.

17 P: Fue publicado en el 2018, pero concierne  
 18 el año 2017 y usted era ministro en 2017...

19 R: Hasta marzo de 2017.

20 P: Muy bien. Si vamos a la página 39 de este  
 21 documento, allí se contiene o está un cuadro

1 comparativo de la situación del transporte  
 2 público de Santiago entre 2007 y 2017. ¿Sí lo  
 3 ve? Es la tabla número 6.

4 R: Sí.

5 P: Y me interesa la evolución que se muestra  
 6 aquí. Primero, en lo que concierne a los  
 7 corredores segregados, entiendo que es la  
 8 tercera categoría en la tabla, a la izquierda.  
 9 Según este cuadro, entre el 2014 y el 2017, que  
 10 es el periodo en que usted fue ministro, solo  
 11 se aumentaron estos corredores segregados,  
 12 según mis cálculos, en 11.5 kilómetros.

13 ¿Correcto?

14 R: Esos son los operativos, en el sentido de  
 15 que son los que ya se terminaron la obra. Estos  
 16 proyectos tienen un ciclo de vida bastante  
 17 largo entre el diseño, los estudios de  
 18 prefactibilidad, después la ingeniería básica y  
 19 de detalle, la ingeniería -- perdón, y después  
 20 las expropiaciones. O sea, es difícil completar  
 21 un corredor en menos de tres o cuatro años.

1 Estas cifras lo que dan cuenta es de los  
 2 corredores que ya entraron en operación, que se  
 3 ejecutaron y se terminaron. Pero las obras en  
 4 ejecución al final de mi gestión eran muchos  
 5 más kilómetros que eso, lo que pasa es que  
 6 todavía estaban en construcción.

7 P: Si ahora vemos la categoría vías  
 8 exclusivas, ¿está usted de acuerdo conmigo en  
 9 que el número de kilómetros de vías exclusivas  
 10 no progresó entre el 2014 y el 2017, señor  
 11 ministro?

12 R: Sí, pero con varias precisiones. Una es  
 13 que sí ampliamos el horario de las vías  
 14 exclusivas en el Plan Centro particularmente.  
 15 Anteriormente las vías exclusivas funcionaban  
 16 solamente en la punta mañana y en la punta  
 17 tarde, y como parte de las obras del Plan  
 18 Centro, que eran también inversiones en  
 19 infraestructura, se amplió el horario de esas  
 20 vías exclusivas desde las -- durante todo el  
 21 día. Así que si bien en kilómetros no hubo una

1 ampliación, porque son vías que están en el  
 2 centro de la ciudad --tampoco hay muchas más  
 3 para ampliar--, se amplió el horario y se  
 4 hicieron inversiones para mejorar la  
 5 infraestructura de esas vías exclusivas. Esto  
 6 fue parte del Plan Centro.

7 P: Estamos de acuerdo, sí o no, señor  
 8 ministro en que una premisa para que las pistas  
 9 solo bus -- perdón, exclusivas funcionen es que  
 10 los otros vehículos distintos a los buses la  
 11 respeten.

12 R: Sí.

13 P: Ahora, si vamos a las pistas solo bus,  
 14 aquí -- este es un poco más interesante porque  
 15 vemos un asterisco que hace referencia a una  
 16 nota de pie de página. Y entiendo que en cuanto  
 17 a las pistas solo bus tampoco hubo variación  
 18 entre 2014 y 2017, lo que hubo fue un cambio en  
 19 la manera de medirlas. ¿Correcto?

20 R: Mire, no podría -- la recolección que yo  
 21 tengo y que estoy seguro de eso es que

1 aumentamos significativamente las pistas solo  
2 bus. Ahora, lo que dice ahí sobre la medición,  
3 yo no me puedo hacer cargo de un documento que  
4 no he tenido tiempo ni de verlo ni de revisar a  
5 qué se refiere con eso. Pero sí aumentamos, le  
6 puedo nombrar, varias pistas solo bus.  
7 Solamente en Bellavista, por ejemplo,  
8 aumentamos pistas solo bus y hay varias más que  
9 sí, también aumentamos.

10 P: Si pasamos ahora a las zonas pagas según  
11 este cuadro, de 2014 a 2017, habría un  
12 aumento -si mi cálculo es correcto- de 110  
13 zonas pagas. ¿Correcto?

14 R: Correcto.

15 P: Y por último, si vemos el tema de las  
16 paradas, que es el primer -- la primera  
17 categoría, vemos que hubo un aumento, según mi  
18 cálculo, de 161 paradas. ¿Correcto?

19 R: Correcto.

20 P: Bien. Tengo una última pregunta, señor  
21 ministro.

1 R: Perdón, pero -- ¿qué relación tiene eso?

2 P: Pues eso ya...

3 R: Con la parada de los buses.

4 P: Ya le explicaremos nosotros al Tribunal,  
5 señor ministro. Tengo una última pregunta sobre  
6 el tema de la evasión, y usted según entendí  
7 corrigió el párrafo 28 de su segunda  
8 declaración. El del 400 por ciento.

9 R: Efectivamente, sí.

10 P: Y entiendo, señor ministro, que la  
11 corrección consistió en que en lugar de  
12 fiscalizadores, el incremento del 400 por  
13 ciento se refería a los carabineros. ¿Correcto?

14 R: Así es. Una de mis primeras medidas como  
15 ministro los primeros meses fue hablar con el  
16 ministro del Interior precisamente para que él  
17 incluyera carabineros para aumentar la dotación  
18 de carabineros que se destinaban al control de  
19 la evasión en apoyo a los fiscalizadores del  
20 Ministerio de Transportes. Y eso aumentó de 20  
21 a 80 carabineros promedio por día. También

1 aumentamos los fiscalizadores en ese período,  
2 pero no fue un 400 por ciento. Lo que yo logré  
3 gestionar con el ministro del Interior fue  
4 aumentar el número de carabineros de 20 a 80 en  
5 promedio diario.

6 P: En el mismo párrafo 28, señor ministro,  
7 usted sigue diciendo: "Se añadieron 80  
8 carabineros". O sea que antes de abril de 2014  
9 había 20 carabineros dedicados a controlar la  
10 evasión en el Transantiago. ¿Correcto?

11 R: Esa es la información que yo tenía, sí.

12 P: Es que el 400 por ciento parece muy  
13 importante, pero -- es decir, se agregaron 80  
14 carabineros. ¿Correcto? -- 60 carabineros,  
15 perdón.

16 R: Sí.

17 P: ¿Sabe usted cuántos viajeros validaban su  
18 pasaje en los buses del Transantiago a diario  
19 en un día laboral?

20 R: No tengo una cifra exacta, pero deben ser  
21 sobre 3 millones de pasajeros, o 2 millones.

1 P: Si le digo 3,5 millones en el 2011, ¿es  
2 un dato que le parece...?

3 R: Podría ser razonable, sí.

4 P: Muchas gracias, señor ministro.

5 Señora presidenta, miembros del Tribunal: yo  
6 no tengo más preguntas.

7 SEÑORA GEHRING FLORES: Gracias.

8 El abogado para los demandantes le preguntó  
9 sobre unos estudios sobre la evasión, y creo  
10 que usted quería explicar un poco más sobre  
11 otro estudio que usted -- a que usted hizo  
12 referencia. ¿Puede explicar la relevancia de  
13 ese estudio a la pregunta que le hizo el doctor  
14 Silva Romero?

15 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí, la pregunta  
16 se refería en su momento a algunas afirmaciones  
17 mías en el Congreso sobre un caso hipotético  
18 del impacto que tiene la evasión sobre las  
19 finanzas del sistema. Entonces, yo di el caso  
20 hipotético de que un evasor tomara tres buses.  
21 Entonces claro, si toma tres buses y paga,

1 tenemos su ingreso pero habría que pagarles a  
 2 los tres servicios de buses. Por lo tanto, es  
 3 muy importante saber cuál es la estructura del  
 4 viaje del evasor.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No. Pero me  
 6 parece que la pregunta es respecto a un informe  
 7 de 2015.

8 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sobre el cual  
 10 usted dijo que según este informe la evasión  
 11 tiene un impacto en los costos. ¿No? Es lo que  
 12 mis notas dicen.

13 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí, es que iba  
 14 a ir a eso porque efectivamente entonces, para  
 15 saber bien cuál es el impacto de la evasión  
 16 sobre las finanzas del sistema es importante  
 17 saber cuál es la estructura de viaje del  
 18 evasor. O sea, ¿los evasores hacen -- toman un  
 19 servicio, toman dos servicios, toman tres  
 20 servicios? ¿No es cierto? Es una pregunta  
 21 importante para saber cuál es el impacto de la

1 evasión.

2 Por lo tanto, lo que hicimos en el año 2015  
 3 fue un estudio que está citado en la  
 4 misma -- en el mismo documento un poco más  
 5 adelante, donde dice que Julio Briones, que era  
 6 el encargado de finanzas del Transantiago, un  
 7 poco más adelante en ese documento en el  
 8 Senado, él expone este estudio -que además creo  
 9 que hay una presentación en el expediente con  
 10 el estudio. Lo que hicimos fue tomar la  
 11 encuesta origen-destino del año 2012 de  
 12 Santiago en que en base a esa información y la  
 13 que teníamos de Transantiago inferir la  
 14 estructura de viajes de los evasores. O sea,  
 15 podíamos hacer un ejercicio para inferir el  
 16 estudio de viaje.

17 Y con esa información entonces simulamos,  
 18 tomando en cuenta los mecanismos del contrato  
 19 que incluyen el mecanismo de reajuste a AIPK y  
 20 también el mecanismo de revisión programada  
 21 cada dos años, simular qué hubiese pasado si

1 bajamos la evasión dada esa estructura de viaje  
 2 que se infiere de la encuesta origen-destino de  
 3 2012. Y los resultados indican que incluso en  
 4 el corto plazo reducir la evasión mejora la  
 5 finanza del sistema en un poco. ¿Por qué?

6 Porque en la estructura de viaje los evasores  
 7 generalmente no es de varios servicios; ellos  
 8 toman un bus. No pasan por metro, por ejemplo.

9 Entonces, nuestras simulaciones indican que  
 10 hay un pequeño impacto positivo de reducir la  
 11 evasión en el corto plazo. Pero, por cierto, en  
 12 el mediano plazo, después de la revisión  
 13 programada, ese impacto es altísimo, y por lo  
 14 tanto de ahí mi afirmación, que está en el  
 15 párrafo siguiente al que mencionó el señor  
 16 abogado, de que mi estimación razonable era que  
 17 la evasión tenía un impacto sobre la finanza  
 18 del sistema entre 80.000 y 100.000 millones de  
 19 pesos, y por lo tanto para nosotros era muy  
 20 importante reducir la evasión, junto con los  
 21 otros aspectos que mencioné, que era la

1 percepción del sistema que tenían los usuarios  
 2 del sistema.

3 SEÑORA GEHRING FLORES: Gracias.

4 Y puedo poner en pantalla el anexo R-591.  
 5 ¿Solo puede confirmar si eso es el reportaje  
 6 que usted dio al Senado en 2015?

7 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Efectivamente.  
 8 Y la página 6 justamente muestra lo que estaba  
 9 señalando, las simulaciones que hicimos con los  
 10 datos del 2011. O sea, qué hubiese pasado desde  
 11 el 2011 al 2015 con el déficit del sistema si  
 12 reducimos la evasión en varios escenarios: un  
 13 100 por ciento de reducción de evasión o un 50  
 14 por ciento de reducción de evasión, y también  
 15 que se compartía esta reducción de evasión  
 16 entre los operadores y el Estado. Porque si se  
 17 reduce la evasión por esfuerzo del Estado, en  
 18 estricto rigor los contratos dirían que en la  
 19 próxima revisión programada habría que reducir  
 20 el PPT a los operadores, ya que aumentó la  
 21 demanda por un esfuerzo del Estado y no el

1 esfuerzo que correspondía a los concesionarios  
 2 de reducir la evasión. Y, por lo tanto, hicimos  
 3 un ejercicio en el que supongamos que lo  
 4 compartimos 50 por 50. Incluso ahí en el corto  
 5 plazo da que la reducción de la evasión mejora  
 6 las finanzas del sistema, es lo que salía ahí  
 7 como 2012 en el escenario 50/50, por ejemplo.  
 8 Pero después, al cabo de dos años con la  
 9 revisión programada ese impacto es mucho mayor.

10 Por lo tanto, hay un pequeño impacto de la  
 11 evasión en el déficit en el corto plazo, pero  
 12 uno muy relevante en el mediano y largo plazo  
 13 con las revisiones programadas. Y esto fue la  
 14 base -- esto de hecho Julio Briones presentó  
 15 esto en el Senado y la cita, el párrafo que  
 16 sale mío diciendo que yo estimo que más o menos  
 17 de 80.000 a 100.000 millones de pesos era el  
 18 impacto de la evasión sobre el déficit del  
 19 sistema.

20 P: El doctor Silva Romero también le  
 21 preguntó sobre el anexo R-495, en la página 30,

1 pues hablando de su informe o de su reportaje  
 2 ante el Senado. Creo que quería dar un poco de  
 3 explicación de las afirmaciones que aparecen  
 4 aquí.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Es el separador  
 6 12.

7 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: En la página 30  
 8 lo que el abogado señaló es una frase que dije  
 9 que dice: "Así señaló a modo de ejemplo". O  
 10 sea, yo señalé a modo de ejemplo, no es que yo  
 11 considerara que eso fuese así, que un evasor  
 12 que tomas tres buses, financieramente hablando,  
 13 es mejor que evada a que pague. Y por eso es  
 14 tan importante inferir cuál es la estructura de  
 15 viajes del evasor para poder hacer las  
 16 simulaciones correctamente.

17 Y en el párrafo subsiguiente señala  
 18 justamente que haciendo la simulación mi  
 19 estimación, que era en el orden de 80.000 a  
 20 100.000 millones de pesos, estamos hablando de  
 21 120 millones de dólares a -- más de cien

1 millones de dólares del déficit se debían a la  
 2 evasión.

3 Y quisiera, porque aquí lo vi cuando abrí,  
 4 lo vi también en la página 47, justamente el  
 5 señor Julio Briones -que es el autor de este  
 6 estudio, también presentó esto a los -- al  
 7 Senado -- Ah, no, incluso la página 51 de este  
 8 informe al Senado está justamente el gráfico  
 9 que yo le acababa de mencionar de este estudio.  
 10 En la página 51 está el mismo gráfico.

11 Por lo tanto nuestro diagnóstico, y esto lo  
 12 vimos muy claramente en el 2014; después en la  
 13 revisión programada nos dimos cuenta de que el  
 14 déficit iba a aumentar cada dos años producto  
 15 del reajuste en PPT por la baja en validaciones  
 16 debido a la evasión. Y por lo tanto estábamos  
 17 muy preocupados particularmente por lo que iba  
 18 a ocurrir en el año 2016, y por eso uno de mis  
 19 -- de los aspectos que yo más gasté tiempo en  
 20 el año 2015 fue en una ley para aumentar los  
 21 subsidios al Transantiago, aparte de la ley

1 digamos de control de evasión.

2 P: Última pregunta. El doctor Silva Romero  
 3 le mostró varias comunicaciones de Alsacia y  
 4 Express, y afirmó que usted nunca le respondió  
 5 o les respondió. ¿Eso significa que usted o la  
 6 administración nunca atendieron las solicitudes  
 7 de Alsacia y Express?

8 SEÑOR SILVA ROMERO: Objeción. Perdón,  
 9 objeción. Es leading. Leading question.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Es leading?

11 SEÑOR SILVA ROMERO: Sí, perdón. Es una  
 12 pregunta dirigida, sugestiva, inductiva.

13 SEÑORA GEHRING FLORES: No estoy sugiriendo  
 14 la respuesta. Pero...

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Un poco sí.  
 16 (Risas.)

17 Me llamó la atención también que no ha  
 18 podido responder usted que a estas dos cartas  
 19 que vimos había hecho una respuesta.  
 20 Posiblemente no se recuerde, posiblemente no la  
 21 hizo. ¿Qué es la situación?

1 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Para ser bien  
 2 franco, no sé. Tendría que revisar. No sé si  
 3 alguien del Directorio de Transporte Público  
 4 Metropolitano respondió; no sé si en alguna de  
 5 las reuniones que yo tuve con los -- con el  
 6 señor Ríos y el señor Ferrer respondí. Tendría  
 7 que revisar, digamos, todos los antecedentes.  
 8 Si Guillermo Muñoz o alguien del Directorio de  
 9 Transporte Público Metropolitano respondió. Las  
 10 solicitudes formales de revisión de flota o de  
 11 solicitud de renovación anticipada, me imagino  
 12 que se dirigieron al Directorio de Transporte  
 13 Público Metropolitano.

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, pero esa,  
 15 por ejemplo la segunda carta, que es en el  
 16 separador 4, que es la C-47, que es una carta  
 17 del señor Carlos Ríos y del señor Ferrer,  
 18 firmada por ellos, es una carta de 27 páginas  
 19 muy detallada, con sustancia, solicitando  
 20 medidas urgentes. Me extraña que no respondió  
 21 usted.

1 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Muchas -- por  
 2 lo que veo de esta carta, muchos de los temas  
 3 que aquí están tratados -por ejemplo,  
 4 vandalismo, violencia, control de la evasión,  
 5 ajuste PPT por razón IPK-, son tratados en la  
 6 revisión programada; fueron también temas en la  
 7 revisión programada que comenzó me parece que  
 8 abril de ese año. Por lo tanto, no podría  
 9 recordar si hubo una respuesta formal. Pero  
 10 estos temas fueron tratados en la revisión  
 11 programada de abril del 2016. Y, por lo tanto,  
 12 algunas se acogieron en esa revisión, otras  
 13 pasaron al panel de expertos porque no hubo  
 14 acuerdo sobre eso. Pero estas materias sí se  
 15 trataban con los operadores.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Y se trataba  
 17 dentro del -- por el DTPM? ¿Es eso que dice?

18 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Exactamente.  
 19 Caro.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero es usted el  
 21 presidente del DTPM en este período, ¿no?

1 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí. Sí.  
 2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Hubo, me  
 3 parece, otra pregunta implícita, ¿o no?  
 4 SEÑORA GEHRING FLORES: No.  
 5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No. (Risas.)  
 6 SEÑORA GEHRING FLORES: [Esas son] todas las  
 7 preguntas, señora presidenta.  
 8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Todas las  
 9 preguntas. Sí, por favor.  
 10 COÁRBITRO STERN: No vamos a escapar del  
 11 tema de la evasión, porque tengo una pregunta  
 12 sobre el impacto de la evasión. Dice durante su  
 13 interrogatorio lo siguiente: "Mientras muchos  
 14 pasajeros no pagan no tenemos recursos para  
 15 financiar el pago de buses y muchas mejoras que  
 16 queremos hacer". Y después explicó que: "De  
 17 hecho en el año 2015 yo estimaba entre 80.000  
 18 millones a 100 millones de subsidio destinado  
 19 al déficit de la evasión". Tengo dos preguntas.  
 20 La primera es: ¿a qué período de tiempo se  
 21 refieren estas cifras? Y la segunda: ¿puede

1 explicar cómo se calcula, muy concretamente, el  
 2 monto de subsidio destinado a compensar los  
 3 ingresos perdidos por las compañías a causa de  
 4 la evasión?

5 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: La primera  
 6 pregunta, esas son cifras anuales. Yo estimaba  
 7 que el subsidio al Transantiago anualmente era  
 8 del orden de 430.000 millones de pesos. Yo  
 9 estimaba que acerca de 80.000 a 100.000 eran  
 10 atribuibles a la evasión anualmente. ¿Cómo se  
 11 hizo el cálculo para llegar a eso? Me parece  
 12 que la segunda pregunta se refiere a eso. Eso  
 13 hay que hacer una simulación. No es algo que  
 14 uno pueda calcular con una regla de tres. Por  
 15 dos motivos. Primero, porque el contrato tiene  
 16 varios mecanismos de ajuste. O sea, si aumentan  
 17 las transacciones por una baja en la evasión,  
 18 uno tiene después al cabo de un año un  
 19 mecanismo de ajuste que se llama AIPK que  
 20 ajustaría el pago a los operadores hacia arriba  
 21 cuando bajan las transacciones, hacia abajo

1 cuando suben las transacciones de acuerdo a lo  
 2 que pasó el año pasado. Y después, al cabo de  
 3 dos años, o sea, cada dos años, hay una  
 4 revisión programada donde si hubo una baja en  
 5 la demanda en parte por la evasión, por  
 6 ejemplo, y nosotros consideramos que la empresa  
 7 sí hizo esfuerzos en luchar por la evasión, uno  
 8 le compensa aumentando el pago por pasajeros  
 9 transportado. Por lo tanto, por ese motivo no  
 10 es fácil hacer el cálculo, hay que simular qué  
 11 pasaría en un período largo de tiempo de  
 12 mediano de al menos dos años.

13 La otra razón por la cual no es simple es  
 14 porque si el evasor no evadiera no sabemos bien  
 15 qué servicios hubiera tomado. Y por lo tanto a  
 16 quién le tendríamos que pagar y cuánto. Por lo  
 17 tanto, por ejemplo, es posible que si hubiese  
 18 menos evasión no se hicieran los viajes, no  
 19 tendríamos ni los ingresos ni los costos,  
 20 digamos, asociados, o sea, o puede que parte de  
 21 los viajes de los evasores sean inducidos

1 porque no están pagando y si tuvieran que  
 2 pagar, no viajarían. Pero por otra parte, si  
 3 pagasen tenemos que saber si toman un bus, dos  
 4 buses, tres buses. Entonces, para saber esa  
 5 estructura, y es lo que hicimos en este estudio  
 6 que fue un estudio bastante elaborado, fue  
 7 inferir en base a la información de la encuesta  
 8 origen destino del 2012, que es una encuesta  
 9 que se hace en toda la ciudad cada diez años,  
 10 en que se le pregunta a los hogares y a muchas  
 11 personas cuál es su estructura de viaje. En  
 12 base a esa información y la información que  
 13 teníamos de las personas que sí validaban,  
 14 podíamos inferir, por lo tanto -- porque en la  
 15 encuesta origen destino los evasores sí ponen  
 16 sus viajes, porque en una encuesta le  
 17 preguntan: "¿Usted qué hizo esta mañana?" "Fui  
 18 a trabajar". "Y cómo se fue?" "Tomé tal bus".  
 19 Entonces, ahí probablemente ellos respondieron  
 20 que hicieron un viaje, aunque no pagaron.  
 21 Entonces, ahí podíamos inferir cuál es la

1 estructura de los viajes de los que no pagaban,  
 2 de los evasores. Y en base a esa información  
 3 entonces podíamos simular el impacto que  
 4 tendría bajar la evasión. Y en el corto plazo  
 5 incluso en el corto plazo bajar la evasión  
 6 mejoraba o disminuía el déficit del sistema.

7 ¿Por qué? Porque los evasores probablemente  
 8 tienen una estructura de viajes con menos  
 9 trasbordos que los que no evaden, y  
 10 particularmente no pasan por metro porque en  
 11 metro la evasión es muy baja. Por lo tanto,  
 12 básicamente usan un bus, y si usan un bus y  
 13 ellos pagan, el pago que recibe el sistema es  
 14 mayor a lo que hay que pagarle a un operador y  
 15 por lo tanto disminuye el déficit del sistema  
 16 en el corto plazo.

17 COÁRBITRO STERN: Muchas gracias.

18 COÁRBITRO GARIBALDI: Doctor Gómez-Lobo,  
 19 quisiera hacerle una serie de preguntas sobre  
 20 el vandalismo, pero a un nivel muy general,  
 21 para tratar de entender el panorama. Supongamos

1 que hay vandalismo en la forma de grafiti en  
 2 las paradas administradas por el Estado, ¿la  
 3 limpieza de esas paradas es responsabilidad del  
 4 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones?

5 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: No, en estricto  
 6 rigor es de los municipios.

7 COÁRBITRO GARIBALDI: Es responsabilidad de  
 8 los municipios.

9 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay. Si hay  
 11 vandalismo en los buses la limpieza y  
 12 corrección es responsabilidad de los  
 13 operadores.

14 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Así es.

15 COÁRBITRO GARIBALDI: En alguna instancia me  
 16 imagino que la represión y prevención del  
 17 vandalismo ¿es responsabilidad de Carabineros?

18 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: En algún -- Sí,  
 19 claro.

20 COÁRBITRO GARIBALDI: ¿Y eso depende del  
 21 Ministerio del Interior?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Carabineros depende del Ministerio del Interior. Sí.

COÁRBITRO GARIBALDI: De modo que, desde el punto de vista del Estado, la responsabilidad por el vandalismo reside en el Ministerio del Interior y en los municipios. ¿En qué medida? ¿Eso es correcto según su respuesta?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

COÁRBITRO GARIBALDI: ¿En qué medida el Ministerio de Transportes tiene responsabilidad en cuanto a -- respecto al Estado por la prevención o represión del vandalismo?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Bueno, una responsabilidad formal no sé si podría afirmar eso, pero sí nos interesaba mucho, y por eso en esos dos puntos hicimos dos cosas: el tema de los paraderos, que era responsabilidad de los municipios; parte del plan de mejoramiento que lanzamos en 2014 era un plan para ayudar a los municipios en esta tarea, y desarrollamos un plan de mejoramiento de puesta a punto de los

paraderos y después de mantención en acuerdo con los municipios en que nosotros financiábamos, si mal no recuerdo, el 95 por ciento del costo de eso y después los municipios un 5 por ciento. Pero no podría asegurarle que esas son las cifras exactas, pero la mayor parte de la inversión la financiábamos nosotros y el municipio una parte menor para poner a punto los paraderos y después mantenerlo en el tiempo. Fue uno de los programas que nosotros impulsamos.

Con respecto al Ministerio del Interior, en el año 2014 formamos una mesa de trabajo con la Intendencia, que depende del Ministerio del Interior. La Intendencia es como, por así decirle, el alcalde mayor, aunque no es elegido, de la región metropolitana, con Carabineros, con conductores, con los operadores y el Ministerio de Transporte para elaborar planes para controlar el vandalismo, particularmente en los eventos deportivos de

alta convocatoria, y también días especiales, días emblemáticos, como el día del Golpe de Estado, el Día del Joven Combatiente en marzo, que según nuestras cifras el 70 por ciento del vandalismo ocurrió en esas fechas y en esos eventos. Y por lo tanto se formó una mesa técnica en coordinación y por lo tanto el Ministerio de Transporte hizo un gran esfuerzo de coordinar a los otros entes públicos y privados para desarrollar planes de lucha contra la evasión [el vandalismo]. Y creo que logramos doblarle la mano en el sentido de que a partir del segundo semestre del 2016 la tendencia fue decreciente. Y esas cifras continuaron durante mi gestión y tengo entendido que posteriormente también.

COÁRBITRO GARIBALDI: ¿Es justo decir que la lucha contra el vandalismo tiene también un costo político?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: ¿En qué sentido, disculpe?

COÁRBITRO GARIBALDI: Costo político. Para darle un ejemplo de mi propio país, la ciudad de Baltimore, hace un par de años hubo una serie de disturbios muy serios, gran cantidad de vandalismo, y el mayor de la ciudad resolvió no tomar medidas policiales para darle espacio a los manifestantes para que se descomprimieran. A eso me refiero cuando hablo de costo político.

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Pero este no era el caso, porque la mayor parte de vandalismo se centraba en partidos de fútbol de alta convocatoria, en que el control de ese vandalismo no tenía un costo político. Al contrario, yo creo que era bien visto por la ciudadanía en general. Y también en los días emblemáticos también yo creo que era bien visto por la ciudadanía en general. Así que no -- nunca se me hubiese ocurrido, en el caso del Transantiago, pensar que había un costo político de luchar contra el vandalismo como lo

1 hicimos. Al contrario, yo creo que era bien  
2 visto por la ciudadanía.

3 COÁRBITRO GARIBALDI: Muchas gracias.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Hemos visto el  
5 informe de 2015, el estudio al cual se refirió  
6 sobre la lucha contra la evasión y las  
7 simulaciones y el costo -- el impacto de la  
8 reducción sobre la -- el déficit. Me llama la  
9 atención que, aunque fue muy claro el informe  
10 del 2015 que hubo un impacto la reducción  
11 potencial, no es lo que ocurrió, la evasión  
12 continuó de aumentar con un pico histórico en  
13 diciembre de 2006[2016] con los 34,6 por  
14 ciento, si no me equivoco.

15 ¿Cómo explica acá usted esta situación de  
16 aumento, aunque estaba luchando, conociendo el  
17 impacto? ¿Eran los medios insuficientes? ¿Eran  
18 los medios inadecuados? ¿Qué era la  
19 explicación?

20 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Bueno, es una  
21 buena pregunta. Yo creo que un poco difícil de

1 contestar sin un estudio más acabado, podría  
2 especular sobre algunas cosas.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No, pero con el  
4 cargo de ministro pienso que tienen ideas sobre  
5 sus políticas y sobre la manera de  
6 implementarlas y lo que funciona.

7 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: A ver, sobre la  
8 efectividad de la política, si bien la evasión  
9 subió en estricto rigor no sabemos qué hubiese  
10 pasado si no hubiéramos tomado las medidas que  
11 tomamos, tal vez hubiese subido más. O sea, el  
12 contrafactual no es evidentemente. ¿Qué hubiese  
13 pasado sin las políticas que implementamos? Tal  
14 vez hubiese subido más, como dije.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, pero ya es  
16 un nivel muy alto comparado con otras ciudades  
17 grandes similares.

18 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: No con Roma,  
19 pero...

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿No?

21 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Roma tiene más

1 alto, sí. Bogotá también está teniendo muy alta  
2 evasión. Por eso es un tema que nos preocupa.  
3 Pero al menos a los concesionarios se les  
4 compensaba, ¿no es cierto?, con la revisión  
5 programada. Y también hay que señalar que la  
6 responsabilidad del control de la evasión  
7 recaía sobre los concesionarios. En el resto de  
8 Chile, aparte de Santiago, nosotros no hacemos  
9 control de evasión, lo hacen los propios  
10 operadores. No son concesiones, en algunas  
11 ciudades hay algunos contratos que fueron  
12 concesionados en su momento, es cierto, pero  
13 también hay una responsabilidad de los  
14 operadores.

15 Por ejemplo, yo señalaría lo que ha sido  
16 ahora más efectivo -- un paréntesis. Yo creo  
17 que también las alzas tarifarias inducen mayor  
18 evasión, o sea, cuando veíamos que subía la  
19 tarifa la gente responde también evadiendo más.  
20 Y, por lo tanto, todo el esfuerzo que hicimos  
21 para aumentar los subsidios el año 2015 y

1 mantener -- no gatillar alzas tarifarias creo  
2 que también contribuyó a mantener la evasión o  
3 que no subiese más.

4 Pero lo que encuentro muy interesante  
5 últimamente es que una política que nosotros  
6 impulsamos, que fue poner los torniquetes  
7 mariposas en los buses, eso ha tenido un  
8 impacto bastante fuerte en reducir la evasión  
9 últimamente. Nosotros iniciamos con un programa  
10 en que nosotros financiamos 650 buses con  
11 torniquetes, o sea, el DTPM financiaba la  
12 instalación de 650. Cuando algunos operadores  
13 vieron el impacto que tenía ellos empezaron a  
14 colocar torniquetes por su propia cuenta y hay  
15 empresas como Redbus que han bajado el último  
16 año y medio significativamente la evasión. Hay  
17 otras empresas, me parece que Alsacia y Express  
18 es una de ellas, que no han seguido poniendo  
19 torniquetes en los buses. Entonces, también hay  
20 esfuerzos -- con sus propios recursos, digo,  
21 aparte de lo que financió el DTPM. Por lo

1 tanto, también hay esfuerzos de las empresas de  
2 los concesionarios que pueden hacer en esta  
3 tarea.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, gracias.

5 Escuchando a testigos de los demandantes, se  
6 refirieron a reuniones con usted y su equipo, y  
7 dijeron -- en el contexto de las solicitudes de  
8 -- Tengo que mirar que no me estoy equivocando.  
9 Sí, es una -- era una conclusión sobre la  
10 colaboración entre las empresas y el DTPM y el  
11 MTT de manera más general, y la -- lo que se  
12 percibió como en una falta de cooperación que  
13 usted dijo -- explicó que faltaban recursos en  
14 el MTT y estoy refiriéndome a la declaración  
15 escrita del señor Ferrer, pero tenemos otros  
16 ejemplos que dijo usted en numerosas ocasiones  
17 que "no tenemos plata", entre comillas. ¿Nos  
18 puede explicar las discusiones en esas  
19 reuniones? Creo que es esencialmente en  
20 referencia, en relación con el aumento de la  
21 flota de buses que rechazó usted varias veces.

1 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí. No podría  
2 hacer una referencia a alguna conversación tan  
3 precisa, digamos, pero el recuerdo que yo tengo  
4 es lo siguiente: siempre los recursos son  
5 escasos, y mi responsabilidad también como  
6 ministro era velar por el buen uso de los  
7 recursos públicos. Yo hice muchos esfuerzos por  
8 aumentar los recursos del sistema y lo  
9 logramos; y el subsidio para el sistema durante  
10 ese período se incrementó significativamente.  
11 Por lo tanto, que hubo más recursos del Estado,  
12 los hubo, eso es indudable.

13 Otra cosa es que un concesionario venga y me  
14 diga que le tengo que pagar más sin una razón  
15 técnica que lo fundamente, o sin una razón que  
16 no sea consecuencia de actos del propio  
17 concesionario. Por ejemplo, le doy un caso  
18 hipotético, no digo que este sea el caso, pero  
19 si una empresa toma malas decisiones de  
20 gestión, ¿no es cierto?, y tiene costos más  
21 altos o sobreendeudamiento, ¿significa eso que

1 yo tengo que entregarle más recursos para  
2 solucionar su problema financiero de deuda? O  
3 deja de mantener los buses; por ejemplo, si hay  
4 una mala mantención de los buses y estos se  
5 deterioran, ¿tiene que el Estado por lo tanto  
6 compensarle para que pueda renovar  
7 anticipadamente antes de que termine su vida  
8 útil? Es un problema muy complejo, porque uno  
9 puede generar incentivos perversos. Si el  
10 Estado compensa cualquier falla que pueda ser  
11 atribuible a decisiones del concesionario,  
12 entonces, ningún concesionario va a tener  
13 incentivos de mantener los buses o de operar  
14 bien o de tomar buenas decisiones financieras y  
15 operativas. Entonces, en cuanto a recursos del  
16 sistema, sí aumentaron y el Estado de Chile  
17 aumentó el subsidio al sistema, particularmente  
18 después de aprobar la ley en el año 2015, pero  
19 eso no significaba que yo tuviese que aceptar  
20 cualquier solicitud de aumento de recursos de  
21 un concesionario en particular.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, entiendo  
2 esta respuesta general.

3 El señor Carlos Ríos, por ejemplo, escribió  
4 eso en su segunda declaración, párrafo 35, y  
5 digo esto para la transcripción. Voy a leerlo y  
6 me podrá comentar: "Era especialmente  
7 frustrante que el entonces ministro Gómez-Lobo  
8 reconociera que nos debía autorizar más flota,  
9 pues el contrato así lo permitía y el servicio  
10 lo exigía, y que sin embargo no hiciera nada."  
11 Y después se explica que -- el tema de la falta  
12 de recursos.

13 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Mire, con  
14 respecto al tema de flota, nosotros en el 2016  
15 reconocimos que a Alsacia y Express le faltaba  
16 flota para cumplir el plan operacional y los  
17 contratos permitían dos mecanismos para ajustar  
18 eso. Uno, es un aumento de flota y, el otro,  
19 una reducción del plan operacional que con la  
20 flota liberada le permitía cumplir, digamos,  
21 mejor el plan operacional más chico. Yo era del

convencimiento de que un aumento de flota per se a estas empresas no iba a solucionar sus problemas operativos.

Yo creo que el origen de sus problemas operativos era otro, y, por lo tanto -- Y esto queda demostrado, por ejemplo, en que en la noche o los fines de semana cuando no había escasez de flota igual no cumplían el plan operacional en un nivel aceptable. Por lo tanto, una petición de aumento de flota tiene un costo para el sistema, al final lo pagaba el Estado, ¿no es cierto?, y si yo no veía que eso iba a traducirse en un beneficio en la calidad del servicio, entonces, me parecía que era un mal uso de los recursos público.

Y por lo tanto lo que optamos es en más bien reducir el plan operacional para liberar flota, hacerlo menos exigente y por lo tanto pudieran cumplir con la flota que tuviesen. Y aumentar el plan operacional de otras empresas que sí nos costaba al Estado menos que Alsacia y

Express, pero sí nos costaba, pero teníamos garantizados que al menos esos usuarios iban a tener una mejor calidad de servicio. Entonces, en la búsqueda de una buena calidad de servicios junto con el cuidado de los recursos públicos es que tomé esas decisiones.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Cuál era su criterio? ¿El problema operativo, operacional de las empresas de Alsacia y Express?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: ¿Cuál era mi diagnóstico? Eso sería un poco especulativo. Tengo algunas hipótesis, no sé si viene al caso mencionarla, pero no era mi responsabilidad hacerle a ellos el diagnóstico de gestión. Lo que sí sabíamos es que en la noche o fines de semana cuando el plan operacional es mucho más chico y por lo tanto no tienen escasez de flota, tampoco cumplían bien el plan operacional. Por lo tanto...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Es por eso concluyeron que...

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Que no era un problema de flota.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

En su primera declaración, al párrafo 21, habla del plan de mejoramiento de las medidas de 2014 a 2018. Y contenía tres -- cuatro ejes. Y me llama la atención que hay -- que no hay nada sobre el vandalismo, la lucha contra el vandalismo. No sé si quiere ver el apartado 21. ¿Lo tiene ahí?

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: ¿Pero tiene el plan de mejoramiento? Porque el plan de mejoramiento tiene -- no sé si está en la carpeta el plan de mejoramiento en sí, dado que tiene muchos...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, es el anexo C-182, y es la verdad que no lo he revisado antes de hacer la pregunta. Si posiblemente podemos ver...

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Si pueden bajar eso. Digamos, el plan de mejoramiento era

muchas medidas, no sé si explícitamente había algo sobre el vandalismo.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí...

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Pero lo cierto es que, durante ese año, poco tiempo después que iniciamos este plan, formamos la mesa técnica, con la Intendencia, con los conductores y con Carabineros para ver este tema. También...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: La pregunta es que en los ejes del plan no figura la lucha contra el vandalismo, figura la evasión, pero no el vandalismo. Posiblemente hay algo en el plan.

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: No veo algo explícito acá.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Pero tendría revisar con más...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Detención, sí.

SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Con más

1 detalle.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero, mirando  
3 los ejes...

4 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: No, en los  
5 grandes títulos no sale.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí. ¿Y refleja  
7 esto una -- su apreciación que no era un  
8 problema tan importante que merecería mejora?

9 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: No, nosotros  
10 considerábamos que era un tema importante, y  
11 particularmente porque los conductores también  
12 nos -- estaban muy preocupados del tema,  
13 particularmente para los eventos deportivos.

14 Tuvimos varios secuestros de buses que  
15 venían las barristas, se subían al bus y se lo  
16 llevaban al estadio. Entonces, sí nos  
17 preocupaba. Yo creo que lo que pasa es que no  
18 era una política del Ministerio de Transporte  
19 solamente, o sea, era una acción colectiva con  
20 Carabineros, con la Intendencia. Entonces, tal  
21 vez en este plan no lo incluimos porque no era

1 algo exclusivo de la política de transporte,  
2 era un problema mayor y que -- donde la  
3 Intendencia y el Ministerio del Interior  
4 jugaban un rol muy importante.

5 También recuerdo, no sé si en el año 2014 o  
6 2015, aquí sale también en mi declaración que  
7 comparecí al Parlamento para fortalecer una ley  
8 de violencia en los estadios, para introducir  
9 el hecho que un secuestro de bus era un delito  
10 muy grave. Entonces, estaba preocupado por el  
11 tema, pero no era necesariamente un tema del  
12 Ministerio de Transporte solamente.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. No  
14 tengo más preguntas. ¿Hay una pregunta en  
15 seguimiento de las del Tribunal?

16 SEÑOR SILVA ROMERO: Sí. Con la venia,  
17 señora presidenta.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

19 SEÑOR SILVA ROMERO: Y tiene que ver con el  
20 tema del aumento de flota que usted le  
21 preguntó. Y el señor ministro respondió que en

1 relación a Alsacia y Express en lugar de  
2 otorgar aumento de flota lo que se decidió fue  
3 la reducción del plan operacional. ¿Correcto?

4 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Correcto.

5 P: Y entiendo que en el caso de Alsacia y  
6 Express esa reducción fue a cero. ¿Correcto?

7 R: ¿Cómo a cero?

8 P: Cero servicios. Es decir, en el 2016,  
9 señor ministro, a Alsacia y Express le  
10 retiraron ciertos servicios. ¿Correcto?

11 R: Se redujo el plan operacional entre los  
12 cuales hubo una reducción de un servicio en  
13 Alsacia y cuatro servicios en Express.

14 P: Se retiraron esos servicios de Alsacia y  
15 Express. ¿Correcto?

16 R: O sea, hubo una reducción del plan  
17 operacional, sí.

18 P: ¿Y la reducción fue a cero servicios con  
19 relación a esos cinco puntos que usted  
20 mencionó, correcto?

21 R: No entiendo cero servicios.

1 P: Es decir, son cero buses que se  
2 despachan, los servicios ya no le pertenecen a  
3 Alsacia y Express. ¿Correcto?

4 R: O sea, en un plan de reducción se  
5 eliminan siempre los planes operacionales, si  
6 uno ve el plan de -- el informe de gestión de  
7 varios años uno ve que en todos los planes  
8 operacionales se incorporan nuevos servicios a  
9 algunos operadores, se eliminan otros.

10 P: En este caso no se redujo, por ejemplo,  
11 la regularidad de los buses, sino simplemente  
12 se retiraron servicios. ¿Correcto?

13 R: La regularidad de los buses no es una  
14 variable del plan...

15 P: Perdón, la frecuencia. No se cambió la  
16 frecuencia de buses, sino se retiraron  
17 servicios.

18 R: Pero también hubo reducción de  
19 frecuencia. En el ajuste del plan operacional  
20 hubo reducción del plan operacional también  
21 hubo reducciones de frecuencia, si mal no

1 recuerdo.

2 P: Y cuando se retiran los servicios, los  
3 kilómetros y la demanda pasan a otros  
4 operadores. ¿Correcto?

5 R: O sea, aumentamos simultáneamente el plan  
6 operacional de otros operadores. No eran  
7 idénticos los servicios, pero sí. Y por eso  
8 mismo, por si pudiese haber algún impacto  
9 económico de esa decisión, es que instruí que  
10 se incorporara este tema en la revisión  
11 excepcional que se abrió en febrero del 2017. Y  
12 tengo entendido por lo demás que ya llegaron a  
13 un acuerdo la actual autoridad para compensar a  
14 Alsacia y Express por posibles impactos de esas  
15 medidas.

16 P: Pero estamos de acuerdo, sí o no, que  
17 cuando se retiran servicios los kilómetros por  
18 los que se pagaba y la demanda o el PPT que se  
19 pagaba ya no se pagan más. ¿Correcto?

20 R: Correcto.

21 P: Gracias.

1 R: Pero puede haber servicios que son  
2 deficitarios que se quitan, y eso mejora la  
3 situación financiera, como el 424.

4 P: Gracias.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Lo que ocurrió  
6 es una eliminación de ciertas líneas operadas  
7 por Alsacia y Express. ¿Es eso?

8 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Una reducción  
9 del plan operacional, sí, que incluía reducción  
10 de frecuencias y reducción de servicios,  
11 algunos de los cuales yo estimo que eran  
12 deficitarios financieramente para la empresa,  
13 otros no. Pero en todo caso, en la revisión  
14 excepcional que comenzó en febrero del 2017 eso  
15 era un punto a tratar. Y me parece que a  
16 finales del año pasado ya llegaron a un acuerdo  
17 de un aumento del PPT por los posibles impactos  
18 que supo haber tenido en el equilibrio  
19 económico del contrato.

20 SEÑOR SILVA ROMERO: Ahora, una última  
21 pregunta. ¿Es cierto, señor ministro, sí o no,

1 que los operadores que recibieron esos  
2 servicios recibieron también flota?

3 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Sí.

4 P: Gracias.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. Si no hay  
6 más preguntas...

7 SEÑORA GEHRING FLORES: Sí. Me gustaría que  
8 el doctor Gómez-Lobo tendría una oportunidad de  
9 explicar esa última respuesta. Él dijo sí o no,  
10 si hubo un aumento. ¿Se puede explicar por qué?

11 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Porque  
12 aumentamos el plan operacional. O sea, en estos  
13 planes operacionales -- se redujo el plan  
14 operacional de Alsacia y Express mediante la  
15 eliminación de algunos servicios y reducción de  
16 frecuencia en otros, ¿para qué? Para que  
17 pudieran cumplir con la flota que tenían mejor  
18 un plan operacional más reducido. Y  
19 simultáneamente se aumentó el plan operacional  
20 de otras empresas con nuevos servicios que más  
21 o menos no eran idénticos, digamos, a los

1 servicios que se habían eliminado, pero que  
2 pudieran servir a los usuarios.

3 Ahora, ¿cuál era el propósito de eso? Como  
4 nuestro diagnóstico era que los problemas  
5 operativos de la empresa no eran por falta de  
6 flota, entonces, al menos, no teníamos  
7 seguridad que la reducción del plan operacional  
8 iba a mejorar el cumplimiento del plan  
9 operacional por parte de Alsacia y Express,  
10 pero al menos los recursos adicionales que  
11 estaba gastando el Estado en el aumento del  
12 plan operacional de otros operadores, íbamos a  
13 tener una mejor calidad de servicio para los  
14 usuarios. Por lo tanto, en el buen uso de los  
15 recursos y considerando la calidad del servicio  
16 para los usuarios es que yo tomé esa decisión.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: La respuesta es  
18 clara. Entonces, -- Así se concluye su  
19 interrogatorio, señor ministro. Muchas  
20 gracias...

21 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Muchas gracias

1 a ustedes.  
 2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ...por su  
 3 asistencia y sus explicaciones.  
 4 SEÑOR GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE: Muchas gracias.  
 5 Buenas tardes.  
 6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Vamos a tomar  
 7 otra pausa de 10 minutos y después continuar  
 8 con el tercer testigo.  
 9 SEÑORA GEHRING FLORES: Quisiéramos proceder  
 10 al almuerzo.  
 11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Está listo  
 12 ahora?  
 13 SECRETARIA CORDIDO-FREYTES DE KUROWSKI: Me  
 14 han pedido que después de las 12 y cuarto o al  
 15 menos que les avisemos antes.  
 16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Cómo prefieren?  
 17 Podemos continuar hasta la 1 o hacer la pausa  
 18 ahora.  
 19 SEÑOR SILVA ROMERO: Hasta la 1. Nosotros  
 20 preferimos hasta la 1.  
 21 SEÑORA GEHRING FLORES: Sí, está bien por

1 nosotros.  
 2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. Entonces  
 3 retomamos en 10 minutos.  
 4 SEÑORA GEHRING FLORES: Gracias.  
 5 (Pausa para el café.)  
 6 INTERROGATORIO AL TESTIGO GUILLERMO MUÑOZ SENDA  
 7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí. Buen día,  
 8 señor.  
 9 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Buen día.  
 10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Es usted  
 11 Guillermo Muñoz Senda?  
 12 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, yo soy.  
 13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Cuál es su  
 14 posición actual?  
 15 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Hoy en día soy consultor  
 16 en el ámbito privado, asesoro empresas y  
 17 desarrollo estudios en el ámbito del  
 18 transporte.  
 19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y se desempeñó  
 20 como director del DTPM en el período de abril  
 21 2014 a marzo 2018. ¿Correcto?

1 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Es correcto.  
 2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.  
 3 Nos entregó dos declaraciones escritas de  
 4 testigo. La primera del 8 de junio de 2018 y la  
 5 segunda del 23 de enero de 2019. ¿Correcto?  
 6 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Correcto también.  
 7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.  
 8 Comparece como testigo. Como testigo tiene  
 9 el deber de decir la verdad y solo la verdad.  
 10 ¿Nos lo puede confirmar, por favor, leyendo la  
 11 declaración de testigo que se encuentra  
 12 enfrente de usted?  
 13 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Declaro -- ¿lo leo?  
 14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.  
 15 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Declaro solemnemente,  
 16 por mi honor y conciencia que diré la verdad  
 17 toda la verdad y solo la verdad.  
 18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.  
 19 Ahora paso la palabra a los abogados de la  
 20 República de Chile para preguntas iniciales.  
 21 Señor Grané.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias, señora  
 2 presidenta.  
 3 Buenas tardes, señor Muñoz. La primera  
 4 pregunta que quiero hacerle es con respecto a  
 5 documentos que tiene sobre su mesa. ¿Puede por  
 6 favor identificar un documento que en la  
 7 carátula dice "Declaración Testimonial de  
 8 Guillermo Muñoz Senda del 8 de junio de 2018"?  
 9 ¿La tiene?  
 10 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí.  
 11 P: ¿Puede, por favor, ver la última página  
 12 de esa declaración y decirnos si esa es su  
 13 firma?  
 14 R: Es mi firma.  
 15 P: ¿Es esta entonces su declaración?  
 16 R: Así es.  
 17 P: ¿Hay alguna corrección que quiera hacer a  
 18 esta declaración?  
 19 R: Ninguna.  
 20 P: ¿La ratifica?  
 21 R: Sí, completamente.

1 P: El segundo documento, que en la carátula  
2 debería decir "Segunda Declaración Testimonial  
3 de Guillermo Muñoz Senda del 23 de enero de  
4 2019" - si puede por favor ir a la última  
5 página y decirme si esa es su firma.

6 R: Sí, es esta mi firma.

7 P: Entonces, ¿es esta su declaración?

8 R: Así es.

9 P: ¿Alguna corrección que desee hacer a esta  
10 declaración?

11 R: Ninguna corrección.

12 P: Entonces, ¿la ratifica?

13 R: Así es.

14 P: Quiero ahora hacerle preguntas sobre una  
15 declaración que usted dio a la prensa luego de  
16 su segunda declaración y que consta en el  
17 expediente en este caso como documento R-877.  
18 Le van a entregar una copia de ese documento. Y  
19 para el expediente es una nota periodística del  
20 diario "El Mercurio" del lunes 25 de febrero  
21 del 2019.

1 Quisiera por favor, señor Muñoz, que vea en  
2 la segunda página, el tercer párrafo completo,  
3 que empieza con: "Sin embargo, para Guillermo  
4 Muñoz, ex director del DTPM". ¿Puede por favor  
5 leer ese párrafo?

6 R: "Sin embargo para Guillermo Muñoz, ex  
7 director del DTPM, la situación a la que apunta  
8 el análisis no es tal. Explica que en 2012  
9 cuando se renegociaron los contratos con los  
10 operadores se creó un mecanismo de ajuste de  
11 ingreso que actúa en las revisiones programadas  
12 mediante una compensación de hasta un 65 por  
13 ciento en caso de que bajara la demanda. 'Por  
14 eso no es extraño que cuando aumenta la demanda  
15 aumenten los costos. Pero esto es cierto si se  
16 ve en un lapso de un año, pero en cuatro años  
17 la situación cambia radicalmente', afirma.  
18 Añade que 'si hoy le pago más al operador  
19 significa que le deberé dejar de pagar la  
20 compensación en dos años más. Por ende, los  
21 ahorros son a mediano plazo'".

1 P: Gracias. Señor Muñoz usted al inicio de  
2 esa cita hace referencia a un análisis, en la  
3 primera oración. Situación a la que apunta el  
4 análisis. ¿A cuál análisis se estaba  
5 refiriendo?

6 R: Al análisis hecho por la empresa Proyecto  
7 34 y encargado por el panel de expertos, tal  
8 cual como sale acá en el documento de prensa.

9 P: Gracias. ¿Y qué es el panel de expertos,  
10 señor Muñoz?

11 R: El panel de expertos es un organismo que  
12 está contemplado en la ley de subsidios del  
13 Estado chileno y es un conjunto de tres  
14 expertos que actúan de manera independiente y  
15 que también por mandato de la ley tienen que  
16 cada 24 meses encargar un estudio de esta  
17 naturaleza, que ya se han hecho antes que este  
18 dos más, y cuya función básicamente es ilustrar  
19 cuáles son las condiciones de operación y  
20 financiamiento del sistema de transporte  
21 público de Santiago, y en base a eso

1 eventualmente sugerir el propio panel algunas  
2 modificaciones al financiamiento que presta el  
3 sistema. Esa es la función de este estudio.

4 El panel de expertos, como digo, es una  
5 institución distinta al Estado; es un panel de  
6 tres personas que son designadas de manera  
7 independiente y cuya función es velar por,  
8 entre otras cosas, que la tarifa pueda ser  
9 fijada de una manera completamente distinta a  
10 lo que uno podría llamar vaivenes políticos, y  
11 tiene una importancia muy grande en el sistema  
12 de transporte.

13 P: Señor Muñoz: ahora le vamos a entregar  
14 otro documento que es, para el expediente el C-  
15 730, introducido por los demandantes. Quisiera  
16 preguntarle, señor Muñoz, si usted reconoce o  
17 ha visto este documento antes.

18 R: Sí, lo reconozco. Es el documento que  
19 recién acabo de señalar y si bien no lo he  
20 estudiado en detalle, lo he podido ver  
21 particularmente lo que refería a la evasión.

1 P: Quiero ahora dirigirlo a su segunda  
2 declaración en el párrafo 85 que está en la  
3 página 35. Quiero en particular, señor Muñoz,  
4 hacerle una pregunta sobre la segunda oración  
5 de su declaración. ¿Puede, por favor, leer esa  
6 segunda oración que empieza: "Pero que Alsacia  
7 y Express"?

8 R: "Pero que Alsacia y Express o cualquier  
9 otro operador tenga problemas financieros no  
10 significa que el Estado pueda desembolsar  
11 fondos públicos para cubrir pérdidas,  
12 especialmente cuando estas pérdidas se derivan  
13 de la gestión por parte de los operadores".

14 P: ¿Puede, por favor, explicar, señor Muñoz,  
15 qué quiere decir con esta declaración?

16 R: Sí. Disculpe. En primer lugar, quisiera  
17 poner un poco en contexto...

18 SEÑORA STEIN: Objeción. No creo que esa  
19 materia sea nueva en la declaración. Yo creo  
20 que es una explicación en más de detalle de  
21 algo que ya existe en su declaración, y por eso

1 yo creo que tengo que objetar.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Por qué hacen  
3 esta pregunta?

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: Primero, señora  
5 presidenta, no hay nada que en la Resolución  
6 Procesal número 1 que le impida a un testigo  
7 comentar sobre sus declaraciones. En segundo  
8 lugar, lo que está tratando el testigo en este  
9 párrafo es relevante para los temas que hemos  
10 estado tratando y cuyas preguntas también el  
11 Tribunal ha referido. Por lo tanto,  
12 consideramos que sería de beneficio para el  
13 Tribunal que el testigo explique lo que ha  
14 declarado y lo que está en este expediente.

15 SEÑORA STEIN: Señora presidenta...

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, estoy  
17 mirando la Resolución Procesal 1: "La parte que  
18 ha presentado el testigo puede interrogarlo  
19 brevemente con el propósito de formular  
20 preguntas introductorias. Ello incluye  
21 confirmar, corregir la declaración, abordar

1 asuntos que han surgido después de que la  
2 declaración correspondiente ha sido redactada".  
3 Hay preguntas introductorias, que es un poco  
4 vago y que no excluye breves aclaraciones sobre  
5 la declaración, diría. Pero tienen que ser  
6 breves y...

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias. ¿Puede  
8 proceder?

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

10 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Bueno, voy a ajustarme  
11 lo más que pueda a lo señalado, que sea breve.

12 El contrato, tal cual como nosotros lo  
13 interpretábamos, era un contrato de asociación  
14 de largo plazo entre el gobierno, el Estado y  
15 la empresa privada. La empresa privada es  
16 responsable de gestionar la operación, de  
17 gestionar sus activos financieros, de hacer la  
18 gestión financiera mientras que el Estado daba  
19 las condiciones para que ello fuese así  
20 particularmente en lo que se refiere al  
21 tratamiento de ciertos riesgos.

1 Esos riesgos incluyen aspectos relativos a  
2 la demanda, a las acciones del propio Estado y  
3 a cómo se regulaba la competencia entre los  
4 distintos actores del sistema.

5 Y aquí es muy importante señalar y recalcar  
6 que a lo que me refiero con la gestión propia  
7 es que no podía el Estado en aquellas materias  
8 que no estaban limitándose a riesgo o a  
9 condiciones de reequilibrio generar pagos  
10 adicionales. Hay elementos que consideramos  
11 siempre como parte inherente a la gestión del  
12 concesionario. Esto es la operación, la gestión  
13 financiera, la gestión de compromisos de  
14 crédito. Ello no podía de ninguna manera en  
15 nuestro concepto poder ser materia de  
16 compensación y es lo que en este párrafo 85 lo  
17 que yo intento señalar.

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias. No tenemos más  
19 preguntas.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

21 Ahora le paso la palabra, señora Stein.

1 SEÑORA STEIN: Gracias, señora presidenta.

2 Buenas tardes, señor Muñoz Senda.

3 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Buenas tardes.

4 P: Mi nombre es Erica Stein y soy una de los  
5 abogados que representa a los señores Ríos, los  
6 demandantes, en este arbitraje y quisiera  
7 formularle algunas preguntas esta tarde.

8 Mi colega le pasó una carpeta y allí están  
9 documentos que vamos a revisar juntos durante  
10 esta sesión. Y hay separadores en la carpeta y  
11 voy a irme refiriendo cuando sea necesario. Y  
12 también para la transcripción, para que sepa,  
13 voy a también indicar el número del anexo de  
14 cada documento. Pero para el resto yo entiendo  
15 que los abogados de Chile ya le han explicado  
16 cómo funciona este proceso y no tengo que darle  
17 más detalles. ¿Todo está claro?

18 R: Claro.

19 P: Perfecto. Muy bien.

20 Bueno, unas pequeñas preguntas  
21 introductorias, porque yo tengo claro, yo creo

1 que ya abordó el asunto un poco con la  
2 Presidenta. Pero, en marzo de 2014, Andrés  
3 Gómez-Lobo lo contactó para ser el [Director  
4 del] Directorio de Transporte Público  
5 Metropolitano, el DTPM, ¿cierto?

6 R: Antes que eso, fue en febrero. Pero  
7 efectivamente me contactó para ser el director  
8 de Transporte Público Metropolitano.

9 P: ¿Entonces hay una corrección que hacer en  
10 su declaración testimonial? Entonces, ¿[es]  
11 febrero no es marzo?

12 R: En marzo -- inicié mis funciones el 1° de  
13 abril, pero en marzo ya empezamos a trabajar. Y  
14 el contacto fue fin de febrero, principio de  
15 marzo. No recuerdo exactamente la fecha.

16 P: Okay. Bien. Digamos marzo 2014 más o  
17 menos empezó sus funciones.

18 R: Ajá.

19 P: Okay. Y -- Pero luego yo había entendido  
20 que en realidad usted asumió el cargo del  
21 Directorio en abril de 2014 hasta marzo de

1 2018.

2 R: Así es.

3 P: Así es. Okay. Y en 2018, en marzo, ¿esto  
4 fue cuando hubo un cambio del gobierno?

5 R: Así es.

6 P: Perfecto. Muchas gracias.

7 Bien. Quiero empezar preguntándole algunas  
8 cosas respecto de la evasión, de la cuestión de  
9 la evasión. Y, señor Muñoz Senda, yo entiendo  
10 que su posición es que bajo los nuevos  
11 contratos de concesión son los concesionarios y  
12 no el Estado quienes tienen la obligación de  
13 luchar contra la evasión. ¿Correcto?

14 R: Eh, no sé por qué usted asume que esa es  
15 mi posición. Lo que yo he señalado en distintos  
16 documentos y también públicamente es que el  
17 trabajo de la evasión es un trabajo que debe  
18 ser desarrollado por ambas partes. Hay una  
19 responsabilidad, por cierto, de los privados,  
20 de los operadores, y también hay una  
21 responsabilidad del Estado.

1 P: ¿Entonces es una responsabilidad  
2 conjunta?

3 R: Así lo entendimos y así fue como yo lo he  
4 señalado.

5 P: Okay. Entonces, su posición, según lo que  
6 está diciendo que usted señaló y está  
7 señalando, que la responsabilidad para luchar  
8 contra la evasión es una responsabilidad  
9 conjunta entre los concesionarios y el Estado.

10 R: Eso es así, independientemente de cuáles  
11 son las responsabilidades concretas que el  
12 propio contrato le asigna a los operadores. E  
13 incentivos.

14 P: Muy bien. Muchas gracias. Muchas gracias,  
15 me queda muy claro.

16 Bien. Señor Muñoz Senda, ¿podemos ir por  
17 favor al párrafo 58 de su primera declaración?  
18 Yo creo que usted la tiene en la mesa. ¿Lo  
19 tiene? ¿el párrafo 58?

20 R: Sí.

21 P: Perfecto. Y usted afirma en este párrafo

1 que -y cito-: "Constatamos que nuestros  
2 esfuerzos en la lucha contra la evasión fueron  
3 fructíferos, pues contribuyeron a un aumento de  
4 las transacciones desde el 2016 al 2017 de más  
5 de 9 millones de validaciones". ¿Cierto?

6 R: Así es.

7 P: Okay. Y para sustentar esta afirmación  
8 usted hace referencia, y así está en la nota al  
9 pie 32, usted hace referencia al documento  
10 titulado "Transantiago 2014-2017", publicado en  
11 marzo de 2018. ¿Correcto?

12 R: Es correcto.

13 P: Bien. Perfecto. ¿Puede ir, por favor, al  
14 separador 2 de la carpeta? Antes de mirar este  
15 documento quiero preguntarle algunas cosas más  
16 respecto de su última respuesta a mis últimas  
17 preguntas. Usted afirmó -- confirmó que  
18 efectivamente hay una responsabilidad conjunta  
19 entre el Estado y los concesionarios en la  
20 lucha contra la evasión. Y me gustaría  
21 preguntarle cuáles son las responsabilidades

1 que les corresponden al Estado en la lucha  
2 contra la evasión.

3 R: Lo que yo he sostenido siempre es que hay  
4 un trabajo conjunto que hacer en esto, y es un  
5 poco a lo que me refería en su respuesta; la  
6 responsabilidad del Estado -para responder a lo  
7 que usted me señala- en mi concepto tiene que  
8 ver con coordinar muchos de los recursos que el  
9 sistema hoy día cuenta, recursos que son  
10 aportados en parte por los privados, recursos  
11 que son en parte aportados por la autoridad. El  
12 Estado también tiene alguna obligación en la  
13 tramitación de proyectos de ley que vayan  
14 entregando más atribuciones al propio Estado o  
15 los organismos del Estado para poder generar  
16 algún control de evasión.

17 Insisto, para reiterar lo que señalé: es el  
18 Estado el que junto con los operadores tienen  
19 que coordinar un control y combate contra la  
20 evasión.

21 P: Y otra pregunta que tengo para que todo

1 esté muy claro: ¿de dónde surgen esas  
2 responsabilidades por parte de los  
3 concesionarios y del Estado en la lucha contra  
4 la evasión?

5 R: Hay en el contrato establecido bien  
6 claramente algunos puntos -yo no recuerdo  
7 exactamente la cláusula-, en que señala que es  
8 deber de los concesionarios poder generar las  
9 medidas y las acciones para el control de la  
10 evasión, y hay un punto también en el  
11 contrato -no recuerdo la cláusula exacta- en  
12 que se señala que es el Estado también que  
13 deberá colaborar y gestionar los recursos que  
14 disponga para el combate de la evasión. Me  
15 parece que allí en el contrato estaba.

16 Pero también me parece que como mecanismo de  
17 gestión aplicado durante el período que yo  
18 estuve a cargo esa fue una cuestión que tuvimos  
19 muy clara también, independientemente de lo que  
20 estuviera en el contrato y así fue como se  
21 generó.

1 P: Usted dice que: "También me parece que  
2 durante el período que yo estuve a cargo fue  
3 una cuestión que tuvimos muy clara también  
4 independientemente de lo que estuviera en el  
5 contrato". Y ahí me gustaría preguntarle: para  
6 el -- desde el punto de vista del Estado, en  
7 particular, ¿de dónde surgieron las  
8 responsabilidades para el Estado en la lucha  
9 contra la evasión?

10 R: Disculpe, no le entendí muy bien la  
11 pregunta, si me la pudiese repetir.

12 P: Sí, ¿de dónde surgen las  
13 responsabilidades por parte del Estado en la  
14 lucha contra la evasión?

15 R: ¿Cuáles son?

16 P: ¿De dónde surgen?

17 R: Las responsabilidades -- yo le comenté al  
18 principio que en el contrato aparecían  
19 señaladas, no recordaba bien la cláusula, las  
20 responsabilidades que el Estado debía tener en  
21 materia de evasión. No sé si es eso lo que me

1 está preguntando.

2 P: No, estoy preguntando -- Muchas gracias.  
3 Yo creo que tenemos todo por ahora.

4 Entonces podemos volver, regresar entonces a  
5 los documentos. Estuvimos en la carpeta en el  
6 separador número 2. Y estuvimos en el separador  
7 número 2 porque yo había leído el párrafo 58 de  
8 su primera declaración, y usted había hecho  
9 referencia al documento que vamos a ver. ¿Y  
10 puede ir, por favor, a la página 50 de este  
11 documento? Y la página 50 es la página que  
12 usted cita en su primera declaración en la nota  
13 al pie. ¿Cierto?

14 R: Ajá.

15 P: Okay. Y en esta página se trata del  
16 número de transacciones. Y ahí se encuentra el  
17 dato al que usted se refiere en su declaración.  
18 Dice: "Desde 2016 a 2017 aumentan en poco más  
19 de 9 millones las transacciones del sistema."  
20 ¿Lo ve?

21 R: Sí, lo veo.

1 P: Okay. Pero hay un dato más que usted  
2 omitió en su declaración, que es que ese  
3 aumento de 9 millones -cito-: "Equivale a un  
4 aumento de un 0.6 por ciento". ¿Correcto?

5 R: Hmm hmm.

6 P: ¿"Hmm hmm" significa sí?

7 R: Perdón. Sí.

8 P: Gracias.

9 Y otro dato que usted omitió es que esos 9  
10 millones de transacciones son transacciones en  
11 todo el sistema Transantiago y no solamente en  
12 buses. ¿Correcto?

13 R: Correcto.

14 P: Y un dato más que me parece...

15 R: Perdón. ¿Puedo rectificar mi respuesta  
16 anterior?

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

18 R: No, no es correcto, es incorrecto. El  
19 dato está asociado solo a las transacciones en  
20 buses, no a todo el sistema.

21 Hay que considerar en este punto que es muy

1 relevante, y por eso lo destaco, más allá de  
2 los 0,6 por ciento de aumento, es que la  
3 tendencia que se había enfrentado desde el año  
4 2010 en adelante era a una caída persistente de  
5 las transacciones en el sistema de buses.

6 Es por primera vez que se da un cambio de  
7 tendencia a partir del segundo semestre del año  
8 2017 en que empiezan a aumentar -- primero a  
9 detenerse la caída de las transacciones, y  
10 luego a incrementarse las transacciones del  
11 sistema de buses. En el sistema completo, esto  
12 es buses más metro, las transacciones desde el  
13 año que inició Transantiago se mantuvieron  
14 relativamente estables, y es cierto que en el  
15 sistema de buses caían. El 2017 se rompe la  
16 tendencia y empieza en el sistema de buses a  
17 incrementarse las transacciones, la demanda del  
18 sistema, de tal forma que hoy día en el año  
19 2018 ya es cierto se ha incrementado  
20 fuertemente la cantidad de transacciones que  
21 cada una de las empresas están observando.

1 P: Señor Muñoz, volvemos a este documento,  
2 que es un documento del DTPM, ¿no?

3 R: mhm [Sí].

4 P: Sí. Y si va a la página 7 de este  
5 documento, por favor. Usted puede confirmar que  
6 usted era el director del Transporte Público  
7 Metropolitano que ha emitido ese informe, ¿sí?

8 R: Así es.

9 P: Okay. ¿Y podemos volver otra vez entonces  
10 a la página 50, donde estábamos antes? Y si  
11 podemos mirar otra vez el primer párrafo. Está  
12 diciendo o está hablando de las transacciones  
13 en el sistema. ¿Sí? ¿Sí o no?

14 R: Sí.

15 P: Y si vamos en el segundo párrafo también  
16 se hace referencia a los servicios del sistema.  
17 ¿Sí?

18 R: Sí.

19 P: Y en el último párrafo, en la página 50,  
20 también se hace referencia al sistema de  
21 transportes. ¿Sí?

R: Sí, efectivo.

P: Entonces, ¿estaría de acuerdo conmigo que estas cifras están hablando de la demanda en el sistema Transantiago?

R: Pero los gráficos que vienen a continuación le pueden...

P: Disculpa, disculpa, estoy.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Señora presidenta: objeción. El testigo tiene, por favor, la oportunidad de responder y no que lo interrumpen en medio de la oración. Es la misma cortesía que nosotros le extendimos a los testigos de la contraparte. Gracias.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, por favor.

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Vuelvo a reiterar. Efectivamente aun cuando en este párrafo pueda haberse señalado lo que la abogado señala, correcto, vuelvo a reiterar: las transacciones del sistema en el caso de los buses subieron a partir del año 2017. En este mismo documento, en el gráfico que está en la página 51, se

puede apreciar lo que yo señalo respecto de cómo se empieza a cambiar la tendencia de transacciones del sistema de buses para generar un mayor -- mayores transacciones del sistema. Por lo tanto, es correcto lo que dije: el sistema ha empezado a recuperar transacciones, el sistema en total y en particular los buses han empezado a recuperar transacciones, a mejorar la demanda desde el año 2017 en adelante.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, entiendo eso. Pero al mismo tiempo en la página 50, cuando dice "sistema" significa la integralidad del sistema, ¿no?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Es correcto.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y lo vemos con los gráficos en la página 51, que haya la distinción entre viajes sistema y viajes buses.

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, pero es cierto.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: La tendencia es la misma, lo veo.

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Pero en el cuadro, en el gráfico segundo de la página 51 se ve la tendencia de los viajes en buses, que es la curva que está por sobre, entiendo, la curva gris, que está por debajo.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí. Gracias.

COÁRBITRO GARIBALDI: Perdón. En estos gráficos la curva gris son buses, obviamente. ¿La curva verde es...?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Evasión.

COÁRBITRO GARIBALDI: Evasión. Ah, gracias. Es decir, ¿no evasión, sino la totalidad de los viajes?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: No, no. En este...

COÁRBITRO GARIBALDI: ¿Solo los no pagados?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: No, aquí está el porcentaje de evasión en la curva de arriba, y la curva gris de abajo es la cantidad de viajes.

COÁRBITRO GARIBALDI: Okay. Gracias.

SEÑORA STEIN: Bien.

¿Podemos ir a otra página en este documento, por favor? Vamos a la página 44. Y me gustaría terminar este asunto para entender el contexto en el cual estamos hablando de las transacciones en el sistema en este documento. Estamos en la página 44. Y puede ver en el segundo párrafo se dice que en el 2017 con un índice de invasión [evasión] que llegó a 34 por ciento se hizo necesario que este tema fuera trabajado por un organismo especialista de dedicación exclusiva. ¿Lo ve?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí.

P: Y usted dice -- Ahora, ¿puede ir por favor a la carpeta 3 -- perdón, al separador 3 de la carpeta? Y ahí tenemos una nota de prensa de La Tercera, es un diario, publicada en mayo de 2017.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Perdón que interrumpa. Pero como nosotros no tenemos carpeta, nos ayudaría por favor si nos dan el número de referencia para poder buscarlo en la llave.

1 SEÑORA STEIN: Sí, disculpa. Exactamente,  
2 para la grabación, C-695. Disculpa.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias.

4 SEÑORA STEIN: ¿Y puede ir por favor a la  
5 cuarta página? Y, solo para que tengamos el  
6 contexto, ahí, como se puede ver, disculpa, en  
7 la primera página ahí tenemos una entrevista  
8 con usted con este diario. ¿Sí?

9 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Así es.

10 P: Sí. Bien. Si vamos ahora entonces a la  
11 cuarta página, donde estuvimos, usted dice --  
12 El periodista le preguntó: "Usted ha destacado  
13 logros, pero la demanda por usar el sistema ha  
14 bajado en el tiempo". Y usted responde: "Baja  
15 la demanda en los buses, pero sube en el metro,  
16 lo que es entendible por comodidad y rapidez."  
17 ¿Esa es su posición, sí o no?

18 R: Es mi posición y hay que recordar que  
19 esto se hizo a inicios del año 2017. Y yo  
20 señalaba anteriormente que durante el segundo  
21 semestre del año 2017 empezó a quebrarse la

1 tendencia respecto de la cantidad de viajes en  
2 el sistema de transporte público en buses.

3 P: Gracias. Vamos a cambiar de tema. Vamos a  
4 hablar ahora del vandalismo, si me permite.

5 Señor Muñoz Senda: ¿puede por favor tomar su  
6 segunda declaración? Y en el párrafo 37 de su  
7 primera [segunda] declaración usted dice -- ¿Lo  
8 tiene?

9 R: No todavía.

10 P: Okay.

11 R: ¿Párrafo 30, perdón?

12 P: 37.

13 R: Ahora sí.

14 P: Usted dice: "Durante los años en que fui  
15 director del DTPM no recuerdo que Alsacia,  
16 Express o sus sindicatos hayan reclamado por el  
17 supuesto vandalismo cotidiano."

18 R: ¿Me puede explicar por favor en qué parte  
19 del...

20 P: Sí, es la segunda frase, la segunda  
21 oración del párrafo 37 de su segunda

1 declaración.

2 R: Okay. Gracias.

3 P: ¿Okay? Entonces eso es lo que dice, ¿no?

4 R: Efectivamente.

5 P: Sí. Perfecto.

6 ¿Puede ir, por favor, al separador 6 de la  
7 carpeta? Y es el anexo C-221, para la  
8 transcripción. Y se trata de una carta que le  
9 fue enviada por las compañías Alsacia y Express  
10 el 6 de octubre de 2014 para solicitar un  
11 aumento de flota de reserva. ¿Correcto?

12 R: Estoy revisándola.

13 P: ¿Y puede ir por favor a la segunda página  
14 de la carta y leer el primer párrafo, por  
15 favor?

16 R: ¿Segundo párrafo?

17 P: Segunda página, primer párrafo.

18 R: "El deterioro propio de sus años de uso  
19 se ha visto incrementado por la falta de  
20 infraestructura de vía pública comprometida al  
21 inicio del Plan Transantiago por la persistente

1 baja en las velocidades de circulación y por el  
2 siempre presente vandalismo que debemos sufrir  
3 diariamente a lo largo de nuestros extensos  
4 recorridos y por las zonas donde prestamos  
5 servicio, problema agravado por exigentes  
6 programas especiales de operación y solicitudes  
7 de inyección con ocasión de encuentros  
8 deportivos y otros actos masivos que nos  
9 obligan a exponer mayor cantidad de buses a la  
10 acción dañina de grupos de delincuentes  
11 amparados en la masa."

12 P: ¿Usted está de acuerdo conmigo que en  
13 esta carta las compañías presentan un reclamo  
14 entre otras cosas por -y cito-: "El siempre  
15 presente vandalismo que sufren diariamente a lo  
16 largo de sus extensos recorridos por las zonas  
17 donde prestan servicios"? ¿No es así?

18 R: Es así. Es uno de los puntos que está  
19 señalado allí. Pero debo señalarle que en las  
20 múltiples reuniones que yo sostuve, no solo con  
21 las empresas, sino que también con todos los

1 sindicatos de la compañía, la manifestación  
2 siempre fue los eventos asociados a actos  
3 masivos: partidos de fútbol, celebraciones,  
4 protestas masivas. Y eso se reiteró también en  
5 otras cartas y también en eventos -- como digo,  
6 reuniones que sostuvimos con la compañía.

7 P: Pero está de acuerdo conmigo que en esa  
8 carta las compañías han señalado vandalismo  
9 cotidiano. ¿Sí o no?

10 R: Aparece como uno de los puntos  
11 mencionados. Pero, insisto, no se volvió a  
12 reiterar, al menos en las reuniones que  
13 sostuvimos.

14 P: Perfecto. Muchas gracias.

15 ¿Y puede ir, por favor, al separador número  
16 8? Y eso es la misma carta, pero enviada por  
17 Express. Y es una -- es una carta también del  
18 29 de febrero.

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Número de referencia,  
20 por favor.

21 SEÑORA STEIN: Sí, sí. Ya llego. Eso también

1 es una carta enviada el 29 de febrero y es el  
2 anexo C-212. ¿Y puede ir, por favor, a la  
3 sección 2.3.C? Entonces estamos en la cuarta  
4 página. Y ahí voy a leerle una parte del  
5 segundo párrafo. Ahí está indicado por las  
6 compañías: "El vandalismo que enfrenta  
7 diariamente la operación hoy no solo afecta  
8 directamente a la empresa en términos de  
9 reparación de flota, sino que también afecta en  
10 términos de cumplimientos e indicadores".  
11 Entonces, ahí también las compañías están  
12 indicando que hay vandalismo cotidiano.

13 R: Perdón -- ah, el tercer párrafo -- el  
14 cuarto párrafo.

15 P: Sí. Entonces, están diciendo que hay  
16 vandalismo cotidiano que enfrenta diariamente  
17 la operación. ¿Sí o no?

18 R: Es lo que señalan en la carta, no es lo  
19 que se señala en las reuniones. Y, es más,  
20 agrego un antecedente adicional. Las  
21 estadísticas de vandalismo que se llevaban y

1 que informaban las propias empresas nunca  
2 hacían referencia a este tipo de eventos,  
3 siempre era el vandalismo asociado a los  
4 eventos deportivos, que es el párrafo  
5 inmediatamente anterior en que ellos detallan  
6 exactamente lo que yo ya planteé. El vandalismo  
7 asociado -- y luego leo acá - "delictual  
8 inhabilitante y generalizado que sufre nuestra  
9 flota durante determinados eventos deportivos o  
10 conmemoraciones históricas ha redundado en  
11 graves efectos", etcétera, etcétera. Eso fue,  
12 insisto, la principal argumentación y alegato  
13 que los ejecutivos de las empresas, los  
14 sindicatos, nos hicieron saber y respecto de  
15 los cuales tomamos distintas medidas, los actos  
16 en situaciones de manifestaciones masivas. Allí  
17 se tomaban los datos, ahí se generaba toda la  
18 estadística posterior. No había nunca discusión  
19 respecto de los elementos del vandalismo  
20 diario. Efectivamente, están presentes acá,  
21 pero no fue un tema que se trató.

1 P: Muchas gracias.

2 Ahora me gustaría hablar con usted...

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Está pasando a  
4 otro tema ahora?

5 SEÑORA STEIN: Sí, estoy.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Veo que es la  
7 1. ¿Podríamos parar aquí?

8 SEÑORA STEIN: Sí, perfecto.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien.

10 SEÑORA STEIN: Podemos.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Entonces, vamos  
12 a tomar la pausa del almuerzo hasta las 2.

13 Señor Muñoz Senda: durante la pausa por  
14 favor no hable con nadie sobre el tema de su  
15 testimonio o de esta -- de este caso.

16 (Pausa para el almuerzo.)  
17

VERSIÓN FINAL  
SESIÓN DE LA TARDE

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Espero que  
2 hayan tenido un buen almuerzo. Y podemos ahora  
3 retomar. Gracias.

4 Señora Stein, estaba usted haciendo sus  
5 preguntas y puede continuar ahora, por favor.

6 SEÑORA STEIN: Gracias, señora Presidenta.

7 Señor Muñoz: según lo que usted afirma en  
8 sus declaraciones, el DTPM estimó que la  
9 propuesta de las compañías para renovar su  
10 flota en 2014 no era razonable. ¿Correcto?

11 SEÑOR MUÑOZ SENDA: De nuevo, ¿me podría  
12 señalar en qué parte yo hago esa afirmación?

13 P: Sí, por supuesto. ¿Puede ir en su primera  
14 declaración al párrafo 106? Y en la página 39,  
15 al fin del párrafo como aparece en esta página,  
16 usted dice -y voy a leerlo-: "A partir de las  
17 mencionadas reuniones se llegó a la conclusión  
18 que para renovar la flota según lo propuesto  
19 para las empresas el Estado tendría que ampliar  
20 la concesión por 5 años adicionales y realizar

VERSIÓN FINAL

1 el pago de pesos chilenos "equis". El DTPM no  
2 podría aceptar una renovación de flota de  
3 Alsacia y Express con exigencias tan  
4 desmedidas. Por lo tanto, las reuniones  
5 concluyeron sin que las partes lograran un  
6 acuerdo".

7 Entonces, su posición era que la proposición  
8 de las compañías de renovar su flota en 2014 no  
9 era razonable. ¿Sí o no?

10 R: La propuesta de renovar anticipadamente  
11 la flota en esas condiciones no era razonable.

12 P: ¿Puede por favor ir al separador 11 de la  
13 carpeta? Es una nota de prensa publicada el 23  
14 de octubre de 2018, y para la transcripción es  
15 el C-677. Y ahí se transcribe una entrevista  
16 que el periódico "El Dínamo" le hizo. ¿Sí? ¿Lo  
17 ve?

18 R: Lo estoy viendo, sí.

19 P: Perfecto. Y al final de la primera página  
20 -- ah, y ahí debo hacerle una pregunta. Usted  
21 acaba de decir que la propuesta de las

VERSIÓN FINAL

1 compañías de renovar su flota no era razonable  
2 en las circunstancias en su momento. Si eso es  
3 lo que afirmó hace unos instantes. ¿Sí?

4 R: Lo que afirmé es que bajo esas  
5 condiciones económicas y contractuales no era  
6 factible ni razonable el renovar  
7 anticipadamente la flota.

8 P: Pero usted sabe que la renovación de  
9 flota hubiera permitido a las compañías  
10 solucionar muchos de los problemas operativos  
11 que tenían, ¿no es cierto?

12 R: No es así.

13 P: Bien. Vamos ahora a esta página, a este  
14 artículo, donde estamos en el separador 11. Y  
15 al final de esta primera página en respuesta a  
16 una pregunta sobre el fracaso de la nueva  
17 licitación de 2017, usted afirma lo siguiente,  
18 y lo cito: "Lo que yo creo es que efectivamente  
19 un proceso de renovación de flota masivo debió  
20 haberse hecho en el año 2007, y nos habríamos  
21 estado evitando todos esos problemas que

VERSIÓN FINAL

1 tenemos hoy día". ¿Correcto?

2 R: ¿Puedo decirle en qué contexto está  
3 señalada esta entrevista?

4 P: Primero, por favor, responda a mi  
5 pregunta y después puede elaborar. ¿Sí o no eso  
6 es lo que dice usted en esta entrevista?

7 R: Es lo que dice.

8 P: Primero responda "sí" o "no" y después  
9 puede dar su respuesta.

10 R: Es correcto.

11 P: Gracias.

12 R: Es correcto. Y tiene que ver con una  
13 entrevista dada en el año 2017 y hacía  
14 referencia a cómo podemos renovar en el año  
15 2017 -en realidad estaba el año 2018- cómo  
16 podíamos renovar la flota que a esa fecha,  
17 octubre de 2018, iba a estar con la vida útil  
18 cumplida. Eso es a lo que hace referencia esa  
19 entrevista, una entrevista que, vuelvo a  
20 reiterar, si se hubiese mantenido la licitación  
21 hoy día hubiese sido posible que la ciudad de

1 Santiago hubiese renovado los contratos y  
2 también buena parte de la flota.

3 Me parece que el mecanismo de la licitación  
4 es el mecanismo más adecuado para poder renovar  
5 la flota puesto que genera costos distintos y  
6 mucho más bajos a los que era la propuesta que  
7 nos hacía Alsacia y Express en su momento, y  
8 que yo rechacé.

9 P: Una aclaración. En esta entrevista usted  
10 está diciendo que la renovación de flota  
11 hubiera debido hacerse en el año 2007. ¿Sí?

12 R: No, no la renovación de flota debía  
13 hacerse en el año 2018 y yo estoy haciendo una  
14 entrevista en el año 2018 señalando que la  
15 licitación en 2017 hubiese permitido renovar la  
16 flota el año 2018, que ese era el cronograma  
17 que tenía esa licitación.

18 P: Por favor, una última pregunta y después  
19 podemos pasar a otra cosa. ¿Puede por favor  
20 leer usted lo que usted dice en esa entrevista?

21 R: ¿El último párrafo?

1 P: La última frase del último párrafo en la  
2 primera página.

3 R: "Lo que yo creo..."

4 P: Sí, por favor. Adelante.

5 R: "Lo que yo creo es que efectivamente un  
6 proceso de renovación de flota masiva debió  
7 haberse hecho el año 2007". Esto está malo,  
8 evidentemente, porque no es una transcripción  
9 de lo que se haya estado hablando. Estamos  
10 hablando de la licitación de 2017. Por lo tanto  
11 esto que está puesto acá es claramente un  
12 error. El 2007 partió el sistema Transantiago.  
13 No tiene sentido hablar de una renovación de  
14 flota del año 2007. Recuerden que el sistema en  
15 esa época tenía buses nuevos. Entonces  
16 evidentemente aquí hay un error del periodista,  
17 no mío.

18 P: Pasamos entonces a otro tema.

19 COÁRBITRO GARIBALDI: ¿Me permite una  
20 pregunta para aclarar?

21 SEÑORA STEIN: Sí.

1 COÁRBITRO GARIBALDI: Entonces lo que usted  
2 dice en este artículo, lo que efectivamente le  
3 dijo al periodista es que usted creía que el  
4 proceso de renovación de flota masivo debió  
5 haberse hecho en el año 2017.

6 SEÑOR MUÑOZ SENDA: A partir de la  
7 licitación de 2017, efectivamente. Eso fue lo  
8 que yo dije.

9 COÁRBITRO GARIBALDI: Esa licitación de  
10 2017, si hubiera tenido lugar hasta su  
11 culminación, ¿cuál habría sido la fecha de  
12 efectividad de la licitación, los nuevos  
13 contratos resultantes de esa licitación?

14 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Tenía un cronograma de  
15 adjudicarse en marzo del 2018 y a partir de esa  
16 fecha, y terminando en octubre del 2018,  
17 comenzaban a llegar los nuevos buses, la nueva  
18 flota, e instalarse las nuevas empresas. Es  
19 decir, la licitación del 2017 permitía que,  
20 durante el año 2018 recién pasado, se pudiese  
21 renovar buena parte de la flota del sistema.

1 COÁRBITRO GARIBALDI: Entonces la  
2 renovación, esta masiva de la flota, no habría  
3 teniendo lugar en 2017, sino habría tenido  
4 lugar en 2018.

5 SEÑOR MUÑOZ SENDA: A partir del 2017 es el  
6 proceso que gatilla la renovación. Hay que  
7 acordarse que una renovación masiva de flota,  
8 2000, 3000 buses, demora. Demora, primero,  
9 porque hay que generar una orden de compra, hay  
10 que fabricar los buses, y en tercer lugar,  
11 luego, y una vez llegado a Santiago, hay que  
12 equiparlos con todos los elementos tecnológicos  
13 necesarios. Ese es un proyecto que, yo diría,  
14 dura entre seis y ocho meses para que esté  
15 implementado. Entonces, el proceso del 2017 nos  
16 llevaba finalmente a un cronograma de  
17 renovación durante el año 2018.

18 COÁRBITRO GARIBALDI: Gracias.

19 SEÑORA STEIN: Para aclarar este último  
20 punto, entonces, ¿lo que usted está proponiendo  
21 es que los contratos con Alsacia y Express --

1 que se ponen fin a los contratos con Alsacia y  
2 Express y que se den los servicios de Alsacia y  
3 Express a otras empresas con una nueva flota?  
4 ¿Eso es lo que está proponiendo? ¿Sí o no?

5 SEÑOR MUÑOZ SENDA: No, y lo aclaro bien,  
6 porque es bien importante. Lo que yo estoy  
7 señalando es que había un proceso de licitación  
8 cuyo objetivo era renovar los contratos que  
9 terminaban en el año 2018. Se terminaban los  
10 contratos de STP, Redbus, Alsacia y Express.  
11 Era necesario para renovar esos contratos y esa  
12 flota realizar un proceso de licitación. El  
13 proceso de licitación garantiza transparencia,  
14 competencia y buena asignación de recursos. Eso  
15 es lo que yo señalo.

16 No hay reemplazo a Alsacia y Express; hay un  
17 necesario proceso de licitación, de competencia  
18 para renovar los contratos que vencían entre  
19 junio y octubre del año 2018.

20 P: Entonces su preocupación principal fue  
21 una cuestión de transparencia. ¿Sí o no?

1 R: No, mi preocupación principal era generar  
2 un mecanismo transparente, competitivo que  
3 garantizara en el menor costo posible la  
4 renovación de la flota, es decir, la calidad  
5 del sistema.

6 P: Tengo una última serie de preguntas para  
7 usted. Gracias por su paciencia.

8 ¿Podemos ir, por favor, al párrafo 97 de su  
9 segunda declaración? ¿Lo tiene?

10 R: Sí.

11 P: Voy a leer la última frase de este  
12 párrafo para darle el contexto. Ahí usted dice:  
13 "Luego de varias evaluaciones y análisis  
14 técnicos se determinó que la mejor opción era  
15 modificar los programas de operación reduciendo  
16 determinados servicios, el 112, 424, 416E, D06  
17 y D13, lo que liberaba buses y les permitía  
18 reforzar y mejorar la operación global de  
19 Alsacia y Express." Entonces ahí usted está  
20 refiriéndose a la reducción de los programas de  
21 operación de esos servicios de las compañías

1 que tuvo lugar en el año 2016. ¿Sí?

2 R: En 2016 y 2017, sí.

3 P: Muy bien. Y esta reducción en estos  
4 servicios condujo a una eliminación y  
5 reasignación de estos servicios. ¿Correcto?

6 R: Correcto, es una reducción del programa  
7 de operación para que se dejasen de prestar por  
8 parte de Alsacia y Express esos servicios y  
9 traspasarlos a otras compañías.

10 P: Y esta reasignación de los servicios que  
11 acaba de mencionar, la reasignación de los  
12 servicios de las compañías fue una medida  
13 totalmente novedosa en el sentido de que nunca  
14 se había hecho algo así antes. ¿Verdad?

15 R: Es efectivo.

16 P: Muchas gracias. No tengo más preguntas.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, gracias.

18 Señor Grané, ¿preguntas en redirect?

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias, señora  
20 presidenta. Muy poco en realidad.

21 Quisiera preguntarle al señor Muñoz que por

1 favor vaya a su primera declaración, párrafo  
2 106, que fue un párrafo que la abogada de los  
3 demandantes pidió que leyera. Y usted en  
4 respuesta a la pregunta que le hizo la abogada  
5 de los demandantes dijo que no era razonable  
6 hacer la -- o aceptar la solicitud de  
7 renovación de flota, y creo citar textual,  
8 "bajo esas condiciones económicas y  
9 contractuales no era factible no renovar la  
10 flota anticipadamente -- renovar  
11 anticipadamente la flota". ¿Puede por favor  
12 explicar qué son esas condiciones económicas y  
13 contractuales que no hacían razonable aceptar  
14 esa solicitud?

15 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Lo primero es señalar  
16 que en 2014, cuando se genera -- 2014,  
17 2015 -excúsenme si no guardo relación estricta  
18 de la fecha- cuando se hace la solicitud de una  
19 renovación anticipada de 1100 buses que  
20 nosotros atendimos y accedimos a estudiar  
21 detalladamente, y muy preocupadamente y

1 diligentemente, se hace cuando los buses de la  
2 compañía Alsacia y Express aun no terminaron su  
3 vida útil.

4 Hay que recordar que esos mismos buses son  
5 los que están operando hoy día en la ciudad de  
6 Santiago y están prontos, ahora recién, en el  
7 año 2019, a cumplir el millón de kilómetros,  
8 que es lo que el contrato establece como  
9 mecanismo de caducidad.

10 Entonces, en esa época se nos hace una  
11 solicitud de una renovación anticipada, es  
12 decir, buses que todavía tenían tiempo por  
13 delante para poder seguir prestando sus  
14 servicios para poderlos cambiar por vehículos  
15 nuevos.

16 En el análisis que nosotros pudimos tener a  
17 la vista de los costos y el mecanismo de  
18 renovación de flota, implicaba que el Estado  
19 tenía que, en esa época, el 2015, extender los  
20 contratos desde el año 2018, que terminaba el  
21 contrato de Express y Alsacia, extender los

1 contratos al menos en 5 años y desembolsar 63  
2 millones, alrededor de -está en dólares- cien  
3 millones de dólares.

4 Bajo esas circunstancias, me refería, no era  
5 factible de ninguna manera poder acceder a esa  
6 solicitud, aún más cuando el reemplazo  
7 anticipado de la flota, por cierto, que no se  
8 puede considerar una obligación de parte del  
9 Estado, sino que más bien debe ser una medida  
10 de buena y sana gestión tomada por parte de las  
11 empresas, que consideraban que los costos de  
12 mantenimiento y disponibilidad de la flota le  
13 estaban aumentando.

14 Eso ha sucedido en otras -- y lo digo porque  
15 ha sucedido con otras compañías, que viendo que  
16 su flota empieza a envejecer, en vez de gastar  
17 mucho dinero en mantención lo que hacen es  
18 invertir en vehículos nuevos sin tener que  
19 recurrir a la autoridad. Eso está permitido en  
20 el contrato, eso se hace en el contrato y es lo  
21 que nosotros también esperábamos que la empresa

1 pudiera hacer. Sin embargo, nos encontramos con  
2 la pretensión de lograr 63 -- 100 millones de  
3 dólares y cinco años más de contrato. No era en  
4 esas condiciones razonable acceder.

5 P: Gracias, señora presidenta. No tengo más  
6 preguntas.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Tienen mis  
8 coárbitros preguntas?

9 COÁRBITRO GARIBALDI: Señor Muñoz Senda: no  
10 tenía preguntas, pero esta última intervención  
11 suya me hace pensar en algo. La -- según usted  
12 dice, la compañía propuso que el Estado  
13 autorizara la renovación de la flota. ¿Cien  
14 buses me dice usted?

15 SEÑOR MUÑOZ SENDA: No, 1.100 buses.

16 COÁRBITRO GARIBALDI: 1.100 buses, 1.100  
17 nuevos pagado por el Estado. Y además, -- ahora  
18 lo que no tengo en claro -y eso le quiero  
19 preguntar- es: ¿la renovación del contrato por  
20 cinco años era parte de la propuesta de las  
21 compañías, o era un estudio interno del

1 gobierno para determinar que únicamente una  
2 extensión del contrato de cinco años  
3 justificaría este tipo de erogación? Explique  
4 esto, por favor.

5 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, con gusto.

6 La forma que nosotros, por lo menos mientras  
7 yo estuve a cargo, tratamos de resolver los  
8 problemas que las distintas compañías nos  
9 planteaba, en este caso particular Alsacia y  
10 Express, fue recibir los antecedentes y  
11 ponernos a analizarlos en conjunto con las  
12 empresas. Me parecía que era la forma más  
13 adecuada de poder gestionar los problemas y los  
14 distintos planteamientos que se nos hacían.

15 En este caso en particular se generó un  
16 equipo de trabajo de la DTPM y de la compañía  
17 en que analizó todos los costos involucrados en  
18 esta operación y también todos los ingresos que  
19 -- o ahorros que la empresa iba a poder generar  
20 a partir de esta renovación anticipada.

21 Como resultado de esa evaluación, resultó en

1 una planilla de evaluación del negocio -digo  
2 "negocio" entre comillas- en que se evaluó la  
3 compra de estos vehículos, se consideraron los  
4 costos asociados a la compra, se consideraron  
5 los ahorros asociados a la operación y se dijo:  
6 "Bueno, este proyecto se justifica en términos  
7 financieros si es que extendemos en cinco años  
8 el contrato, se pagan 63 mil millones de pesos,  
9 y esas dos condiciones fundamentalmente".

10 Entonces, para hacer viable económicamente  
11 poder comprar estos buses es que se solicitaba  
12 en esa oportunidad cinco años adicionales a lo  
13 que estaba contemplado originalmente en el  
14 contrato, y 63 millones adicionales a lo que  
15 estaba contemplado también como pago de ese  
16 mismo contrato.

17 COÁRBITRO GARIBALDI: Usted dice: "se  
18 solicitaban". ¿Quién solicitaba los cinco años  
19 adicionales?

20 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Eso está plasmado en el  
21 resultado de los análisis en la planilla que a

1 mí se me presentó cuando los equipos de Alsacia  
2 y Express junto con los equipos de la DTPM  
3 fueron a mostrarme los resultados finales del  
4 proceso de evaluación de la compra de los 1.100  
5 buses. Está incorporado dentro de los  
6 antecedentes que yo pongo a disposición del  
7 Tribunal, la planilla de cálculo a través de la  
8 cual se muestra el resultado de esta  
9 evaluación.

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay.

11 Pero lo que me gustaría tener en claro es si  
12 fue parte -- la compañía -- las compañías le  
13 dicen: "Okay, queremos que nos apruebe el  
14 aumento de flota de 1.100 buses, entendiendo  
15 que es a cargo del Estado, mediante un aumento  
16 del PPT." Bien. ¿Es parte de esa propuesta de  
17 las compañías la extensión del contrato por  
18 cinco años o no?

19 SEÑOR MUÑOZ SENDA: También. Si no, hubiese  
20 significado que esos 63.000 millones -no tengo  
21 el cálculo- pero obviamente se incrementarían.

1 Eran ambas cosas: los 63.000 millones más la  
2 extensión.

3 COÁRBITRO GARIBALDI: Porque -- ah, creo que  
4 ahora entiendo, porque estas extensiones se dan  
5 a lo largo del tiempo con aumentos del PPT, ¿no  
6 es así?

7 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Claro. E implicaba tener  
8 más años de ingresos que no estaban  
9 contemplados en el contrato original.

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Es una especie de  
11 amortización del ingreso.

12 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Exacto.

13 COÁRBITRO GARIBALDI: Ahora entiendo.  
14 Gracias.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: En sus dos  
16 declaraciones hace referencia, y si quiere  
17 mirarlo, es en la primera al párrafo 113 y la  
18 segunda al párrafo -- a los párrafos 92 y  
19 siguientes. Hace referencia a un grupo de  
20 trabajo que se formó para analizar la solicitud  
21 de las empresas de incremento de flota. Eso era

1 en 2015. ¿Ha encontrado el párrafo?

2 SEÑOR MUÑOZ SENDA: El de la segunda  
3 aclaración sí, el de la primera, estoy...

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: 113, página 42.

5 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, lo tengo.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí.

7 ¿Existe un récord del -- que conste el  
8 análisis o metodología, conclusiones de este  
9 grupo de trabajo?

10 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Presidenta: hay  
11 distintos grupos de trabajo que se formaron en  
12 distintos momentos del tiempo. Yo entiendo que  
13 este -estoy tratando de hacer memoria- este...

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Si quiere  
15 revisar lo que viene antes.

16 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Por ejemplo, en  
18 el párrafo 112.

19 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Ya.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Se explica el  
21 contexto.

1 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, ahora -- ahora me  
2 quedó más claro. Esta mesa de trabajo es  
3 distinta a la que acabo de mencionar, ¿de  
4 acuerdo? La mesa anterior se refería a una  
5 renovación anticipada, esta se refiere más bien  
6 a una solicitud que hace la empresa de revisión  
7 de flota.

8 Esa revisión de flota se utiliza normalmente  
9 para poder calcular y estimar la flota que las  
10 compañías requieren. Todas las compañías  
11 requieren, y está en el contrato puesto su  
12 metodología, para poder operar un determinado  
13 grupo de servicios a una determinada  
14 frecuencia. Este grupo de trabajo se junta por  
15 bastante tiempo y determina si es requerido o  
16 no más flota para poder dar la misma cantidad  
17 de servicios con la misma frecuencia. Y hace  
18 una recomendación respecto de cómo continuar.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Y este grupo de  
20 trabajo produjo un informe, unas conclusiones?

21 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Hay una carta que

1 termina el proceso de revisión de flota en que  
2 se informa, y es una carta que emite el DTPM  
3 hacia las compañías. Informa que el resultado  
4 de esta revisión de flota es, en este caso  
5 particular, faltaban alrededor de 40 buses para  
6 el programa de operación de Alsacia y faltaban  
7 alrededor de 80 buses en el programa de  
8 operación de Express. Ese fue el resultado que  
9 se informa oficialmente desde el DTPM a las  
10 compañías.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: A través de  
12 esta carta.

13 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Así es.

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Así no hay otro  
15 récord, otras trazas de estos análisis de los  
16 alcances jurídicos operativos financieros de  
17 las varias alternativas que se realizaron, dice  
18 usted, durante tres meses. Estoy leyendo ahora  
19 el párrafo 113.

20 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, sí. Sí, yo también.

21 No se adjuntan a mi declaración mayores

1 antecedentes respecto de esas reuniones y esos  
2 análisis técnicos. Se los puedo mencionar, si  
3 usted quiere, y se basan fundamentalmente en el  
4 análisis de muy de detalle y muy separado en  
5 distintos aspectos de la operación de Alsacia y  
6 Express. En particular, solo quiero graficar en  
7 uno. Cuando nos encontramos con que Alsacia y  
8 Express tenían un déficit de flota teníamos  
9 básicamente dos alternativas. La primera, era  
10 aumentar la flota a costa de un pago del Estado  
11 o disminuir su programa operacional. ¿Qué  
12 implica disminuir el programa operacional? Es  
13 bajar la frecuencia; bajar la frecuencia  
14 significa que la gente va a esperar más tiempo  
15 y va a ir más junta, más apretada en los buses.

16 Podíamos haber accedido a entregarle más  
17 buses a la compañía, pero un análisis en  
18 particular voy a destacar, analizamos los  
19 indicadores de la empresa el fin de semana,  
20 cómo operaba el fin de semana. El fin de  
21 semana, igual que acá, hay un mucho menor

1 requerimiento de demanda y los buses van más  
2 holgados y también hay más flota disponible; en  
3 los terminales uno va y la flota está  
4 estacionada. Bien, Alsacia y Express tenían muy  
5 malos indicadores el fin de semana, era una  
6 notoria señal de que aumentándole la flota no  
7 íbamos a mejorar el problema que teníamos por  
8 delante, que era tener una mejor oferta, una  
9 mejor frecuencia en la calle. Por eso nuestra  
10 opción fue reducir el plan de operaciones de  
11 Express y Alsacia, que ellos se concentraran  
12 ahora en esos servicios que les quedaban, por  
13 lo tanto, se les aumentaba la cantidad de flota  
14 disponible para esos servicios, y entregarles  
15 también a otros operadores la operación de esos  
16 servicios.

17 Ello, finalmente, implicó, lamentablemente,  
18 no que Alsacia mejorara su operación en los  
19 servicios que le quedaron. Digo  
20 "lamentablemente" porque nosotros sinceramente  
21 esperábamos que así sucediera, pero no sucedió,

1 o sea, tenían más flota y no mejoraron tampoco  
 2 la operación, y lo que sí sucedió es que los  
 3 servicios que fueron traspasados a nuevas  
 4 compañías mejoraron muchísimo su regularidad y  
 5 su frecuencia. Y eso además llevó a que la nota  
 6 que ponían los usuarios a los servicios antes,  
 7 ¿no es cierto?, del cambio y después del cambio  
 8 fue significativamente superior. Estamos  
 9 hablando de un 4,5, a un 6.

10 Entonces, yo creo que el análisis anterior  
 11 que tomábamos en cuenta entre otras cosas como  
 12 digo la operación de fin de semana, pero sobre  
 13 todo el análisis posterior de esta reasignación  
 14 que indicaba que Alsacia no mejoró a pesar de  
 15 tener más flota disponible su operación y que  
 16 los servicios que estaban ahora en manos de  
 17 otras compañías sí habían mejorado, creo,  
 18 humildemente lo digo, que nos dio la razón  
 19 respecto de que esa era la mejor opción que  
 20 teníamos para poder resolver el problema que  
 21 nos enfrentamos en ese minuto.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y es así que  
 2 eliminaron -- por esta causa eliminaron ciertos  
 3 servicios, cuatro líneas, si no me equivoco, de  
 4 Alsacia y Express.

5 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Son cinco líneas creo.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Cinco. Bien. Lo  
 7 explica en el párrafo 116. Yo veo cuatro  
 8 líneas.

9 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Son cuatro de Express,  
 10 la 424, 416 E, D 06 y D 13, y uno de Alsacia,  
 11 que es el 112.

12 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ah, sí.  
 13 Gracias.

14 Quitando estas líneas, entiendo que ciertos  
 15 servicios se continuaron de noche y se quitaron  
 16 de día.

17 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Sí, en el caso...

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Qué era la  
 19 lógica?

20 SEÑOR MUÑOZ SENDA: En el caso del 112,  
 21 efectivamente el nuevo operador.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, es el 112.

2 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Tenía la operación del  
 3 día y Alsacia se mantenía con la operación de  
 4 noche. Para poder generar la reasignación de  
 5 servicios recurrimos a una cláusula del  
 6 contrato que permite al DTPM rebajar en hasta,  
 7 en hasta un 5 por ciento los programas de  
 8 operación. Para que pudiese ser factible la  
 9 aplicación de esa cláusula solo se debía operar  
 10 -- solo debía entregarse a la operación de esta  
 11 nueva compañía el servicio del 112 y no el 112  
 12 nocturno porque si no entrábamos en  
 13 contradicción con esa cláusula.

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: El 5 por  
 15 ciento.

16 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Exactamente. Eso después  
 17 fue corregido más adelante. Pero esa es la  
 18 razón por la cual no se generó un traspaso  
 19 inmediato del 112 y el 112 de operación  
 20 nocturna desde Alsacia a la compañía nueva.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Siempre en --

1 creo, en el mismo contexto, en su segunda  
 2 declaración, al párrafo 79.

3 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Perdón, presidenta.  
 4 ¿Cuál es el número?

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: 79. Es la  
 6 página 32. Estamos siempre hablando de aumento  
 7 de flota, y aquí se habla de aumento de flota a  
 8 los otros operadores. Y dice usted "No se  
 9 aumentó flota a otras operadoras, salvo que  
 10 hubieran asumido nuevos servicios". ¿Estos son  
 11 los servicios que se quitaron de Alsacia o  
 12 Express?

13 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Así es. Y además hubo  
 14 una reasignación también en período similar de  
 15 tiempo a la compañía Su-Bus hacia otra compañía  
 16 también. Así que es las reasignaciones de  
 17 Express, Alsacia y Su-Bus. Esa fue la única  
 18 oportunidad en que se aumentó la flota.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: De los otros  
 20 operadores.

21 SEÑOR MUÑOZ SENDA: Así es.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, gracias.

¿Había una cierta competencia entre los buses, los metros -- el metro en la implementación del sistema?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Para ir un poquitito a la historia, había una eterna disputa, si se quiere, entre el metro y los buses, y no se asumía que efectivamente era un sistema integrado. En 2007 se empieza a cambiar esa historia y se busca que el sistema de buses sea un sistema complementario y alimentador de metro. Esa es la primera gran cosa: se integra la tarifa y entonces se busca las sinergias de ambos sistemas para poder operar de mejor manera la ciudad.

En el año 2012 con el fin de los servicios troncales y alimentadores en los nuevos contratos, si bien se deja el rol exclusivo de metro como un operador troncal, se genera las condiciones para poder también tener un sistema complementario. Y yo creo que, a partir del

2014, en coordinación de la operación del día a día, en la señalización e información que se le entrega al usuario, se empieza ya a generar un sistema unitario entre metro y buses, donde yo diría que la competencia es bastante baja. Un ejemplo de ello fueron las fallas masivas de las líneas de metro. No está en mi declaración lamentablemente, pero hubo dos fallas masivas de las líneas de metro: se cortó imprevisiblemente la operación de la principal línea de metro de Santiago junto con otra muy importante y fueron los sistemas de buses los que pudieron actuar rápidamente en la contingencia y poder con todas las dificultades del caso movilizar Santiago. Así que yo diría que a partir de ese año ya hay no tanto una competencia sino más bien una complementariedad entre los sistemas de buses y el metro.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

No tengo más preguntas. ¿No hay otras preguntas tampoco de las partes? Esto.

SEÑORA STEIN: Sí, señora presidenta.

Tendría una o dos preguntas...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿En seguimiento de las preguntas del Tribunal?

SEÑORA STEIN: Sí, así es. Gracias.

Señor Muñoz Senda, dos preguntas muy rápidas. La primera: ¿no se hizo licitación para reasignar los servicios de las compañías a los otros operadores. ¿Correcto?

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Es correcto. El contrato no contempla esa alternativa, las licitaciones se dan cuando finiquitan los contratos, no cuando están vigentes. No es posible ingresar un servicio que está en el plan de operaciones a través de una licitación al sistema.

P: Y se dieron los servicios de las compañías a los operadores Redbus, STP y Vule. ¿Sí?

R: Correcto.

P: Gracias. No tengo más preguntas.

R: Perdón, correcto, utilizando los

mecanismos que el contrato establecía, y el contrato establece mecanismos de prelación para la asignación de servicios en -- un mecanismo de prelación para la asignación de servicios.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. Ahora está -- concluye su interrogatorio.

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Muchas gracias.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Muchas gracias, señor.

SEÑOR MUÑOZ SENDA: Buenas tardes.

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Vamos a tomar 5 minutos para arreglar para los expertos? Porque tenemos ahora cuatro expertos.

(Pausa.)

INTERROGATORIO CONJUNTO A LOS PERITOS

WALTER HOOK, ANNIE WEINSTOCK, ANGÉLICA CASTRO

RODRÍGUEZ Y ANDRÉS LÓPEZ BONILLA

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: I am sorry, we are waiting for the court reporter... Good. So it seems we can start now. We switch for this examination to English. We have now the experts

1 BRT Planning International and Transconsult SA.  
2 More particularly, Dr Walter Hook, that is you,  
3 sir?

4 ...

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes, you should  
6 say yes...

7 SEÑOR HOOK: Yes. That is me.

8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: From BRT, and  
9 Dr Annie Weinstock from BRT as well?

10 SEÑORA WEINSTOCK: Yes.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Make sure your  
12 microphone is on and then you don't have to  
13 think about it any more. And for Transconsult  
14 we have Ms Angélica Castro.

15 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Sí.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: This is you?  
17 And Mr Andrés López?

18 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Así es.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Usted dará su  
20 testimonio en español.

21 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Español.

1 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Y yo también,  
2 señora presidenta.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ah, sí bien, no  
4 le había entendido... As experts you have a  
5 duty to make only such statements in accordance  
6 with your sincere belief. Can I ask each of you  
7 to read the expert declaration that is in front  
8 of you?

9 It must be... maybe... Dr Hook you start.

10 SEÑOR HOOK: I solemnly declare upon my  
11 honour and conscience that my statement will be  
12 in accordance with my sincere belief.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Dr Weinstock?

14 SEÑORA WEINSTOCK: I solemnly declare upon my  
15 honour and conscience that my statement will  
16 be in accordance with my sincere belief.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Thank you.

18 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Declaro  
19 solemnemente, por mi honor y conciencia, que lo  
20 que manifestaré estará de acuerdo con lo que  
21

1 sinceramente creo.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

3 Usted era la señora Castro. Estoy diciéndolo  
4 para la transcripción.

5 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Gracias.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y señor López?

7 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Declaro solemnemente,  
8 por mi honor y conciencia, que lo que  
9 manifestaré estará de acuerdo con lo que  
10 sinceramente creo.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

12 So, we understand that you will now make an  
13 initial presentation. We have it on the screen.  
14 You have 30 minutes for this presentation.

15 To whom do I give the floor?

16 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Madame President, if I  
17 may, before the presentation there were 3 or 4  
18 corrections that the experts wish to make.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes, and I  
20 forgot to mention the reports, so you can do  
21 this at the same time. Thank you.

1 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Thank you. I will be  
2 addressing you initially in English. I know you  
3 have headsets for those of you who do not  
4 understand or do not express themselves in  
5 English.

6 Dr Hook, I will be addressing you in  
7 particular because, in accordance with the  
8 rules, we have designated you as the expert  
9 receiving the questions and you will be the one  
10 directing questions, answering or directing  
11 questions to someone else.

12 I understand you have submitted two expert  
13 reports in these proceedings. Those expert  
14 reports should be before you on your desk dated  
15 9 February 2018 and 23 October 2018. Do you  
16 confirm that you have those reports before you?

17 SEÑOR HOOK: Yes, I do.

18 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And I understand that  
19 there is a correction you wanted to make to  
20 page 65 of your First Report. Can you please  
21 tell the Tribunal what that correction is?

1 SEÑOR HOOK: Yes. On page 65 of the First  
2 Report, in the last paragraph, it says "From  
3 2012 to 2015 the companies became in charge of  
4 the administration of some Zonas Pagas." That  
5 should be corrected to say from 2015.

6 And you know in a relatedly -- on page 15 of  
7 the Second Report there are some paragraphs  
8 dealing with some data that we received from  
9 Willumsen and Silva that they interpreted and  
10 we had taken that data on in good faith, but we  
11 now have some questions about that data, about  
12 the numbers of Zonas Pagas managed by different  
13 companies. Which we can explain that later on  
14 but it doesn't affect in any way the material  
15 results that we came to.

16 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I understand you have  
17 a correction also to page 79 of your Second  
18 Report?

19 Could you please tell us what that  
20 correction is, and I believe to make people's  
21 lives easier we will be distributing pages that

1 will facilitate these corrections. So on page  
2 79 of your Second Report, sir?

3 SEÑOR HOOK: Yeah... on page 79 of the Second  
4 Report and continuing on page 80 there is a  
5 graph showing the changes in the IPK by  
6 company. There was an error moving the data  
7 into graphic form. All of the companies had  
8 some minor reduction in their IPK so we have  
9 swapped out that graph and some interpretation  
10 of it, but it doesn't in any way materially  
11 affect our conclusions.

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And, for the  
13 transcript, we have distributed a page that  
14 actually has the revised graph so that everyone  
15 can look at it.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: That is page 80,  
17 right?

18 SEÑOR HOOK: It is on page 80.

19 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Apologies. My  
20 mistake. Then I understand there is a  
21 correction and I will switch to Spanish for the

1 interpreters.

2 Doctora Angélica Castro, entiendo que usted  
3 quería hacer una pequeña corrección en la  
4 página 99 de su primer informe. ¿Podría  
5 decirnos en qué consiste, por favor?

6 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Efectivamente.  
7 Después del primer párrafo que hay debajo del  
8 cuadro -- de la tabla 6.10 hay una fórmula que  
9 indica que la flota es igual al tiempo de ciclo  
10 dividido la frecuencia. Es un error de typing,  
11 y la fórmula verdadera es flota igual a tiempo  
12 de ciclo multiplicado por la frecuencia.

13 Quiero dejar claro que este error en el  
14 informe no tiene nada que ver con los cálculos  
15 realizados en la cuantificación que se realiza.

16 P: ¿Debo entender que los cálculos  
17 realizados están hechos con la fórmula  
18 correcta? ¿Es eso lo que quiere decir?

19 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Exactamente, que  
20 los cálculos realizados están hechos con la  
21 fórmula correcta.

1 P: And final correction, I am switching back  
2 into English this relates to page 41 of the  
3 Second Report, and for that matter we have  
4 distributed also a second page that has an  
5 amended paragraph 168.

6 Could you very briefly explain what the  
7 correction is about and why?

8 SEÑOR HOOK: I am going to ask my colleague,  
9 Annie Weinstock, to respond.

10 SEÑORA WEINSTOCK: Yes. The figure 13 in  
11 paragraph 167 of our Second Report uses a  
12 figure from Willumsen and Silva's First Report.  
13 We relied on that data at face value in our  
14 Second Report.

15 That figure shows that average monthly  
16 vandalism reports dropped for both companies in  
17 2015.

18 Subsequently in the Willumsen and Silva's  
19 Second Report they submitted the native data  
20 file which we reviewed in detail and found a  
21 significant error in their graph. In fact,

1 instead of, for the company Express, their  
 2 average monthly vandalism reports in this  
 3 figure that was presented by Willumsen and  
 4 Silva shows about 55 per month. The data that  
 5 we found in the native file brings it up to  
 6 about 226 per month, which is a significant  
 7 change. As a result, we have rewritten  
 8 paragraph 168 to account for this change.

9 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Thank you, and aside  
 10 from these corrections, do you ratify the  
 11 contents of your reports, Dr?

12 SEÑOR HOOK: Yes. With these corrections we  
 13 ratify the contents of these reports.

14 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Thank you very much.  
 15 Unless the Tribunal has any other question or  
 16 comment on those corrections, you may proceed  
 17 with the presentation.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes, please.

19 SEÑOR HOOK: Ok, I am Dr Walter Hook. I have  
 20 a PhD from Colombia University in Urban  
 21 Planning. For 23 years I was the chief

1 executive officer of the Institute of  
 2 Transportation and Development Policy, a non  
 3 profit technical assistance organisation that  
 4 worked with cities around the world to  
 5 implement design and plan Bus Rapid Transit and  
 6 bus priority systems. Since 2014 I left for  
 7 private practice where we provide similar  
 8 technical support, primarily to governments, on  
 9 public transit Planning and design issues.

10 I am also the co-author of the BRT Planning  
 11 Guide and the BRT Standard, which are two very  
 12 popular publications about these technical  
 13 matters. My colleague, Annie Weinstock, has a  
 14 Masters in Transportation from the University  
 15 of Washington. She has 16 years of experience  
 16 in transportation planning. She was the  
 17 director of US and African programmes at the  
 18 Institute for Transportation and Development  
 19 Policy and was also a co-author of the BRT  
 20 Planning Guide and the BRT Standard.

21 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Buenas tardes. Soy

1 Angélica Castro, ingeniera civil y especialista  
 2 en Derecho Público, y con una maestría en  
 3 planeación de ingeniería en transporte de la  
 4 Universidad de Leeds, en Inglaterra.

5 Durante 8 años trabajé con el gobierno  
 6 colombiano como jefa de la división de  
 7 transporte en el Departamento Nacional de  
 8 Planeación. Desde 1999 y hasta finales de 2007  
 9 fui directora técnica, subgerente general y  
 10 gerente general de Transmilenio S.A., que es la  
 11 entidad equivalente al DTPM en Chile. En Bogotá  
 12 es el equivalente al DTPM en Chile. Y he sido  
 13 profesora de transporte público en diferentes  
 14 universidades en Bogotá.

15 Mi colega Andrés López es ingeniero  
 16 electrónico con una maestría en investigación  
 17 operativa y estadística. Fue parte del equipo  
 18 que implementó el sistema de buses en la ciudad  
 19 de Pereira, en Colombia, siendo profesional e  
 20 ingeniero del equipo de operaciones. Desde hace  
 21 unos años es líder de proyectos en la firma

1 Transconsult haciendo estructuración y estudios  
 2 de sistemas de transporte público en diferentes  
 3 ciudades latinoamericanas.

4 SEÑOR HOOK: So, what we were asked to do was  
 5 to objectively analyse the technical merits of  
 6 the claims being made by the Claimants against  
 7 Chile in the arbitration, and we were further  
 8 asked to quantify the ridership and the  
 9 operational impacts of Chile's breaches based  
 10 on a model of counterfactual scenarios,  
 11 assuming that none of these breaches had  
 12 occurred.

13 We were then asked to review the state's  
 14 experts' responses to our analysis and to draft  
 15 response.

16 In order to do this work we spent ten days  
 17 in Santiago de Chile. We conducted extensive  
 18 interviews with the relevant stakeholders. We  
 19 also visited the company's operations, we  
 20 visited their depot, we visited also many of  
 21 the facilities on which they operate, their

1 corredor segregados, the pistas sólo bus, the  
 2 zonas pagas, etcetera.  
 3 Now, what we concluded was that due to the  
 4 state's breaches, since the 2011 contracts, the  
 5 companies' paid ridership and their revenue  
 6 fell every year. The number of kilometres  
 7 operated by the companies and their associated  
 8 revenues decreased. The companies' operating  
 9 costs increased and the companies had to pay  
 10 higher penalties for poor performance than they  
 11 otherwise would have.

12 Without the state's breaches the paying  
 13 ridership and the kilometres operated would  
 14 have been higher, and the revenues would have  
 15 been higher as well, and the companies would  
 16 have incurred lower operating costs, and their  
 17 performance indicators would have been better,  
 18 avoiding many of the penalties. The state's  
 19 breaches are in two general categories. One was  
 20 the failure to enforce its own laws and the  
 21 other was some bias shown against the

1 companies. So Chile failed to enforce several  
 2 of its own laws, to the detriment of the  
 3 company. First and foremost they insufficiently  
 4 inspected passengers for fare evasion. This  
 5 would have to be done by state inspectors  
 6 supported by the police, and it resulted in  
 7 extraordinarily high levels of fare evasion.  
 8 This could have also been reduced had they  
 9 built certain kinds of dedicated  
 10 infrastructure, which I will explain. There was  
 11 insufficient enforcement of their pistas sólo  
 12 bus and vias exclusivas, or what we would call  
 13 bus lanes. This was also compounded by a lack  
 14 of dedicated physical infrastructure, and there  
 15 was insufficient state actions to reduce the  
 16 vandalism, resulting in very high levels of  
 17 ongoing vandalism, not only of their buses but  
 18 their bus stops and their drivers.

19 So I will first talk about fare evasion.  
 20 The 2011 Concession Contracts placed a very  
 21 significant financial risk of fare evasion on

1 the bus operating companies. If the passengers  
 2 don't pay, the bus operators don't get paid.  
 3 The companies obviously had a big stake in  
 4 fighting evasion. They hired a company, Grupo  
 5 Alto Evasión, to advise them on what to do, and  
 6 in May 2011 they hired 230 of their own  
 7 inspectors. These inspectors don't have the  
 8 force of law behind them but they do have some  
 9 impact on evasion. And then later, in 2016 and  
 10 2017, they took over the management of several  
 11 of the zonas pagas, the pay zones, which were  
 12 the most critical to their operation, and they  
 13 held public awareness campaigns that fare  
 14 evasión was a very significant problem.

15 Now, the 2011 Concession Contracts state  
 16 that the State must perform and manage within  
 17 the framework of its powers the actions that  
 18 good practice requires to ensure a reduction in  
 19 fare evasion. The state didn't do its part. It  
 20 did not do good practice. It should have done  
 21 much more inspecting of passenger trips and

1 imposition of fines on those violating. It  
 2 should have operated more zonas pagas, it  
 3 should have operated them more effectively, and  
 4 it should have installed more bip! recharging  
 5 points in convenient locations. Currently if  
 6 you want to get a bus ticket you often have to  
 7 go several flights of stairs down to the Metro  
 8 station to buy a ticket and then go back up to  
 9 get to your bus.

10 Recognising these shortcomings, the state  
 11 then enacted a new anti-evasion law but it only  
 12 was enacted in 2018.

13 So the level of fare evasion in Transantiago  
 14 is significantly higher than in any other  
 15 comparable transit system for which we were  
 16 able to find data. The median evasion rate of  
 17 the data for which Willumsen and Silva  
 18 submitted was about 6.9 per cent. Our data set,  
 19 which was quite similar, showed a 7 per cent  
 20 median evasion rate.

21 Looking into who was evading in Santiago and

1 what could be done realistically, we  
2 conservatively estimated that 9 per cent was a  
3 reasonable expectation of what could be  
4 achievable in the case of Transantiago.

5 The fare evasion rate is largely determined  
6 by the level of state inspections. Chile's  
7 inspection rate is levels of magnitude below  
8 standard practice, even when it is at its peak.  
9 So we had some data from the data that was  
10 submitted by Willumsen and Silva, which showed  
11 the inspection rates per trip, the percentage  
12 of passenger trips inspected, and it came up  
13 with an average of about 2.8 trips being  
14 inspected by the state. In Santiago the  
15 inspection rate is 0.1 to 0.2 per cent, so  
16 there is some variance but it is all at an  
17 extremely low level.

18 Now, this graph shows the evasion rates in  
19 Santiago, starting in 2008 and going to 2018,  
20 and you can see that leading up to the 2011  
21 signing of the contracts the evasion rates were

1 getting worse, and there was a small drop from  
2 2012 to 2013, after which the evasion rates  
3 continued upwards. That is what the grey bars  
4 are showing.

5 Now the dashed red line shows you the  
6 average inspection rate per passenger  
7 internationally, and the blue line is tracking  
8 the inspection rates in Santiago at the time of  
9 the evasion rates in the grey bars in front of  
10 them.

11 The point is that while the inspections did  
12 go up and down in Santiago, at all times they  
13 were significantly below what is considered  
14 average. Now, when the companies were initially  
15 considering investing in Transantiago, they  
16 were coming from Bogotá, where there was  
17 already TransMilenio, and they were shown this  
18 picture of Curitiba, which has this prepaid  
19 boarding tube where passengers would be able to  
20 buy a ticket, they would enter a turnstile into  
21 a prepaid zone and everybody can get on and off

1 the bus at once; the driver doesn't have to  
2 play any role in the inspection of the tickets.  
3 Now, this kind of facility significantly  
4 reduces the level of fare evasion and it also  
5 increases bus speed significantly.

6 What Transantiago did -- and this is quite  
7 unique to Transantiago -- is they tried to  
8 create the operational benefits of simultaneous  
9 boarding through all doors by creating a  
10 prepaid zone not through physical structures  
11 but rather with sort of airport tape, and with  
12 an inspector or two standing there. Now, this  
13 facility is very permeable. You can enter it  
14 from any place, and as a result it requires a  
15 lot more inspectors for it to be effective.

16 Now, Chilean research showed that if the  
17 level of passengers inspected in Santiago were  
18 to be doubled, which is from 0.1 per cent to  
19 0.2 per cent, then the evasion rate would be  
20 reduced by 0.8 per cent, and that seemed  
21 reasonable to us. Fare evaders, they stop when

1 the risk of being caught goes up, and around  
2 2017 Santiago did start these mass inspections  
3 where they would put a whole bunch of  
4 inspectors out on some very bad corridors where  
5 the evasion was very serious, and on those  
6 corridors the evasion rate dropped very rapidly  
7 and substantially, and that sort of action,  
8 coupled with a hiring of additional inspectors  
9 and bringing the inspection rates up to  
10 international standards, we believe, would have  
11 brought the evasion rates down to 9 per cent.  
12 In the but-for scenarios both the state and the  
13 companies would have to do their part to reduce  
14 the evasion because they both have significant  
15 responsibilities.

16 In reality, the company-led fare evasion  
17 efforts didn't work in a sustained way without  
18 the support of the state backing up those  
19 enforcement efforts with their own inspections  
20 that are backed by police power.

21 Similarly, there was a problem with the

1 enforcement of the vias exclusivas and the  
 2 pistas sólo bus or the bus lanes. These kinds  
 3 of facilities have to be enforced by the police  
 4 or they are simply not effective. They also  
 5 have corridors segregados in Santiago, which we  
 6 would call BRT corridors, they are physically  
 7 separated from traffic by concrete barriers,  
 8 and these facilities are self-enforcing. You  
 9 don't need a lot of police because cars can't  
 10 get in and out of them.

11 Now, international best practice for the  
 12 enforcement of bus lanes, or of bus-only  
 13 streets, is to have bus-mounted cameras. That  
 14 is best practice.

15 There is a camera on the front of the bus.  
 16 If there is a car blocking it, its licence  
 17 plate is photographed and that Registry is sent  
 18 to the police.

19 Good practice is to have stationary  
 20 cameras in locations of likely encroachment,  
 21 and Santiago did move to good practice. They

1 started to install a growing number of  
 2 stationary cameras that were somewhat effective  
 3 in controlling this kind of encroachment, but  
 4 the numbers that they rolled out were well  
 5 below what was promised in the Master Plan and  
 6 were well below what was necessary, and they  
 7 added significant numbers of them only later on  
 8 in the period of the contract.

9 Now, the Santiago literature showed that  
 10 the installation of cameras led to speed  
 11 improvements of 12 per cent after the placement  
 12 of the enforcement cameras, despite the fact  
 13 they were not giving violations to the people  
 14 caught. So in our estimate, which we based on  
 15 the TCQSM, which is a standard manual of  
 16 transit planning, we estimated that the speeds  
 17 on the bus lanes could have been increased by  
 18 15 per cent with proper enforcement.

19 We believe that is a reasonable estimate.

20 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Dr just to let you  
 21 know, you

1 have 20 minutes already spent.

2 SEÑOR HOOK: Okay. There is also segregated  
 3 corridors that weren't finished under the  
 4 Master Plan. That would have increased the  
 5 speeds on those corridors had they been built  
 6 as planned, and, finally, there was  
 7 insufficient --

8 SEÑOR GARCÍA REPRESA: You spent 15 minutes.  
 9 Apologies. My mistake!

10 SEÑOR HOOK: They also had very severe  
 11 vandalism in Santiago by all standards. It is  
 12 evident on the bus stops, it is evident on the  
 13 buses, and it is evident on the buildings  
 14 around the bus stops. It is perhaps the worst  
 15 vandalism we have seen in a developed or a  
 16 developing country. Best practice is a broken  
 17 windows policy, where the police would  
 18 immediately treat very seriously somebody that  
 19 was found doing vandalism, and because people  
 20 that do graffiti and other things are often  
 21 guilty of more serious crimes, they would clean

1 up the graffiti immediately. There is no  
 2 correlation between a country's per capita  
 3 income and the monies spent on cracking down on  
 4 vandalism. We had a Paris RATP study which  
 5 showed that a 1 per cent loss in traffic  
 6 would result from standard acts of vandalism,  
 7 and we think this is a conservative estimate as  
 8 it doesn't consider sporting events and that  
 9 sort of thing.

10 Now, there was also some evidence of bias  
 11 against the companies. As already mentioned,  
 12 there was a refusal to increase their fleet.  
 13 The companies needed more fleet because the  
 14 buses were going slower because of the state's  
 15 breaches, the lack of enforcement of the bus  
 16 lanes, and you can see that other companies got  
 17 approvals for much more significant numbers of  
 18 increases in their fleet.

19 Alsacia and Express were the two lowest  
 20 companies in terms of approvals of additional  
 21 fleet. They also were refused requests to

1 increase the reserve fleet.

2 Reserve fleet are extra buses you have on  
3 hand in case there is a problem with one of  
4 your buses. You can throw another one out there  
5 to maintain your frequency and not get  
6 penalised. Express had the lowest reserve  
7 fleet, Alsacia had one lower middle, and as a  
8 result they had problems with their indicators.

9 The DTPM, in response to their lack of  
10 fleet, instead of approving it, expropriated  
11 five of the company's more lucrative routes and  
12 gave them to Chilean competitors. That was  
13 justified because they said they didn't have  
14 enough fleet. Their indicators were poor. They  
15 then approved fleet increases for the Chilean  
16 companies, so they were operating brand new  
17 buses, and there were some issues with the  
18 operator and general indicators but they were  
19 not enough to justify an expropriation of a  
20 route under the contract.

21 Best practice is to establish corridor-

1 specific benchmarks because traffic conditions  
2 will affect your ability to have high  
3 indicators. So they had weaker indicators  
4 because of the insufficiency of their fleet,  
5 because they were facing lower speeds, both  
6 because of the state's breaches, also the age  
7 of the fleet was a significant factor. You can  
8 see that regularity is very difficult to  
9 achieve on a corridor which is facing hyper-  
10 congestion. This is an enforced bus lane on the  
11 most important street in Santiago. It is  
12 completely backed up. It is almost impossible  
13 to maintain regularity in this kind of  
14 environment.

15 And this is a graph that shows that they had  
16 the oldest fleet, primarily because they bought  
17 most of their fleet back in 2005 and 2007, when  
18 their contract began, and so their fleet just  
19 ages in a straight line with the length of  
20 their contract.

21 Now I am going to turn it over to

1 Angélica.

2 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Gracias Walter  
3 Continuando, y como complemento de la  
4 presentación de Walter, voy a hacer tres puntos  
5 en mi presentación. Primero, presentarles el  
6 modelo de operación de Transantiago; segundo,  
7 un impacto de las variables en la operación; y  
8 por último, un resumen de la cuantificación de  
9 estos impactos.

10 Para poder operar un sistema de transporte  
11 de una manera continua y segura, es importante  
12 tener un programa de operación que defina los  
13 lineamientos y los parámetros con los cuales se  
14 debe cumplir el servicio.

15 Uno de estos elementos son la velocidad de  
16 operación y el otro la frecuencia con la que se  
17 realizan los despachos de los buses. Con estos  
18 dos elementos se debe calcular la flota  
19 requerida para poder prestar el servicio en las  
20 condiciones y en el nivel de servicio que  
21 requiere ese plan operacional.

1 Con una flota adecuada y las velocidades  
2 programadas, las frecuencias ejecutadas, se  
3 puede tener una regularidad en el servicio para  
4 los usuarios de transporte, y se puede  
5 considerar que los kilómetros programados son  
6 los realmente ejecutados. Esas dos cosas, tanto  
7 los pasajeros pagos como los kilómetros  
8 realmente efectuados, son los que producen los  
9 ingresos para los inversionistas de este tipo  
10 de sistemas de transporte.

11 En el caso de Transantiago, a través del  
12 pago de pasajero transportado, y para el caso  
13 de los kilómetros, el pago por kilómetros.

14 El plan operacional también define los  
15 parámetros de cumplimiento que significa  
16 prestar un nivel de servicio adecuado. Cuando  
17 no hay cumplimiento de estos servicios a través  
18 de los indicadores se generan unos descuentos  
19 que van directamente a la disminución de los  
20 ingresos.

21 La velocidad de operación es calculada como

1 la longitud de ruta dividido el tiempo de  
 2 recorrido. La longitud de la ruta es un  
 3 parámetro fijo y establecido en el plan de  
 4 operación; es exactamente por dónde va y qué  
 5 distancia tiene la ruta que se debe prestar  
 6 efectivamente. Pero los tiempos de recorrido  
 7 dependen de varios factores externos y hacen  
 8 que estos tiempos de recorrido no  
 9 necesariamente sean siempre los mismos. Lo que  
 10 reflejan los planes operacionales en estos  
 11 casos es que por lo menos esos tiempos de  
 12 recorrido que se consideran para el plan de  
 13 operación sean efectuados por la mayoría de los  
 14 buses que efectúan la ruta, más del 50 por  
 15 ciento generalmente.

16 Para cada ruta se define este nivel de  
 17 servicio, que es la medida que integra  
 18 diferentes características asociadas  
 19 directamente con el usuario. Y desde este punto  
 20 de vista lo que quieren los sistemas de  
 21 transporte público es tener servicios que sean

1 rápidos, frecuentes y confiables.

2 La parte de confiabilidad se mide, en el  
 3 caso de Transantiago, a través de ese indicador  
 4 de regularidad, con qué regularidad están  
 5 pasando los buses para cada uno de los usuarios  
 6 que se encuentran.

7 Entonces, el nivel de servicio debe  
 8 considerar la demanda máxima en un período de  
 9 tiempo, y esta demanda máxima es uno de los  
 10 parámetros que se definen para calcular esa  
 11 frecuencia de los despachos. Entonces, la  
 12 frecuencia está calculada a través del número  
 13 de pasajeros en el período de tiempo  
 14 determinado, que generalmente el más crítico es  
 15 el de la hora punta, dividido la capacidad de  
 16 los buses, el número de pasajeros que están  
 17 dentro de los buses que se determinan para  
 18 prestar el servicio.

19 Con estos dos elementos, teniendo bien  
 20 calculado el tiempo de recorrido para la  
 21 mayoría de las expediciones y determinada la

1 frecuencia para el nivel de servicio que se  
 2 quiere prestar, se calcula la flota que se  
 3 requiere. Y para este caso específicamente en  
 4 Santiago la velocidad de operación se ve  
 5 afectada por la condición del tráfico, por  
 6 falta de infraestructura especializada y el  
 7 deficiente control que se ha identificado tanto  
 8 en las pistas solo bus como en las vías  
 9 exclusivas, lo cual agrava una problemática en  
 10 la operación.

11 ¿Qué asuntos tenemos relevantes? Que las  
 12 empresas son las que presentan las propuestas  
 13 de cambios y ajustes al programa operacional a  
 14 la DTPM en su plan operacional, pero ellos no  
 15 pueden operar si este plan operacional no está  
 16 definido y autorizado por el DTPM. Entonces, lo  
 17 más importante aquí es dejar claro que para  
 18 cumplir con un PO es absolutamente relevante  
 19 tener y dimensionar adecuadamente la flota que  
 20 permita cumplir con los parámetros  
 21 establecidos.

1 Nosotros hemos calculado en esta definición  
 2 cuántos buses efectivamente le faltan al  
 3 sistema de acuerdo con el programa operacional  
 4 que se ha establecido. Y hemos tenido en cuenta  
 5 dos condiciones. Una primera condición es la  
 6 condición en la cual la infraestructura es como  
 7 está actualmente -- realmente es la  
 8 infraestructura que está a agosto de 2017, que  
 9 estaba a agosto de 2017, y nuestra otra  
 10 condición es qué habría pasado de haberse  
 11 materializado el Plan Maestro y sus 14  
 12 corredores.

13 Bajo estas condiciones en el primer caso, es  
 14 decir bajo las condiciones actuales, se hace un  
 15 cálculo de 273 buses faltantes, y bajo la  
 16 condición de haber tenido el Plan Maestro  
 17 terminado harían falta 121 buses.

18 Quiero resaltar en esa gráfica que ustedes  
 19 tienen, lo azul es la flota base, lo rojo -- lo  
 20 naranja es la flota de reserva, y quiero que  
 21 vean que ni siquiera utilizando la flota base

1 más la flota de reserva -que la flota de  
 2 reserva como su nombre lo indica es para poder  
 3 hacerle mantenimiento correctivo y preventivo a  
 4 los vehículos-, la flota que hoy tienen y que  
 5 tuvo Alsacia hasta octubre del año pasado no  
 6 alcanzaría para poder cumplir con el plan  
 7 operacional.

8 Aquí podemos ver, en el costado izquierdo,  
 9 el plano de los corredores especificados en el  
 10 Plan Maestro bajo las condiciones en el 2017, y  
 11 a la derecha bajo la condición de que se  
 12 hubieran convertido esos 86 kilómetros en  
 13 corredores segregados.

14 Y hemos querido hacer para poder explicar un  
 15 ejemplo donde tenemos una ruta de 35 kilómetros  
 16 con las características de velocidad y de  
 17 tiempo que tiene cada uno de los tipos de vías,  
 18 un segundo ejemplo, escenario, de la vía  
 19 mejorada, que es nuestro but-for, es decir,  
 20 construcción de algunos kilómetros de vías  
 21 segregados y control de corredores segregados y

1 control sobre pistas solo bus y vías  
 2 exclusivas; y el tercer escenario, donde  
 3 tenemos el 100 por ciento de estos 35  
 4 kilómetros como corredor segregado.

5 Bajo estas condiciones el usuario que  
 6 utiliza todas -- el 100 por ciento de las vías  
 7 en la condición mejorada se ahorra el 6 por  
 8 ciento de su tiempo, y bajo la condición de  
 9 corredor segregado se ahorra un 23 por ciento  
 10 de su tiempo.

11 Ahora, importante resaltar que lo que ha  
 12 sucedido con la operación de Alsacia y Express  
 13 es que lo que se pide específicamente en el  
 14 plan de operación no puede ser cumplido y no es  
 15 compatible con la cantidad de flota que ellos  
 16 tienen. Si bien es cierto, está establecido o  
 17 se refleja dentro del plan operacional, la baja  
 18 velocidad, las frecuencias que se exigen no  
 19 pueden ser cubiertas con el número de vehículos  
 20 que tiene. Y esto se agrava por falta de  
 21 infraestructura, elevado vandalismo y la

1 elevada evasión, lo cual se refleja en sus  
 2 indicadores de cumplimiento como un descuento y  
 3 una disminución de sus ingresos. Entonces,  
 4 flota insuficiente afecta los indicadores y  
 5 estos indicadores afectan directamente los  
 6 ingresos de los operadores.

7 En la cuantificación de los impactos se  
 8 tiene que la infraestructura dedicada mejora  
 9 sustancialmente las velocidades, genera un  
 10 requerimiento de flota que ya podríamos  
 11 llamarlo fijo y que permite sobre todo el  
 12 cumplimiento del plan operacional, generando  
 13 que los kilómetros recorridos sean  
 14 efectivamente los programados y por ende los  
 15 indicadores no se vean afectados y, por  
 16 consiguiente, el servicio para los usuarios sea  
 17 el que se requiere.

18 Por consiguiente, y bajo estas condiciones,  
 19 habrían más usuarios, se tendría una mejor  
 20 oferta, menos descuentos que repercuten  
 21 positivamente en mejores ingresos y generan así

1 beneficios para usuarios y prestadores del  
 2 servicio.

3 Por último y ya por la falta de tiempo, en  
 4 el cuadro les presento el resumen de los  
 5 impactos que fueron calculados por nuestro  
 6 equipo para el presente ejercicio.

7 Muchas gracias.

8 Si tienen preguntas, estamos muy abiertos,  
 9 sobre todo en la última parte que corrimos un  
 10 poco.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Si, entiendo.  
 12 Pero vamos a proceder primero con las -- vamos  
 13 a proceder primero con las preguntas de los  
 14 abogados, y después el Tribunal tendrá  
 15 preguntas también.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Madam  
 17 President. I understand, Mr Hook, you are going  
 18 to be answering my questions, or at least  
 19 determining who will answer my questions. Good  
 20 afternoon, Ms Weinstock, good afternoon, Ms  
 21 Castro and Mr Lopez. If I do not address my

1 questions to you, please do not take that as a  
2 sign of disrespect.

3 Mr Hook, the first question I have is a  
4 very simple one. Did you review the 2011  
5 Concession Contracts in preparing your expert  
6 reports in this arbitration?

7 SEÑOR HOOK: Yes, we did.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: And did you review those  
9 in English or in Spanish -- I am sorry, Mr  
10 Hook. Apologies. I should have indicated at the  
11 beginning of my questions -- you have been here  
12 for the last few days. Please pause between my  
13 question and the answer, otherwise the court  
14 reporters will not be able to take down what  
15 you have said. Thank you.

16 Let me repeat the question. Did you review  
17 the contracts in English, Spanish or both?

18 SEÑOR HOOK: We reviewed them primarily in  
19 Spanish using the tools available, and where we  
20 had questions, we asked our Spanish speaking  
21 team to clarify.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Now, your mandate in this  
2 arbitration -- I think you alluded to it in the  
3 start of your presentation -- was to conduct an  
4 objective analysis of the various claims put  
5 forward by the Claimants. Correct?

6 SEÑOR HOOK: Correct.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: And I believe that in  
8 your presentation in one of  
9 your slides you say that that mandate was to  
10 analyse the technical merits of the claims,  
11 correct?

12 SEÑOR HOOK: Correct.

13 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you state in page 5  
14 of your First Report that your analysis is  
15 based on your industry expertise. Correct?

16 SEÑOR HOOK: Yes, partially on my industry  
17 expertise.

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: And that industry is the  
19 transportation sector, correct?

20 SEÑOR HOOK: Correct.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: and Law is not therefore

1 your  
2 area of expertise, is it?

3 SEÑOR HOOK: That is correct.

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: So you did not make any  
5 legal determinations in conducting your study  
6 and then presenting your analysis to the  
7 Tribunal, correct?

8 SEÑOR HOOK: I mean, we act as advisers to  
9 governments when they are tendering operations,  
10 and we act as advisers to them when it comes to  
11 how they would prepare contracts with operating  
12 companies, so we have experience that gives us  
13 some knowledge of legal questions. However, we  
14 would defer to lawyers on matters of legal  
15 consequence.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your presentation  
17 there were several instances where you referred  
18 to  
19 "state breaches", to "bias", "not enough to  
20 justify an expropriation", and you referred to  
21 expropriation several times. Am I to understand

1 that these are instructions from counsel, or  
2 are they your opinion?

3 SEÑOR HOOK: I would take them to say that  
4 our experience in the industry leads us to say  
5 that those expropriations were irregular in  
6 terms of what is standard practice in the  
7 industry as far as we are aware.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: But in reaching that  
9 conclusion, you analysed the contract to  
10 determine whether what the state did in  
11 relation to the five lines that we discussed  
12 today, and you were in the room, four for  
13 Express and one for Alsacia, in reaching your  
14 conclusion that there had been expropriation  
15 you analysed the contract to reach a  
16 conclusion?

17 SEÑOR HOOK: We did analyse the contracts to  
18 have our own feelings about whether that would  
19 constitute an expropriation.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: So it was based on your  
21 feelings. Let me now, please, ask you to refer

1 to paragraph 72 of your Second Report. In that  
2 paragraph you say "It is not in dispute that,  
3 pursuant to the 2011 Concession Contracts,  
4 Chile is obliged to implement 'good practices'  
5 to fight evasion." Did I read that sentence  
6 correctly?

7 SEÑOR HOOK: Yes.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: And then the following  
9 sentence, "Clause 2.2.11 provides that the  
10 state must" and then you quote in Spanish  
11 "realizar y gestionar, en el marco de sus  
12 atribuciones, las acciones que la buena  
13 práctica le indique para velar por la  
14 disminución de la evasión..." correct?

15 It is paragraph 72 of your Second Report.  
16 It is on the screen as well, Mr Hook.

17 SEÑOR HOOK: Okay.

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: So in that paragraph you  
19 say Chile is "obliged" to implement, and then  
20 in the following sentence you say that clause  
21 2.2.11 provides that the state "must". Correct?

1 SEÑOR HOOK: Yes. That is what it says.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: And when you wrote this,  
3 Mr Hook, were you relying on the Spanish text  
4 of the contract?

5 SEÑOR HOOK: Yes. I read the Spanish text  
6 and I asked Spanish speakers the meaning of the  
7 text.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: Did you ask the Spanish  
9 speakers what the words "oblige" and "must"  
10 would be translated to in Spanish?

11 SEÑOR HOOK: No, I did not.

12 SEÑOR GRANÉ LABAT: Let us move on, Mr Hook,  
13 to evasion.

14 Do you agree that by 2011 the evasion rate  
15 of the TransSantiago was around 25 per cent?

16 SEÑOR HOOK: No, I do not.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can we please look at  
18 your First Report, page 45? Can you please read  
19 the first line of section 5.4.1.5.

20 SEÑOR HOOK: "By 2011, fare evasion had  
21 reached 25 per cent system-wide."

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you wish to reconsider  
2 the answer that you gave to my previous  
3 question when I asked you "Do you agree that by  
4 2011 the evasión rate of Santiago was around 25  
5 per cent," and you answered "no, I do not".

6 SEÑOR HOOK: Yes. Okay. It seems that, you  
7 know, probably this 25 per cent in this  
8 particular paragraph was written prior to us  
9 obtaining more accurate information later on,  
10 and had we caught this, we would have revised  
11 it.

12 SEÑOR GRANÉ LABAT: So, just to be clear,  
13 because I am not quite clear on whether you are  
14 correcting your report or whether you are  
15 wishing to reconsider the answer that you gave  
16 to my question, so --

17 SEÑOR HOOK: I believe that the evasion rate  
18 in 2011 was around 21/22 per cent. Something in  
19 this range. That is my recollection.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: You state in your reports  
21 that had Chile implemented effective anti-

1 evasion measures, evasion would have fallen  
2 from this rate -- so now the revised rate of  
3 21/22 per cent -- to around 9 per cent, and I  
4 am referring specifically to your Second  
5 Report, paragraph 155.

6 I am pausing because I am not sure that  
7 the court reporter caught your answer. Can you  
8 please verbalise your answer once again, Mr  
9 Hook?

10 SEÑOR HOOK: Which one?

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: I will repeat the  
12 question and make sure we got this on the  
13 record.

14 You state in your reports that, had Chile  
15 implemented effective anti-evasion measures,  
16 evasión would have fallen from this rate, 21/22  
17 per cent, to around 9 per cent. Is that  
18 correct?

19 SEÑOR HOOK: That is correct.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you say also in that  
21 paragraph 155 of your Second Report that this

1 drop would have happened "almost immediately  
2 once the state stepped up its inspection rate."  
3 Is that correct?

4 SEÑOR HOOK: That is correct.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: And in paragraph 140 of  
6 that same report, your Second Report, you state  
7 that "comparative experience confirms this",  
8 "this" meaning that rate drop from 21/22 per  
9 cent to now 9 per cent, correct?

10 SEÑOR HOOK: I stated what is stated here in  
11 paragraph 140.

12 SEÑOR GRANÉ LABAT: Apologies. I need to  
13 correct the reference to the paragraph. It is  
14 141, not 140. The comparative experience that I  
15 am referring to, that is in 140, and my  
16 question is whether you state in that  
17 paragraph, 140, that comparative experience  
18 confirms that that drop would have been  
19 possible almost immediately. Is that correct?

20 SEÑOR HOOK: Yes.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: And the comparative

1 experience you cite in this paragraph 140 of  
2 your Second Report is a decrease of 15 per cent  
3 of revenue lost due to evasion "within the  
4 course of a single month in a suburb of  
5 Victoria, Australia."

6 SEÑOR HOOK: Hmm mm.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: And this was the result  
8 of -- I am sorry, instead of Hmm mm, can you --

9 SEÑOR HOOK: Yes, that is what the report  
10 says.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Mr Hook. And  
12 the citation that you provide is in BRT 99,  
13 which is a report on fare evasion on public  
14 transport in Victoria Australia, correct?

15 SEÑOR HOOK: Correct.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can you please turn to  
17 page 24 of BRT 99? And for the Tribunal and  
18 opposing counsel, this is page 24 of 39, and I  
19 am referring to the fourth complete paragraph  
20 under section 2.5.2, the heading is "Regional  
21 buses." Do you see that, Mr Hook?

1 SEÑOR HOOK: Yes.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: And that comparative  
3 experience that you cite in this report is to a  
4 city in Australia called Morwell, is that  
5 correct?

6 SEÑOR HOOK: Yes.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you believe that that  
8 experience in Morwell is representative and  
9 would be a good basis for your estimation that  
10 a drop of 22 to 9 per cent almost immediately  
11 is feasible, correct?

12 SEÑOR HOOK: I mean, what I would say in a  
13 general way is that when inspection rates have  
14 been driven up quite dramatically, and when  
15 there are these mass inspections conducted by  
16 inspectors supported by the police departments,  
17 we have seen very substantial reductions in the  
18 evasion rate very quickly. There is not a lot  
19 of documentary evidence for this kind of thing;  
20 there is not so much secondary research on this  
21 question; this was one of several examples that

1 we found some documentary evidence of it.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: So there is no really  
3 scientific or precise way to measure it. Is my  
4 understanding correct?

5 SEÑOR HOOK: There are tools to measure it,  
6 but there is some, let's say, not inaccuracy  
7 but there is some inexactness in how one could  
8 measure this.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: So would it be fair to  
10 say that the results from Morwell, Victoria,  
11 are not really reliable? Is that correct?

12 SEÑOR HOOK: They were drawn on as an  
13 example, but they were not used in the  
14 quantification of our results. Those were done  
15 through the mechanisms we have explained at  
16 length.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: But they were the basis  
18 or at least the sole  
19 source that you cite in your report to conclude  
20 a drop from 22 to 9 per cent almost immediately  
21 is feasible. Correct?

1 SEÑOR HOOK: They were drawn on as an example  
2 but they were not used methodologically.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can we look at the  
4 following paragraph in that same page, and can  
5 you please read the first sentence of that  
6 paragraph that starts with "In contrast."

7 SEÑOR HOOK: "In contrast, authorised officer  
8 inspections for Ballarat in February 2010  
9 raised revenue by 1.3 per cent showing that the  
10 Morwell result cannot be taken as indicative of  
11 fare evasion on all regional buses."

12 SEÑOR GRANÉ LABAT: So that sentence is  
13 indicating that even in the city that is also  
14 located in Victoria, Australia, the results  
15 drawn from Morwell cannot be extrapolated to a  
16 neighbouring city, correct?

17 SEÑOR HOOK: The directionality of the  
18 results I think are not disputed. It is simply  
19 that it would not be used as a way of measuring  
20 a precise impact.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: Now, on page 55 of your

1 First Report you also cite the evasion  
2 combatting experience of Victoria, Australia.  
3 Page 57, I apologise. And on page 57, in  
4 particular would I like to draw your attention  
5 to the last sentence of the full paragraph  
6 under the heading "Clear definition of roles  
7 and responsibilities." The paragraph begins  
8 with "This approach begins with."

9 Do you see that paragraph, Mr Hook?

10 SEÑOR HOOK: Yes.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can you please read out  
12 loud the last sentence of that paragraph that  
13 starts with "As a result of."

14 SEÑOR HOOK: "As a result of co-ordinated  
15 joint efforts of the bus operators and the  
16 State, fare evasion in Victoria dropped from  
17 13.1 per cent in May 2014 to 5 per cent by  
18 August 2015".

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Would you consider 15  
20 months to be "immediate"?

21 SEÑOR HOOK: As I said, it is rapid.

1 Obviously, they could have deployed their  
2 inspectors on a larger scale and with greater  
3 rapidity.

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: Mr Hook, the reason why  
5 I ask you these questions is because we need  
6 precision in this specific matter. "Immediate"  
7 could be interpreted as one day, or it could be  
8 interpreted as 15 months depending on the  
9 circumstances, and the reason why we need  
10 precision is because the damages calculations  
11 in great extent are measured on your findings  
12 about when this drop would have occurred.

13 SEÑOR HOOK: Right. We took into  
14 consideration what happened there and what  
15 happened in other places. We took into  
16 consideration the cause of the violations  
17 occurring in the city, and we came to the  
18 conclusions that we have written  
19 about.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: Let us please now turn  
21 our attention to paragraph 84 of your Second

1 Report. Page 22.

2 SEÑOR HOOK: Okay.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Fortunately from your  
4 First Report to your Second Report you adopted  
5 the good practice of numbering paragraphs and  
6 it makes it much easier in hearings. So  
7 paragraph 84 of your second report. The first  
8 sentence of that paragraph, can you please read  
9 it out loud?

10 SEÑOR HOOK: "The literature is increasingly  
11 conclusive that fare inspection is the most  
12 effective means of controlling evasion." Do you  
13 want me to continue?

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: No, sir, thank you.

15 In paragraph 103 of that same report you  
16 discussed the Libertad y Desarrollo study to  
17 support the proposition that the number of  
18 inspections in the Transantiago was low. Is  
19 that correct?

20 SEÑOR HOOK: Yes.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can we please turn to BRT

1 94? Page 14, please. This is a page that has  
 2 the heading "Conclusiones." It has two columns  
 3 and can you please -- well, this is in Spanish,  
 4 so we can do two things, Mr Hook. I can either  
 5 read it in Spanish and it will be translated or  
 6 you can ask one of your Spanish speaking  
 7 colleagues to read that second to last  
 8 paragraph.

9 SEÑOR HOOK: If you read it in Spanish, I  
 10 will listen to the translation.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: That paragraph says, "Una  
 12 segunda conclusión es que la fiscalización  
 13 sería insuficiente o poco efectiva para reducir  
 14 los niveles de evasión en el caso de Santiago.  
 15 Estimamos que si se duplicara el número de  
 16 fiscalización su impacto disuasivo sobre el  
 17 nivel de evasión sería de apenas 0,8 puntos  
 18 porcentuales, semielasticidad también."

19 SEÑOR HOOK: Yes. I understand that.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: On the basis of that, of  
 21 what I just read, is your testimony still that

1 inspections are the most effective means for  
 2 controlling evasion?

3 SEÑOR HOOK: Yes. That being said, they  
 4 should be supported by police powers.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: Let us go to fleet issue  
 6 that was the subject also of your  
 7 presentation..

8 You assert that Alsacia needed a reserve  
 9 fleet ratio of 10.25 per cent and Express a  
 10 reserve fleet ratio of 10.91 per cent to comply  
 11 with their respective operational programmes.  
 12 Is that correct?

13 SEÑOR HOOK: Let me look at the precise  
 14 language. What is the page number?

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: Please turn to page 103  
 16 of your First Report.

17 SEÑOR HOOK: Where is it exactly?

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: It is in the last  
 19 paragraph. We are going to highlight it on the  
 20 screen to assist you finding it on paper.

21 SEÑOR HOOK: Yes. That is fine. I see it.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: You are aware, Mr Hook,  
 2 that the Concession Contracts at issue in this  
 3 case require the operators to have a reserve  
 4 fleet of over 4 per cent?

5 SEÑOR HOOK: Yes, I am aware of that.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: In reading the contracts,  
 7 Mr Hook -- and if you think this is a question  
 8 that is of a legal nature, you of course are  
 9 entitled and should say that you are not in a  
 10 position to answer, but from reading the  
 11 contracts, do you recall whether the contracts  
 12 require the State to approve fleet increases  
 13 over 4 per cent?

14 SEÑOR HOOK: My recollection is that the  
 15 contracts do not require it. They require a  
 16 minimum of 4 per cent.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you consider that in  
 18 principle an older fleet will have a more  
 19 difficult time meeting a certain operational  
 20 programme than a younger fleet?

21 SEÑOR HOOK: Yes.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you do not deny that  
 2 the companies', Alsacia and Express, combined  
 3 fleet age was higher in 2014 than the rest of  
 4 the operators?

5 SEÑOR HOOK: Yes.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: And in your Second Report,  
 7 paragraph 313, you criticise PwC -- I will give  
 8 you some time -- paragraph 313, page 68 of the  
 9 Second Report. In that paragraph, if I  
 10 understand correctly, and please correct me if  
 11 I do not, you are criticising Willumsen and  
 12 Silva for not distinguishing between rented,  
 13 leased and purchased vehicles when analysing  
 14 the companies' acquisition strategy, correct?

15 Mr Hook, I -- It is the first sentence. "By  
 16 not including the 2005 and 2006 data, by not  
 17 distinguishing between rented, leased and  
 18 purchased vehicles" -- do you see that?

19 SEÑOR HOOK: Yes.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: That is -- your expert  
 21 testimony is that Willumsen and Silva made a

1 mistake when not distinguishing between rented,  
2 leased and purchased vehicles?

3 SEÑOR HOOK: I recall this statement as being  
4 in the context of the PwC report, so I am not  
5 really sure what I am referring to in that  
6 paragraph.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you. I think that  
8 also makes it easier for us, and we can move on  
9 to the next question but still related to this  
10 issue.

11 But thank you for clarifying that it was PwC  
12 and not Willumsen and Silva. I would like to  
13 continue on this line of questioning about the  
14 distinction between rented, leased and  
15 purchased vehicles.

16 Generally, Mr Hook, would a ten-year-old  
17 bus have greater maintenance and repair costs  
18 than a two-year-old bus?

19 SEÑOR HOOK: Yes.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: From your recollection of  
21 reading the contracts, do those contracts

1 provide for an adjustment on the performance  
2 indicators, depending on whether the buses that  
3 are being operated are purchased, leased or  
4 rented?

5 SEÑOR HOOK: I don't believe that that has  
6 any  
7 impact on the performance indicators.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: In having conducted your  
9 interviews -- you said that in the ten days  
10 that you were in Santiago you conducted  
11 interviews - in conducting your interviews with  
12 the companies during those ten days, did you  
13 observe any difference in the maintenance  
14 programme that the companies employed depending  
15 on whether the buses are rented or whether the  
16 buses are the property of the companies?

17 SEÑOR HOOK: My impression was that they did  
18 not have many rented vehicles at that time, but  
19 I don't know. We didn't specifically  
20 interrogate that.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: In preparing your

1 reports, did you look at the records to  
2 determine the percentage of buses that were  
3 leased as opposed to the buses that were rented  
4 throughout the life of the concession?

5 SEÑOR HOOK: No.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: If you allow me one  
7 minute, Mr Hook. (Pause)

8 Please let us turn to page 94 of your  
9 First Report. And you state there -- and  
10 actually, Mr Hook, would you mind reading out  
11 loud the paragraph that starts with "We  
12 understand that from 2005-2011"?

13 SEÑOR HOOK: "We understand that from  
14 2005-2011, the MTT increased the number of  
15 buses as needed and renegotiated the PPT based  
16 on the protocol outlined above, and that from  
17 the beginning of the 2011 Concession Contracts  
18 until 2013, the State continued the practice of  
19 increasing fleets as needed by operational  
20 conditions and increasing PPTs following the  
21 established protocol."

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: So from the start of the  
2 concession until at least 2013, the State had  
3 increased the fleet to a satisfactory level, is  
4 that correct?

5 SEÑOR HOOK: They were increased to a  
6 satisfactory level given the operating  
7 conditions, but in the but-for scenario things  
8 are different.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Let us now, please, turn  
10 to Willumsen and Silva's First Report, and I  
11 will show you some graphs and they will be on  
12 the screen as well. First the graph on page 55.  
13 That graph refers to the ICT, and it is a  
14 comparison of the ICT performance of both  
15 Alsacia, and Express and the average of the  
16 other operators. Do you see that graph?

17 SEÑOR HOOK: Yes, I see it.

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: In that graph, before  
19 2014, is the Alsacia and Express performance of  
20 the ICT above or below the average of the other  
21 operators?

SEÑOR HOOK: It is below.

SEÑOR GRANÉ LABAT: On page 56, it is a similar graph but this time it is referred to the ICF, and you have Alsacia, Express and all others, comparison of their performance with respect to their ICF. Do you see that?

SEÑOR HOOK: Yes, I do.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Is the ICT performance of Alsacia and Express before 2014 above or below the average of the other operators?

SEÑOR HOOK: It is below --

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: You said --

SEÑOR GRANÉ LABAT: ICF. I misspoke.

SEÑOR HOOK: I should mention though that the other operators are aggregated so -- but your point is -- I should like to clarify a little bit my earlier statement.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Please do.

SEÑOR HOOK: There was ongoing dialogue between the companies and the DTPM regarding the amount of fleet. The companies had asked

for more fleet than was actually given to them, as all the companies asked for more fleet than was given to them, because there were disputes about how the speed was measured in the Operational Programme.

They followed the established protocol, which was that there was a dialogue, and they agreed to increases in fleet in a similar manner to what they agreed to with the other companies. So they were not giving the companies all the fleet they wanted, but they were sort of behaving in the way they behaved with the other companies.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you for that clarification. You say in paragraphs 332 and -- I apologise, no, paragraph 318 of your Second Report.

SEÑOR HOOK: Okay.

SEÑOR GRANÉ LABAT: In that paragraph you state, and correct me if I am not reading this correctly, "for the most part the fleet is

simply ageing against when it was originally purchased, so most of the aging trend is simply a reflection of when the contract started or required new fleet to be purchased." Did I read that correctly?

SEÑOR HOOK: That is correct.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you recall, Mr Hook, from having reviewed the contracts -- and if you don't recall, please let me know and we will take to you to the contract; this is not a memory test -- but do you recall from having read the contracts what happens when a bus reaches the end of its useful life under the contract?

SEÑOR HOOK: I don't remember the contracts stipulating this. You should bring it to my attention, what exactly it says.

SEÑOR GRANÉ LABAT: That is perfectly understandable. It is a long contract we have been reading it for two years and we still have to turn to it from time to time. Annex 4-- this

is R-001b, page 116, and we will put it on the screen as well to assist you, and here again, Mr Hook, I will read the text in Spanish and you will hear the translation. If I misread, of course, our friends across the room will correct me. "A medida que los buses de la flota operativa y de reserva vayan cumpliendo con su vida útil de acuerdo a lo definido en el apartado D.5 de este anexo o antes si así lo estima el concesionario, estos deberán ser reemplazados por vehículos de una antigüedad menor o igual a la edad promedio de la flota al momento de su inscripción al RNSTP." --so at the end of their useful life, the buses need to be replaced. Correct?

SEÑOR HOOK: Yes.

SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you recall whose obligation it is to replace those buses that reach the end of their useful life?

SEÑOR HOOK: I should say that in this type of contract it is normally assumed that the

1 contract life will be linked to the buses'  
 2 commercial life, so the expectation, when any  
 3 company would sign a contract of this type,  
 4 would be that the buses they purchased at the  
 5 beginning of the contract would end their  
 6 commercial life roughly at the time the  
 7 contract ends. That is what any bus operator  
 8 would assume.

9 There could be circumstances where unusual  
 10 or unexpected circumstances such as severe  
 11 vandalism might occur that might change the  
 12 time or overuse of the bus or something like  
 13 this -- poor road conditions -- that might have  
 14 disrupted that expectation.

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your experience, then,  
 16 a company that signs a concession contract with  
 17 a life similar to the one we have here, would  
 18 that company buy new buses to start the  
 19 concession, or would they start the operations  
 20 with buses that are already halfway through  
 21 their useful life and will reach the end of

1 their useful life halfway through the  
 2 concession contract?

3 SEÑOR HOOK: In this particular case the  
 4 contracts were quite clear about which  
 5 contracts, which business unit you were bidding  
 6 for had to procure all new fleet and which  
 7 contracts didn't, and one of the companies,  
 8 Express's, contract required them to buy all  
 9 new fleet, and they did, and Alsacia's contract  
 10 did not, as did some of the others -- in the  
 11 original way that business contracts were  
 12 divided there was a kind of trunk-and-feeder  
 13 sort of service plan, and the trunk services  
 14 were intended to be all new fleet upon  
 15 purchase, and the feeders were intended to be  
 16 sort of allowed in used fleet, particularly in  
 17 the early years of the contract. That was  
 18 essentially to allow incumbent bus operators to  
 19 have a chance of winning these contracts.

20 My understanding is that all of the  
 21 operators, when the contracts stipulated that

1 they needed to replace that fleet with new  
 2 fleet, they all just complied with the  
 3 contract, and there were incentives in the  
 4 contract to do those things.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: And when those operators  
 6 had to replace their buses, fleet, because it  
 7 had reached the end of its useful life, was it  
 8 the responsibility of the operators to pay for  
 9 the new buses, or was it the State's  
 10 responsibility to pay for the buses that would  
 11 replace the old fleet?

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Objection. It seems  
 13 to me that my colleague has just misrepresented  
 14 the answer to the previous question. The  
 15 question just asked was when those operators  
 16 had to replace their buses, fleet, because they  
 17 had reached the end of its useful life -- that  
 18 is not what the expert responded to the prior  
 19 question.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: I can re-state or reframe  
 21 the question.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Maybe try again.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: We can at least make it  
 3 easier.

4 Mr Hook, Alsacia had buses that had  
 5 already had a certain number of years of  
 6 operation when the new Concession Contracts  
 7 started, correct?

8 SEÑOR HOOK: Yes.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: And some of those buses  
 10 would have reached the end of their useful life  
 11 before the end of the Concession Contracts,  
 12 correct?

13 SEÑOR HOOK: Yes.

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you recall under the  
 15 contract whose responsibility it was to replace  
 16 those buses that had reached the end of their  
 17 useful life?

18 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Objection, again. Are  
 19 you asking now for a legal conclusion? It  
 20 seemed to me that the initial questions were  
 21 you cannot make any legal conclusion because

1 you are not a lawyer, and now you are asking  
2 the expert to make a legal conclusion.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Indeed, if it is  
4 about just the understanding or the reading or  
5 the interpretation of the contract, then it is  
6 a legal question. If you want to know what the  
7 industry practice is, then that is a different  
8 issue.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Madam  
10 President. I believe that perhaps the industry  
11 practice in this case will not be of much  
12 assistance since the situation under the  
13 contract is very much what we are discussing.  
14 In any event, Mr Hook at times seems willing to  
15 answer certain questions that may stray into  
16 the legal arena, but if we are going to be  
17 quite strict about that position, then I think  
18 we can move on.

19 One more question, if I may perhaps go  
20 back very briefly to the issue of fare evasion.  
21 In your slide in your presentation you included

1 the evasion rate for several cities, and I  
2 believe that the TransMilenio -- Do you recall  
3 or do you know, Mr Hook, what is the average --  
4 the evasion rate in TransMilenio when you  
5 prepared your expert reports?

6 SEÑOR HOOK: Angélica Castro had some  
7 knowledge of this.

8 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: ¿Usted quiere  
9 saber la tasa -- me puede hacer la  
10 pregunta de nuevo, por favor?

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Cómo no, señora  
12 Castro. ¿Cuál es la tasa de evasión en el  
13 Transmilenio?

14 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Hoy no existe  
15 oficialmente en Bogotá un reporte que tenga la  
16 tasa de evasión. Si hay recortes de prensa, hay  
17 ciertos estudios que no tienen estadísticamente  
18 este reporte de la tasa. Hemos usado el 15 por  
19 ciento, que es aproximadamente lo que hay en  
20 las líneas troncales.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: Mr Hook, may I continue  
22 this line of questioning with Ms Castro, or do

1 you wish me to continue in English with you?

2 SEÑOR HOOK: You can continue with her.

3  
4 SEÑOR GRANÉ LABAT: Señora Castro: ¿tuvieron  
5 ustedes oportunidad antes de su presentación de  
6 revisar un documento que fue introducido al  
7 expediente por los abogados de la demandante  
8 que es el C-730, que nos hemos referido a él, y  
9 creo que usted estaba en la sala, como Proyecto  
10 34?

11 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: ¿Si por favor  
12 me lo muestra?

13 P: Se lo puedo mostrar, pero mi pregunta  
14 inicial es ¿ha tenido oportunidad de revisar  
15 ese documento antes de su presentación?

16  
17 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Es que no sé  
18 cuál es el documento 34.

19  
20 P: Por favor, el 730. Creo que lo tiene  
21 ahora en pantalla C-730. ¿Le es familiar este  
22 reporte? Y si no lo es, no hay problema, señora

1 Castro, podemos seguir adelante.

2 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Sigamos  
3 adelante.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Perdón.  
5 ¿Es decir que no conoce este documento?

6 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: No lo he  
7 visto.

8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Madam President,  
10 because she has not seen the report, I  
11 don't think it is fair to ask questions on  
12 the report so I will move on.

13 On page 134 of your First Report, at  
14 the very top of that page, 134 of your  
15 First Report, you say "We understand that,  
16 in Transantiago, the foreign operators  
17 were left out of the process of redefining  
18 the indicators in the 2011 Concession  
19 Contracts."

20 My question to you, Mr Hook, is on  
21 what do you base that understanding?

22 SEÑOR HOOK: We interviewed the

1 executive  
2 director of SuBus and we also interviewed  
3 a representative of the bus operators.  
4 There is an association, or perhaps a  
5 former association of bus operators who  
6 described to us the process, and we  
7 based it on that.

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: Did you interview  
9 any  
10 government official from the DTPM or MTT?

11 SEÑOR HOOK: No, we did not.

12 SEÑOR GRANÉ LABAT: Madam President, I  
13 am  
14 about to go into a particular area and I  
15 am conscious that we have been going --

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: For quite  
17 some time. That  
18 might be a good time to have a break,  
19 absolutely.

20 Did you have an estimate of how much  
21 time you would need thereafter? It is an  
22 estimate, of course.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: I would estimate  
2 approximately 20-30 minutes.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: That is  
4 fine. So let's take a 15-minute break.  
5 Ladies and gentlemen, you have been in the  
6 room before so you know that the rule is  
7 you should not speak to anyone about the  
8 case and your testimony while you are  
9 being asked questions.

10 (Pausa para el café.)

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Are we  
12 ready to resume?

13 Mr Grané, you have the floor.

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Madam  
15 President.

16 So moving on to infrastructure, Mr  
17 Hook, before the break opposing counsel  
18 objected when I asked a question that in  
19 his opinion it was of a legal nature, so  
20 therefore I understand, Mr Hook, that you  
21 cannot speak to the legal significance of  
22 the Master Plan in Chilean infrastructure,

1 is that correct?

2 SEÑOR HOOK: That is correct.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Nevertheless, in  
4 your  
5 report, in your Second Report, paragraph  
6 240, you say -- you refer to the Master  
7 Plan, and then the following sentence,  
8 "However, the Companies had no other  
9 document upon which to base their  
10 expectations with respect to critical  
11 infrastructure changes that will have a  
12 critical impact on their business."

13 Is that correct?

14 SEÑOR HOOK: Yes.

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: So therefore, in  
16 your estimation, the companies'  
17 expectations concerning infrastructure  
18 were based solely on the Master Plan, is  
19 that correct?

20 SEÑOR HOOK: That is the only document  
21 that we are aware of. They might have had  
22 other information, but not backed by a

1 document.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you.

3 In your First Report you assume that  
4 all the infrastructure described in the  
5 Master Plan would have been completed as  
6 of 2012, and this is in your Second  
7 Report, paragraph 245. Is that correct,  
8 Mr Hook?

9 SEÑOR HOOK: Yes.

10 SEÑOR GRANÉ LABAT: But you modified  
11 that assumption after Willumsen and Silva  
12 pointed out that the Master Plan included  
13 aspirational dates for completion of  
14 certain works, correct?

15 SEÑOR HOOK: That is correct.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you argue that  
17 this error was because you were unable to  
18 find completion dates on your files,  
19 correct?

20 SEÑOR HOOK: That is correct.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your expert  
22 opinion, in the absence of a predetermined

1 completion date, would it have been  
 2 reasonable to expect that all of the  
 3 infrastructure works in the Master Plan  
 4 would have been completed in the first  
 5 year?

6 SEÑOR HOOK: I am going to ask Angélica  
 7 Castro to answer that question, because  
 8 she has more experience with this kind of  
 9 issue.

10 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And I am afraid  
 11 that I am going to have to object because,  
 12 once again, I think the assumption  
 13 embedded in the question is somewhat  
 14 misleading, and I hesitate to say that to  
 15 my colleagues, but I think it would only  
 16 be fair to the witness to put the  
 17 explanation that was given in the Second  
 18 Report about that correction -- excuse me,  
 19 not a correction, about what was said,  
 20 about the dates of the Master Plan, before  
 21 stating in the  
 22 question something like "absent completion

1 dates."

2 Because that is not a fact that is  
 3 true.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: So let's  
 5 ask the question differently. You have  
 6 read the Master Plan. What would you have  
 7 expected as completion dates for the  
 8 different projects that were envisaged? Is  
 9 that --

10 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Madam  
 11 President. Yes.

12 SEÑOR HOOK: I am going to ask Angélica  
 13 Castro to answer.

14 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: O sea no se  
 15 necesita ser abogado para leer un  
 16 documento desde la perspectiva técnica  
 17 como este.

18 Ese documento, presidenta, tiene unas  
 19 consideraciones al inicio, tiene una fecha  
 20 de establecimiento que es en el 2011,  
 21 cuando justamente estaban en las  
 22 negociaciones. Y adicionalmente tiene unos

1 elementos como temas de la financiación,  
 2 que en su considerando 6 dice: "Esta  
 3 financiación va a ser hecha para las obras  
 4 que hay aquí." Y dentro del documento se  
 5 identifica el programa número 3, y el  
 6 grupo 1 y 3 en los 14 corredores que suman  
 7 86 kilómetros, y se dice, y hay un cuadro  
 8 que determina en qué semestre -- en cada  
 9 semestre en que cada uno de los corredores  
 10 termina su construcción.

11 Es por eso que nosotros cuando hacemos  
 12 la identificación de estos corredores que  
 13 provienen del Plan Maestro y los  
 14 digitalizamos, porque esa fue la labor que  
 15 hicimos. El Plan Maestro es un documento  
 16 que ven incluso en un PDF bastante difícil  
 17 de manejar, pero entonces lo que hacemos  
 18 para la cuantificación y entender muy bien  
 19 qué es lo que hay dentro del Plan Maestro,  
 20 vemos distancias, corredores, fechas, que  
 21 están establecidos dentro del mismo  
 22 documento, como también en los temas de

1 financiación en el mismo. Eso es lo que  
 2 hacemos nosotros con el Plan Maestro para  
 3 determinar cuáles son las vías que se van  
 4 a convertir en corredores segregados según  
 5 el calendario puesto en ese mismo  
 6 documento.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias,  
 8 señora Castro.

9 Entonces, el Plan Maestro contemplaba  
 10 un calendario, y el Plan Maestro no  
 11 contemplaba, corrijiame si me equivoco,  
 12 pero el Plan Maestro no contemplaba la  
 13 finalización de las obras indicadas en ese  
 14 Plan Maestro en el primer año de  
 15 concesión. ¿Correcto?

16 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Es correcto.  
 17 Tiene cada uno de los corredores un  
 18 semestre en el cual está determinada el  
 19 programa de finalización de obras. Cada  
 20 corredor tiene asociada una fecha.

21 P: ¿Y en su primer reporte habían  
 22 ustedes asumido la finalización de las

1 obras del Plan Maestro en el 2012?

2 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Lo más  
3 importante aquí es para qué se utilizó la  
4 información del Plan Maestro.

5 Nosotros utilizamos la información del  
6 Plan Maestro para poder hacer la  
7 cuantificación de las velocidades en los  
8 corredores. Y entonces lo que hicimos es  
9 que la cuantificación de esos corredores,  
10 la asociamos con el semestre siguiente al  
11 que está establecido en el Plan Maestro.

12 P: Gracias, señora Castro, pero no  
13 creo que haya contestado mi pregunta. En  
14 su primer informe, ¿asumieron ustedes que  
15 las obras indicadas en el Plan Maestro se  
16 iban a completar en el primer año de  
17 concesión? ¿Sí o no?

18 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: ¿Usted me  
19 quiere mostrar por favor a qué párrafo se  
20 refiere? Y con el párrafo entonces, yo  
21 puedo contestarle mejor la pregunta, si  
22 considera que no se la he contestado.

1 P: Segundo informe, párrafo 245. "In  
2 our First Report, we assumed that, in the  
3 but-for scenario, these links would have  
4 been completed as of 2012.

5 SEÑOR HOOK: Perhaps it is more  
6 appropriate for me to answer this one.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: Please.

8 SEÑOR HOOK: In my recollection, we had  
9 asked the companies for copies of the 2011  
10 Master Plan and they were not able to  
11 locate it at that time. It was many years  
12 later. We downloaded the Master Plan from  
13 the DTPM website -- they are very  
14 transparent -- and in it the annexes that  
15 were then presented by Willumsen and Silva  
16 were not present in what was available on  
17 the public record at that time, so we did  
18 at that time assume that they would be --  
19 that all the works would have been  
20 finished on time, according to the 2012.

21 We recognised that as a methodological  
22 error and we corrected it subsequently.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Mr Hook.

2 Continuing with some questions about  
3 infrastructure, and I don't know, Mr Hook,  
4 if you wish me to ask the questions in  
5 English if it is infrastructure --

6 SEÑOR HOOK: You can ask them to me,  
7 and  
8 I will determine.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Understood. You  
10 stated  
11 that Chile did not enforce the bus  
12 priority lanes and the bus-only streets.  
13 Correct?

14 SEÑOR HOOK: Correct.

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: And in your First  
16 Report in pages 124 to 126, in those pages  
17 you assert that bus-only streets and bus  
18 lanes are supposedly not enforced based on  
19 your observations, correct?

20 SEÑOR HOOK: Yes, based on our  
21 observations.

22 SEÑOR GRANÉ LABAT: And these

1 observations  
2 were the observations that were gathered  
3 during your ten-day trip to Santiago?

4 SEÑOR HOOK: Yes, but that is not the  
5 only  
6 piece of information that we used.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: In this case, in  
8 these sections of the report, you attach  
9 four pictures, correct?

10 SEÑOR HOOK: Correct.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: And not all of  
12 those  
13 pictures contain a full description of the  
14 date and time of the day when they were  
15 taken, correct?

16 SEÑOR HOOK: If that is true, I  
17 apologise.

18 They were all taken during our visit,  
19 which I believe was in September of 2017.  
20 They are all the same week.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your Second  
22 Report you add figures with observed

1 speeds on bus-only streets and bus lanes,  
 2 and the change observed from 2014 to  
 3 2017, and I am referring specifically to  
 4 paragraph 265 of your Second Report --

5 SEÑOR HOOK: Yes, okay.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: And you state the  
 7 following in paragraph 266, so immediately  
 8 following, "This data clearly shows a  
 9 downward trend in bus operating speeds on  
 10 both bus lanes and bus-only streets  
 11 operated by the Companies from 2014  
 12 until 2016", correct?

13 SEÑOR HOOK: Yes. That is what it says.

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: In this figure 18 -  
 15 - 18, no? Both 17 and 18 -- can you help  
 16 me understand the sample that you took, Mr  
 17 Hook? Because I see that, if I understand  
 18 the figures correctly, that at the bottom  
 19 you indicate the date and the semester on  
 20 which this information was gathered. So  
 21 you see for instance 2014-1, 2015-1, but  
 22 then for instance 2016 you have 2. Am I to

1 understand that for some of those years  
 2 you only looked at one semester instead  
 3 of both semesters, or that in some cases  
 4 you looked at the first semester and in  
 5 other years looked at the second?

6 SEÑOR HOOK: I am going to ask Mr Lopez  
 7 to answer, because he collated the data.

8 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Esta información  
 9 proviene de la información de los GPS de  
 10 los vehículos, y es tomada semestralmente,  
 11 por cada año, dos semestres.

12 P: Entonces, señor López, entiendo que  
 13 por ejemplo, para el año 2014, ¿usted tomó  
 14 información de los GPS solo para el primer  
 15 semestre?

16 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: La información,  
 17 obviamente nosotros, la recibimos de quién  
 18 la provee, que son los buses en realidad.  
 19 Para el caso de 2014 solo teníamos  
 20 disponible la información del primer  
 21 semestre.

22 P: Okay. Entonces, si entiendo bien,

1 por ejemplo, para el año 2016 tenían  
 2 información disponible solo para el  
 3 segundo semestre pero no, ah, no, perdón.  
 4 ¿Para el 2015 tenían información solo para  
 5 el primer semestre pero no para el segundo  
 6 semestre?

7 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: En 2015 sí  
 8 teníamos información de los dos semestres.

9 P: Pero aquí está reportando  
 10 únicamente el primer semestre. ¿Correcto?

11 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Es correcto. Sin  
 12 embargo, en realidad no -- la gráfica fue  
 13 analizada completa, realmente no tengo  
 14 claro por qué se omitió el segundo  
 15 semestre en este caso. Pero está completa.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero, ¿qué  
 17 son los datos? ¿El año completo o de un  
 18 semestre?

19 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Muchas gracias,  
 20 presidenta. Para poder aclarar esta  
 21 información, la información de los GPS fue  
 22 analizada por semestre, pero era necesario

1 considerar un período muestral. Se tomó  
 2 para el primer semestre la velocidad de  
 3 las horas punta de los días hábiles en el  
 4 mes de abril, y para el caso del segundo  
 5 semestre se tomó el mismo período de hora  
 6 punta, también en los días hábiles, en el  
 7 mes de agosto. A eso corresponde la  
 8 información.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Y cuando  
 10 dice, por ejemplo, en 2016, 2, ¿significa  
 11 segundo semestre?

12 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Segundo semestre  
 13 del año 2016. Sí, señora.

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias.

16 Perdón, señor López, pero todavía no  
 17 termino de entender si para el 2015  
 18 estamos viendo información reflejada en  
 19 este gráfico que solo incluye información  
 20 para el primer semestre de 2015 o incluye  
 21 otra información...

22 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: No, el gráfico

1 solo tiene información de 2015.

2 P: Okay. ¿Del primer semestre del  
3 2015?

4 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Así es. Vale  
5 aclarar también que en algunos análisis y  
6 algunos documentos que se tienen de las  
7 mesas técnicas de trabajo entre las  
8 empresas y el DTPM, analizan únicamente  
9 meses de abril del primer semestre, no  
10 tienen en cuenta segundos semestres para  
11 análisis.

12 En realidad, esto es algo que hicimos  
13 nosotros para ser más rigurosos con el  
14 detalle.

15 P: Y podría precisar, señor López,  
16 cuando estaban tomando esa información de  
17 las velocidades reportadas por los GPS,  
18 ¿había un período del día determinado que  
19 utilizaron o fue un agregado de las  
20 velocidades durante todo el día..

21 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Lo mencioné.

22 P: Déjeme terminar, señor López.

1 Porque es importante para el expediente.

2 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Claro, sí.

3 P: ¿Que incluye ambas horas punta de  
4 mañana y de noche, o tomaban únicamente  
5 una u otra?

6 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Lo mencioné hace  
7 un momento que era hora punta de la  
8 mañana.

9 P: Gracias por confirmar eso.

10 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Con mucho gusto.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can we please go to  
12 footnote 200 of the Second Report. It is  
13 also about speeds, so it may be that Mr  
14 Lopéz is the expert called upon to answer  
15 but I defer to Mr Hook, of course.

16 SEÑOR HOOK: This issue of the 70 per  
17 cent I think is better explained by Andrés  
18 López.

20 MR GRANÉ LABAT: Thank you, and you  
21 have made it much easier by referring to  
22 the 70 per cent. Indeed, that is the

1 subject of hopefully one question. The  
2 question is why 70 per cent? Why was 30  
3 per cent excluded in your calculations?

4 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Perdón. En la  
5 exposición que se hizo hace un rato, se  
6 indicó que para estimar adecuadamente o  
7 planificar adecuadamente la velocidad de  
8 la operación de una ruta, es necesario  
9 considerar más del 50 por ciento de los  
10 buses.

11 Lo que busca esto realmente es  
12 asegurar que la gran cantidad, la mayor  
13 cantidad de los buses, puedan cumplir  
14 satisfactoriamente con ese tiempo. ¿Por  
15 qué no más? Porque utilizar un 100 por  
16 ciento generaría una sobreoferta. En  
17 realidad, llegar a utilizar un 100 por  
18 ciento para el cálculo de la velocidad  
19 sería -- eso querría decir que se  
20 utilizaría el tiempo máximo que le toma a  
21 algún bus realizar el recorrido, y eso va  
22 a ser un tiempo mayor al que le toma a la

1 mayoría de los buses. Eso quiere decir que  
2 se haría una sobreoferta.

3 El percentil 70 es una medida que se  
4 emplea porque cubre más del 50 por ciento  
5 de los vehículos, y lo que busca es  
6 guardar un equilibrio adecuado entre la  
7 posibilidad de cumplir con la operación de  
8 esa ruta, y no llegar a un nivel de  
9 sobreoferta de flota. Ese es el ejercicio.

10 P: Volvamos brevemente al tema de las  
11 velocidades que están reportadas en su  
12 informe, que usted nos ha aclarado,  
13 únicamente se refieren para algunos años,  
14 no todos, pero para algunos años como, por  
15 ejemplo, el 2015 para un semestre, y  
16 quiero una clarificación con respecto a  
17 todos los períodos indicados en este  
18 gráfico.

19 Cuando usted dice que se ha tomado la  
20 información únicamente de la hora punta  
21 mañana, ¿es eso cierto solo para el 2015  
22 del primer semestre o es cierto para toda

1 la información que está contenida en este  
2 gráfico?

3 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Es cierto para  
4 toda la información contenida en el  
5 gráfico.

6 P: ¿Y es mi entendimiento correcto del  
7 Transantiago que la hora punta es la hora  
8 con mayor congestión vehicular?

9 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: En realidad,  
10 inicialmente se analizaron las dos horas  
11 puntas y se determinó que era la más  
12 crítica, en términos de planeación de  
13 operación para determinar la flota máxima  
14 referida. Es por eso que se toma la hora  
15 punta, y el período considerado es el que  
16 indican el anexo 3 del PO, que es el que  
17 define cuáles son los periodos en cada  
18 momento del día y en cada tipo de día.

19 P: Pero, para continuar tratando de  
20 entender, pero entonces si hay mayor  
21 congestión vehicular en la punta mañana,  
22 ¿es correcto asumir que fuera de la hora

1 punta mañana las velocidades serían más  
2 altas porque habría menos congestión?

3 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Es razonable.

4 P: Gracias. If I may now go to  
5 vandalism, is your opinion and your  
6 conclusions on vandalism, as reflected in  
7 your reports, based on visual inspection  
8 and

9 secondary research? Is that correct?

10 SEÑOR HOOK: I am going to ask my  
11 colleague Annie Weinstock to answer on the  
12 questions of vandalism.

13 SEÑORA WEINSTOCK: Yes.

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: And for the visual  
15 inspection, Ms Weinstock, you spent ten  
16 days in Santiago and, just to confirm the  
17 dates, from September 24, 2017, to October  
18 4, 2017, correct?

19 SEÑORA WEINSTOCK: Yes, correct.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: And was it on the  
21 basis of your inspection during those ten  
22 days that you reached your conclusion that

1 there were significant bus incidents in  
2 the years 2012, 2016, and 2017?

3 SEÑORA WEINSTOCK: No. I have data to  
4 back that up.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: So you have not  
6 extrapolated from your observations in  
7 that ten-day period?

8 SEÑORA WEINSTOCK: No.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can you remind us,  
10 Ms Weinstock, what were the sources  
11 you cited in support of your conclusions  
12 with respect to years 2012, 2016 and 2017,  
13 given that it was not an extrapolation?

14 SEÑORA WEINSTOCK: In which report?

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: That is what I am  
16 asking you. I was unable to find it.  
17 Perhaps I didn't search for it.

18 SEÑORA WEINSTOCK: I don't understand  
19 which 2012, 2013 and 2018 you are  
20 referring to.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: Let me see if we  
22 can locate the section of your report

1 where you discuss vandalism rates for  
2 those years.

3 On page 82 of your First Report there  
4 is a section under a photograph that is  
5 figure 6.18, and the section starts with  
6 "Burned or otherwise damaged buses." The  
7 second sentence says "There were  
8 significant bus burning incidents in 2012  
9 and again in 2016 and 2017", and my  
10 question is what was the support for the  
11 basis for that observation in your  
12 report?

13 SEÑORA WEINSTOCK: For these they were  
14 all news articles. I see that for the 2016  
15 date that was footnote 166, and the rest  
16 came from other news articles.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: So the source cited  
18 in 166, that would cover the year 2016  
19 that you are reporting here. And what  
20 about 2012 and 2017?

21 SEÑORA WEINSTOCK: I think the source  
22 is missing.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Okay. And you are  
2 not reporting on incidents in the other  
3 years of the concessions, namely 2013,  
4 2014 and 2015? Is that correct?

5 SEÑORA WEINSTOCK: This section of this  
6 report is simply demonstrative of the  
7 scale of the vandalism, but in, later, the  
8 next report, we went into a lot of detail  
9 about the actual years and what kind of  
10 reports were made.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Based on your trip  
12 in 2017, can you tell how buses or bus  
13 stops were affected by vandalism in those  
14 years, 2013, 2014 and 2015, with any  
15 degree of precision?

16 SEÑORA WEINSTOCK: Not with a degree of  
17 precision.

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: Did you measure  
19 transit demand in Transantiago? I don't  
20 know if this is a question for Mr Hook.

21 SEÑOR HOOK: We had transit demand data  
22 for the whole period from the DTPM, and we

1 had our own companies' data.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: Can you clarify,  
3 when you say you had your own companies'  
4 data? Can you specify what that means?

5 SEÑOR HOOK: They had their own numbers  
6 -- sorry, the companies. Yes.

7 SEÑOR GRANÉ LABAT: I apologise. When  
8 you said "our company's' data," I  
9 understood it was your consultancy.

10 In your report when analysing the  
11 effect that vandalism has on transit  
12 demand -- I believe it is in the First  
13 Report, page 89 -- you said that vandalism  
14 decreased transit demand by 1 per cent.  
15 Is that correct?

16 SEÑORA WEINSTOCK: That is correct.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: And for that -- I  
18 am sorry. For evaluating the evidence -- I  
19 apologise. I will start again.

20 For evaluating the effectiveness of  
21 the measures taken by Chile, you relied on  
22 a report of the European Council of

1 Ministers of Transport, is that correct?

2 SEÑORA WEINSTOCK: Can you refer me to  
3 the paragraph or the section?

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: It is mentioned in  
5 your First Report, page 86, and we will  
6 try to highlight that on the screen.

7 You refer to BRT-12 I believe in the  
8 footnote in that paragraph. It is footnote  
9 169, which is a footnote to the second  
10 full paragraph on that page. Is that  
11 correct?

12 SEÑORA WEINSTOCK: Yes.

13 SEÑOR GRANÉ LABAT: I apologise. I  
14 think I spoke over you. "Yes". The answer  
15 is now recorded. Thank you.

16 And in that information by the  
17 European Council of Ministers of  
18 Transport, you mentioned there in that  
19 paragraph 86 that the most detailed of  
20 which was the study done by the RATP in  
21 Paris, correct?

22 SEÑORA WEINSTOCK: Correct.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: And is my  
2 understanding correct that that report  
3 collects information exclusively from  
4 European countries in 2001?

5 SEÑORA WEINSTOCK: That is correct.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your expert  
7 opinion, Ms Weinstock, is the public  
8 transportation in Europe in 2001  
9 comparable to public transportation in  
10 Santiago during the period of the new  
11 concessions?

12 SEÑORA WEINSTOCK: The public  
13 transportation is not necessarily  
14 comparable but the vandalism problem is  
15 comparable. Actually, the report was  
16 written in 2001. I don't remember the year  
17 which they were referring to when the  
18 vandalism was a problem.

19 SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you recall,

20 Ms Weinstock, having reviewed and  
21 relied on this report, the variables that  
22 were used by the European report for

1 analysing transit demand?

2 SEÑORA WEINSTOCK: No.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: In that case I  
4 believe that it may not be fair to ask the  
5 next question.

6 On page 58 of exhibit BRT-12, the one  
7 we have been referring to, which is the  
8 report of the European Council of  
9 Ministers of Transport, on page 58 there  
10 is -- I believe it is the third paragraph  
11 from the bottom --

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I will have to  
13 object again because I think there is a  
14 misrepresentation in the question again.  
15 You refer to the report of the European  
16 Council of Ministers. It is called the  
17 European Conference of Ministers of  
18 Transport, which is obviously not the same  
19 thing.

20 SEÑOR GRANÉ LABAT: The European  
21 Council of Ministers of Transport.

22 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I think we need

1 to speak with propriety. It is a European  
2 Conference of Ministers of Transport, and  
3 I think it is only fair to know what we  
4 are talking about.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: The  
6 experts have reviewed this document, I  
7 understand? What is it?

8 SEÑOR GRANÉ LABAT: Madam President, I  
9 do apologise. It is an error in our notes,  
10 and Mr Garcia Represa is quite right when  
11 he says it is a European Conference of  
12 Ministers of Transport.

13 I do apologise. It was an unintended  
14 mistake.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: There is  
16 no problem. So this is BRT-12 we are  
17 discussing?

18 SEÑOR GRANÉ LABAT: Yes, and if we can  
19 go to that document, if you please, on  
20 page 58, the third paragraph from the  
21 bottom up, that starts with "Evaluating  
22 the effectiveness." Can you please read

1 that out loud, Ms Weinstock.

2 SEÑORA WEINSTOCK: "Evaluating the  
3 effectiveness of a given measure or policy  
4 is therefore a complex exercise, since the  
5 type of indicator and the balance between  
6 quantitative and qualitative indicators  
7 have to take several parameters into  
8 account. The results, which have to  
9 include both objective and subjective  
10 impacts relating to security and the  
11 feeling of security, the position of the  
12 operator in the urban environment and its  
13 responsibility in successfully meeting the  
14 challenge of developing public transport."

15 SEÑOR GRANÉ LABAT: Is my understanding  
16 correct, Ms Weinstock, that you did not  
17 conduct an analysis that took into account  
18 these qualitative and quantitative  
19 indicators in the city of Santiago when  
20 you conducted your observations?

21 SEÑORA WEINSTOCK: That is correct.  
22 However, we used a very conservative

1 estimate with our 1 per cent.

2 SEÑOR GRANÉ LABAT: Continuing on  
3 vandalism, you state in your First Report  
4 on page 86 that vandalism is an under-  
5 researched topic and that there is  
6 generally a lack of international  
7 benchmarking. Is that correct?

8 SEÑORA WEINSTOCK: That is correct.  
9 That is why we used this study and were  
10 very conservative in our estimate.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Is there such a  
12 thing as an international standard for how  
13 to fight vandalism?

14 SEÑORA WEINSTOCK: Not that I know of.

15 SEÑOR HOOK: However, I would like to  
16 interject on that, because there is now a  
17 growing body of international practice  
18 around the fighting of vandalism, and it  
19 is known as the broken Windows policy,  
20 which is that as soon as any kind of  
21 graffiti or vandalism appears, you  
22 immediately replace it, because once the

1 physical, the buildings and whatever are  
 2 marked up, it sends a signal of insecurity  
 3 to the public and it sends a signal to  
 4 other people that they can then also do  
 5 the same with impunity. So the cities that  
 6 have implemented the broken windows  
 7 policy, of which New York was certainly  
 8 one of them, have seen dramatic falls in  
 9 graffiti and other markings and  
 10 vandalistic acts.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Thank you, Mr Hook.  
 12 And indeed, I recall you referring to that  
 13 in one of your reports.

14 In your Second Report you stated that  
 15 you based some of your opinions on visits  
 16 to México and Bogotá. This is your Second  
 17 Report, paragraph 162. Is that correct?

18 SEÑORA WEINSTOCK: That is correct.

19 SEÑOR HOOK: I will take it from here  
 20 and I will give it back to you, if  
 21 necessary.

22 SEÑOR GRANÉ LABAT: Do you provide any

1 information relating to your findings of  
 2 your visits to Mexico and Bogotá in your  
 3 reports?

4 SEÑOR HOOK: No. It was an impression.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: Just final  
 6 questions, Madam President.

7 As part of this trip, and continuing  
 8 with vandalism, as part of your ten-day  
 9 field trip, did you inspect the buses of  
 10 other operators?

11 SEÑOR HOOK: Only visually on the  
 12 streets.

13 SEÑOR GRANÉ LABAT: So by standing on  
 14 the street, you just observed the buses  
 15 that would pass you by?

16 SEÑOR HOOK: We visited many  
 17 corridors, we visited many locations all  
 18 over the city, we got a very good sense of  
 19 the conditions of the fleet of the  
 20 multiple operators.

21 SEÑOR GRANÉ LABAT: And in your visual  
 22 inspection of the other operators, as the

1 buses drove down the street, were you able  
 2 to draw conclusions about how vandalism  
 3 affected those other operators?

4 SEÑOR HOOK: We could not draw  
 5 definitive conclusions that the other  
 6 operators were any better or worse  
 7 affected by vandalism from a visual  
 8 inspection.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: In your First  
 10 Report, page 83, at the top of that page  
 11 above the photograph, you state, referring  
 12 to Express, that "the fleet has been  
 13 disproportionately affected by political  
 14 violence in Transantiago." My question is  
 15 on what do you base that assertion that  
 16 Express is disproportionately affected by  
 17 political violence, given that you did not  
 18 have a way of telling how vandalism  
 19 affected the fleet of other operators?

20 SEÑOR HOOK: There is one main road in  
 21 Santiago, it is called the  
 22 Alameda/Providencia corridor, and along it

1 are most of the important government  
 2 buildings, several universities, and from  
 3 press reports and discussions with people  
 4 it is quite clear that most of the protest  
 5 actions are occurring there. So from that  
 6 type of incident they were particularly  
 7 exposed.

8 On the question of sporting events,  
 9 which was another issue, Andrés López did  
 10 some analysis of which routes were more  
 11 likely to serve the key sports stadiums  
 12 where these events occurred, so I will ask  
 13 Andrés López to speak to that one.

14 Andrés, if you would like to say a  
 15 word about the exposure of the companies  
 16 to vandalism at stadiums.

17 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I think the  
 18 experts are answering very properly.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: I think  
 20 the question was on the impact on Express  
 21 referred to on page 83 of the First  
 22 Report, and that was specifically about

1 the protest on Alameda. Now, it is of  
 2 interest to us -- and you can take this on  
 3 my time -- that to understand what the  
 4 situation was with respect to the other  
 5 type of massive or collective events that  
 6 caused vandalism, and that is for Mr López  
 7 to answer, I understand.

8 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Disculpe. La  
 9 traducción toma unos minutos de tiempo.  
 10 Por eso estaba...

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Segundos,  
 12 segundos.

13 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Unos segundos,  
 14 es claro.

15 Con respecto al vandalismo, en el  
 16 impacto a las empresas Alsacia y Express  
 17 hay una condición importante y es que los  
 18 estadios principales, el de la Universidad  
 19 Católica y el Monumental, tienen una  
 20 ubicación que está relacionada con la  
 21 cobertura de las rutas de las empresas. En  
 22 ese sentido, y cada vez que había un

1 evento de este tipo, es sabido que los  
 2 barristas y muchas barras y grupos que  
 3 toman el deporte de mala manera hacían  
 4 algunas cosas llamadas banderazos y otro  
 5 tipo de eventos. En estas condiciones las  
 6 empresas sufrían graves daños en buses y  
 7 demás. Y la ubicación de los estadios  
 8 respecto a la cobertura espacial de las  
 9 rutas hacia que tuvieran un impacto  
 10 importante.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Impacto  
 12 importante sobre cuál compañía?

13 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: No. Ambas. En  
 14 realidad los dos estadios -- hay uno que  
 15 está ubicando en Las Condes  
 16 aproximadamente, por Apoquindo, y ese está  
 17 ubicado en el sector de cobertura de  
 18 Express principalmente. Sin embargo, el  
 19 Monumental tiene una ubicación más central  
 20 y tiene un impacto importante en ambas  
 21 empresas.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Y, señor López,  
 2 ¿sabe usted si estas rutas que utilizan  
 3 Alsacia y Express eran rutas a las que  
 4 usted se ha referido, y a las que están  
 5 referidas en este informe, Alameda, y las  
 6 que pasan por los estadios a los que usted  
 7 ha hecho referencia, eran esas rutas que  
 8 tenían Alsacia y Express desde el inicio  
 9 de la concesión o fueron rutas que Alsacia  
 10 y Express adquirió luego de haber firmado  
 11 los primeros contratos? ¿Lo sabe?

12 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: En realidad  
 13 tomamos como revisión la cobertura  
 14 espacial de los nuevos contratos en  
 15 realidad. Entiendo que las rutas de las  
 16 empresas se han mantenido desde el inicio  
 17 y los cambios han sido en realidad  
 18 adiciones, por lo cual creo que esa  
 19 cobertura y esas rutas han estado allí  
 20 desde el inicio.

21 P: Muchas gracias, señor López.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Thank you.

1 Mr Garcia Represa, any re-direct  
 2 questions?

3 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Yes, yes, and I  
 4 know that we are pressed by time so I will  
 5 try to be as efficient as possible but  
 6 yes, we do have a few, a few questions...

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: We have to  
 8 take the time we need, and you should ask  
 9 your questions.

10 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Thank you very  
 11 much. I will do so.

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Gentlemen,  
 13 ladies, I will be addressing you in  
 14 English for the time being, and, given  
 15 what we heard from Madam President, I  
 16 think it is important that you explain  
 17 some of the items that were discussed with  
 18 my colleagues and that I think were  
 19 followed by a lot of very short answers,  
 20 so it is on my time, free ride, I would  
 21 like you to explain.

22 THE CHAIRMAN: It is not a free ride.

1 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I apologise for  
2 the expression.

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: It is a  
4 re-direct examination for clarification on  
5 questions or answers that have been  
6 addressed before.

7 SEÑOR GARCÍA REPRESA: You are  
8 absolutely right. I apologise, and I sense  
9 that my colleagues on this side are also  
10 going to take that against me later.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes.

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: You were  
13 responding to questions at the beginning  
14 about your assessment of the contracts,  
15 and you explained that you were not giving  
16 any legal opinion on the contracts because  
17 you are not lawyers, and I would like to  
18 understand having that in mind. What is  
19 the type of advice that you give, you  
20 mentioned, for example, to governments and  
21 others, when they are planning these sort  
22 of systems, when they are negotiating

1 these sorts of contracts? What is the  
2 advice that you give?

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: Objection, Madam  
4 President. I don't see how this is related  
5 to the issue of the scope of the report. I  
6 asked whether it was based on a technical  
7 assessment of the merits or whether it was  
8 legal. I did not go into a dissertation  
9 about the type of advice they provide to  
10 governments.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: That is  
12 right. At the same time, it is true that  
13 the answer you received was "We are not  
14 lawyers but we advise governments when  
15 they work on tenders and on contract  
16 documents", so

17 I was also asking myself what exactly  
18 do you tell the governments -- probably  
19 more technical things than legal, but it  
20 is a question that is of interest to  
21 better understand your evidence.

22 SEÑOR HOOK: Well, when a government is

1 designing or building a new mass transit  
2 or bus-based transportation system or Bus  
3 Rapid Transit system, they will often  
4 decide to tender those routes out to  
5 private companies, or they may negotiate  
6 those contracts with incumbent operators.  
7 We have seen how this has played out in  
8 multiple countries and we advise  
9 governments on how to go about the  
10 procedures of tendering, what sort of  
11 things they should consider in their  
12 contracts, and how to go about those kinds  
13 of -- the procedural approach to tendering  
14 operations.

15 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And in that  
16 context, going to this case, are the  
17 contracts in this case, or are the  
18 concepts and the formulas used in the  
19 contracts in this case something unique,  
20 or is it rather based on your experience  
21 something that is applicable or has been  
22 applied in other systems?

1 SEÑOR HOOK: They are on the complex  
2 side of the contracts that we have  
3 reviewed. They are of a family of  
4 contracts known as quality of service  
5 contracts, so they are not unique in  
6 approach. Some of the indicators are  
7 unique. The specific applications vary  
8 from city to city, but they are not wildly  
9 unique.

10 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And in  
11 particular you were asked a question about  
12 your use of the Word "expropriation" of  
13 routes, and I will not be asking you for a  
14 legal interpretation of that notion, but I  
15 would like to understand your response.

16 You said  
17 "Oh, we thought it was irregular in terms  
18 of business" and I would like you to  
19 explain a bit more how did you assess what  
20 happened to those five routes of Alsacia  
21 and Express, and what is your opinion  
22 about that?

1 SEÑOR HOOK: Normally, when we are  
2 advising governments on what payment type  
3 to give the bus operators, we suggest that  
4 the majority of the contract be paid on a  
5 per kilometre basis, with some exposure to  
6 the demand risk, but usually not the  
7 degree of demand risk that this contract  
8 exposes the operators to.

9 If you are a bus operator and you are  
10 paid something like 70 per cent based on  
11 the kilometres that you operate, you are  
12 still subject to a little bit of demand  
13 risk, because the authority regulating  
14 you can reduce the number of kilometres  
15 they ask you to operate, but your level of  
16 risk exposure to that demand is lower.

17 If you are paid mostly on the bus  
18 kilometre, you don't really carry what  
19 route you operate on. You will operate on  
20 this one or that one. If the government  
21 decides to move you from here to there,  
22 you as an operator don't suffer unduly as

1 a result of that change. That flexibility  
2 on the side of the government is why we  
3 tend to recommend contracts based  
4 primarily on payment per kilometre.

5 When the Santiago contracts in 2011  
6 shifted to a more or less 70 per cent  
7 exposure to the demand risk, suddenly the  
8 operators had a very significant financial  
9 interest in the specific demand on a  
10 specific route, and so it mattered very  
11 much to their financial wellbeing if they  
12 were to take this route rather than that  
13 route, or change the frequency on this  
14 route rather than that route.

15 Suddenly, by expropriating one or two  
16 of the more lucrative routes, you were  
17 causing financial damage to the companies.  
18 That would not have been the case had they  
19 been paid primarily on a per kilometre  
20 basis.

21 Under that context, it would take a  
22 fairly significant breach of the contract

1 to justify the relocation of one route to  
2 another. We have never seen it happen.

3 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Moving on to  
4 evasion -- and I should mention that of  
5 course I am addressing you, but I may  
6 suggest that you are the expert who will  
7 have to direct the questions to your team  
8 - Now, you were taken to a paragraph in  
9 your report where you mentioned that by  
10 2011 evasion was at 25 per cent, and you  
11 said that in your opinion it was about  
12 21/22 per cent.

13 I would like to show you exhibit W&S -  
14 that's Willumsen and Silva- 68. This is  
15 indicated to be from the DTPM, and I would  
16 like and I think we need control of the  
17 screen. Someone else...

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: you need  
19 to change the switches...

20 SEÑOR GARCÍA REPRESA: We will show it  
21 on the screen.

22 It seems we don't have control or

1 someone has the screen... Do you have a  
2 laptop there, sirs, on which --

3 Well we will pass to a different  
4 question but in the meantime someone can  
5 arrange for the screen to work. We will  
6 double check that. In the meantime we will  
7 move on. Just for the record, W&S-68 has  
8 evasion data and the Tribunal can look for  
9 itself what the data was for 2011.

10 Now, you were also asked about how  
11 evasion would drop quickly, which is what  
12 you have indicated in your reports. You  
13 should have in front of you your First  
14 Report, and I would like you to go to page  
15 59, please. At page 59, and I would like  
16 you to look at the top part of the page, I  
17 understand that you are... and you can go to  
18 the prior page, where you will see the  
19 title, No 2, "Fare evasion is a civil and  
20 criminal offence", you refer in particular  
21 to, second paragraph on page 59, a law,  
22 and you say "since January 2011 fare

1 evasion is considered a violation  
 2 of the transport law." How did you  
 3 consider the measures that the State could  
 4 have adopted before these contracts came  
 5 into force in May 2012 in your estimate of  
 6 the timing of the drop in the evasion  
 7 rate?

8 SEÑOR HOOK: Well I mean we did take into  
 9 consideration that the...

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: I was asking...

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: I struggle - you  
 12 know, giving the benefit of the doubt to  
 13 Mr Garcia Represa, but I struggle to find  
 14 the connection.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes, what  
 16 is the connection because I don't remember  
 17 in the cross a discussion of the  
 18 legislation of fare evasion? Or do I...?

19 SEÑOR GARCÍA REPRESA: He was taken to  
 20 BRT-2, paragraph 141, and the question was  
 21 "On what basis do you consider that  
 22 evasion could have been at 9 per cent as

1 of the entry into force of these  
 2 contracts?" Now the entry into force of  
 3 the contracts is May 2012, so I was  
 4 drawing the attention of the experts to  
 5 the parts in the report where they  
 6 actually consider things that happened  
 7 before 2012 in relation to evasion.

8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: It is a  
 9 little far-fetched but let's listen to the  
 10 answer.

11 SEÑOR HOOK: Yeah, I am not sure I  
 12 fully understand the nature of the  
 13 question, but I certainly feel that they  
 14 were in negotiation about the 2011  
 15 contract for quite a period of time. Both  
 16 parties were discussing matters with each  
 17 other for quite some time, and they didn't  
 18 come into effect until 2012, so there was  
 19 -- it is not like the evasion rate had to  
 20 stop immediately. There was several  
 21 months, maybe six months or so, in which  
 22 the state could have prepared for the time

1 which the companies would have suddenly  
 2 been exposed to the demand risk, so they  
 3 had time to prepare themselves  
 4 administratively.

5 SEÑOR GARCÍA REPRESA: In relation to  
 6 evasion, you were also taken to some  
 7 documents that referred, for example, to a  
 8 city called Morwell, Australia, and I  
 9 think you explained that it had not been  
 10 used methodologically. So I would like to  
 11 give you an opportunity to say which  
 12 cities did you look at, and why, in  
 13 assessing the standard of the evasion rate  
 14 for this case?

15 SEÑOR HOOK: We collected all the data  
 16 that we could, including developed and  
 17 developing countries' cities, and we tried  
 18 to find cities that had similar contracts  
 19 and similar operations to Santiago. We  
 20 called the director of Metrobus in Mexico  
 21 City, for instance, and were told the  
 22 evasion rates were not exactly computed

1 but around 2 per cent. We called the  
 2 director of the MyCiTi system in Cape Town  
 3 which we considered to be equivalent. He  
 4 told us that it was about 2 per cent, so  
 5 we tried to broaden the base of input data  
 6 that we had from sort of the emerging  
 7 markets, the data being rather thin in all  
 8 instances, and we got what we felt  
 9 confident was a reasonable sense of the  
 10 state of practice.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Can I just  
 12 ask for a clarification, because I had a  
 13 question on this as well? When you gave an  
 14 answer to say that there was not much  
 15 research, and you therefore used the  
 16 Australian examples just as illustrations.  
 17 It was unclear to me whether there was  
 18 insufficient empirical data or whether  
 19 there was a methodological issue about how  
 20 to measure evasion? Is there simply no  
 21 empirical data available, or is it not  
 22 reliable because of the methodology? What

1 is the problem?

2 SEÑOR HOOK: There are all of those  
3 issues.

4 There are not a whole lot of  
5 datapoints that one can draw on but there  
6 are enough to give you a sense of the  
7 field. There are methodological issues  
8 with consistency in the way in which  
9 evasion data is collected. All those  
10 issues exist, but we are always operating  
11 in a world of imperfect information, so we  
12 are used to having to give judgments. All  
13 engineers are used to giving judgments in  
14 a situation where you have limited data  
15 points.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sorry for  
17 the interruption.

18 SEÑOR GARCÍA REPRESA: No, no, no,  
19 please...You were also taken, you may  
20 recall... to a study by Libertad y  
21 Desarrollo, which is one of the various  
22 studies that you cite, and the questions

1 you were being asked there were about the  
2 effects of fiscalisation and controls, and  
3 you were taken to a paragraph where you  
4 said... I think you wrote that you  
5 considered it to be the most effective  
6 means of fighting evasion.

7 I would like to know why it is your  
8 expert opinion that fiscalisation is the  
9 most effective means.

10 SEÑOR HOOK: Well there is considerable  
11 research backing up the link between the  
12 level of inspections and the evasion  
13 rates, and some of that research Willumsen  
14 and Silva themselves cite. It is something  
15 that -- inspectors are something that you  
16 can hire relatively easily. Customers do  
17 not like to be exposed to the fact that  
18 they didn't pay their fare. It is  
19 embarrassing. Obviously it is more  
20 effective if the police would then come,  
21 and then the inspectors have the police  
22 powers to apprehend you, etcetera, which

1 they did not have in the case of Santiago  
2 until much later, I believe only with  
3 the new law, so inspection -- everybody  
4 acknowledges this -- when you are doing a  
5 business plan for a company, you assume a  
6 certain evasion rate. If you are advising  
7 a city, you would give them a parameter  
8 of how many inspectors they probably will  
9 need to make sure the evasion rate is  
10 consistent with what would be considered  
11 to be normally modelled in your business  
12 plan.

13 SEÑOR GARCÍA REPRESA: And, I will now  
14 ask a question about fleet. I am not sure  
15 to whom of the experts this would have to  
16 be directed.

17 You may recall you were asked about  
18 whether the contracts required 4 per cent  
19 reserve fleet, apologies let me be clear,  
20 and you responded that it says "minimum of  
21 4 per cent". First, why did the companies  
22 here need more than that, or, rather, why

1 did the companies need more reserve fleet  
2 in this case than the fleet they had?

3 SEÑOR HOOK: You know, reserve fleet is  
4 a bus you have in the garage until there  
5 is a problem, and so if one of your buses  
6 fails or one of your buses has to go out  
7 of service mid route, you need to have  
8 another bus in your depot to put it out  
9 there so you can maintain the frequency,  
10 et cetera.

11 In the first world, the public  
12 authorities tend to have a 15 per cent  
13 reserve rate and they consider that to be  
14 the bare minimum. Obviously it is  
15 sensitive to the age of the fleet. In the  
16 developed world fleets are maximised out  
17 at something between ten to 12 years  
18 depending on where you are, and then after  
19 that they have to get rid of the bus, so  
20 the average fleet age is not going to be  
21 that old in the first world, and they  
22 require 15 per cent.

1 Private operators can do it by  
 2 optimisation and better routine  
 3 maintenance, etcetera, they can bring  
 4 those numbers down. As your fleet ages,  
 5 you need a bigger reserve fleet, because  
 6 the likelihood that your bus is going to  
 7 fail or have some sort of problem goes up  
 8 with age. This is a normal thing. It is  
 9 not the only thing that you have to take  
 10 into consideration when establishing your  
 11 reserve fleet. For instance, if you are in  
 12 the north, if there is snow, etcetera, you  
 13 are going to have to have a higher reserve  
 14 fleet, you know, but most people consider  
 15 ten per cent to be a reasonable  
 16 reserve fleet for a private company  
 17 operating in mixed traffic conditions.

18 You would say that it needs to be  
 19 bigger as the fleet ages.

20 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Now, let me take  
 21 you to your Second Report, paragraph 208  
 22 on page 48.

1 And I would like you to explain to us  
 2 the analysis that you perform in this  
 3 paragraph 208 and in the graph, that is,  
 4 figure 14.

5 SEÑOR GRANÉ LABAT: Objection. There is  
 6 absolutely no connection to any question I  
 7 have asked. He is taking the expert  
 8 witness to a paragraph, and a graph,  
 9 without even attempting to refer to a  
 10 question that I asked.

11 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I can explain?

12 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes,  
 13 please.

14 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Paragraph 208  
 15 refers to the 4 per cent minimum reserve  
 16 fleet. There were questions about that 4  
 17 per cent. The expert testified that it is  
 18 a minimum 4 per cent, so I would like him  
 19 to explain and it is totally connected.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: I think  
 21 that is fine.

22 SEÑOR HOOK: It is simply a graph of

1 the percentage of reserve fleet retained  
 2 by each of the companies over time, and it  
 3 shows that the reserve fleets didn't vary  
 4 much for most of the companies.

5 Express's reserve fleet was the lowest  
 6 for much of the contract period. STP's  
 7 reserve fleet was the lowest until 2015,  
 8 when they were granted a significant  
 9 increase in their reserve fleet, for  
 10 reasons I don't fully understand.

11 In our view, much of Transantiago's  
 12 fleet was operating with insufficient  
 13 reserve fleet, and the services would have  
 14 improved across the board had they had a  
 15 bigger reserve fleet.

16 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Now, you were  
 17 also asked questions in relation to the  
 18 fleet about whether you had analysed what  
 19 buses were rented, which ones were leased.  
 20 Do you know in this case who has analysed  
 21 in detail the purchases, sales, or use of  
 22 buses by the companies on the side of the

1 Claimants?

2 SEÑOR HOOK: Perhaps Angélica knows. I  
 3 don't know. So you can answer. I have  
 4 given you the floor to answer.

5 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Quien ha  
 6 hecho un análisis a fondo de cada uno de  
 7 los Estados del estado de la flota de  
 8 cuáles son de arrendamiento es Brattle,  
 9 que son los que han estado. Nosotros hemos  
 10 participado en la cuantificación del  
 11 volumen de la flota, las velocidades y ese  
 12 tipo de cosas.

13 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Muchas gracias,  
 14 Ingeniera. You were also asked questions,  
 15 as you may recall, about your first --  
 16 excuse me, some graphs that were in the  
 17 First Expert Report of Willumsen and  
 18 Silva. Just for the record, that was at  
 19 page 55; I don't think there should be a  
 20 debate that that was a question. You were  
 21 asked questions about after and before  
 22 2013, and I think in your response

1 you said that up to 2013 companies  
 2 received some fleet, and you said, I  
 3 quote, "they behaved like for the other  
 4 companies." I would like to know what  
 5 happened after 2013 in relation to fleet  
 6 increases?

7 SEÑOR HOOK: After 2013 the companies  
 8 were continually asking for additional  
 9 fleet, both reserve fleet and base fleet.  
 10 Some of the other companies were also  
 11 making similar requests, particularly  
 12 SuBus. Some of those requests were being  
 13 granted, some of them were not. The amount  
 14 of new fleet that was granted to the  
 15 Chilean operators seemed to us to be  
 16 higher than what was granted to the  
 17 Colombian operators.

18 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Now, in relation  
 19 to the indicators, you were taken, as I  
 20 said, to Willumsen and Silva's First  
 21 Report and there were questions about the  
 22 ICT indicator for the companies compared

1 to the average, and the same for ICF, so  
 2 that we are complete, and this may be a  
 3 question more for Angelica given that they  
 4 performed the calculations.

5 Ingeniera, if I may ask in Spanish: en  
 6 su opinión como experta en transporte y  
 7 habiendo analizado este caso, ¿cuáles son  
 8 los factores que en su opinión afectaron  
 9 los indicadores de Alsacia y Express  
 10 comparado con los demás operadores?

11 SEÑORA CASTRO RODRÍGUEZ: Tal como lo  
 12 mencioné en la presentación que realicé  
 13 cuando expliqué el tema de cómo el  
 14 programa operacional es la hoja de ruta,  
 15 es la flor de los vientos de la operación  
 16 de un sistema de transporte, dije también  
 17 que la medida que se utilizaba para el  
 18 cumplimiento y para el buen servicio era a  
 19 través de los indicadores. Sin embargo,  
 20 llegar a los indicadores tiene un paso  
 21 anterior que es el tener específicamente  
 22 la velocidad reflejada, los tiempos de

1 recorrido en las rutas, pero, sobre todo,  
 2 tener la flota disponible para poder  
 3 realizar y llegar a los indicadores de  
 4 cumplimiento que se han establecido.

5 No solamente en ese programa  
 6 operacional, en cualquier programa  
 7 operacional es necesario tener todos los  
 8 elementos para poder efectivamente llevar  
 9 a cabo la operación. En este caso, como  
 10 les demostraba -- les mostraba en la  
 11 presentación, ni siquiera con la flota de  
 12 reserva se alcanza a cubrir el mínimo de  
 13 flota que se requiere para cumplir con las  
 14 condiciones que el plan operacional tiene  
 15 actualmente.

16 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Now, moving on,  
 17 I come back to English...

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Do you  
 19 have many more questions? Because we  
 20 cannot re-do the examination by re-asking  
 21 every question.

22 SEÑOR GARCÍA REPRESA: 2 or 3 that I

1 think are quick and I think you will  
 2 understand why I need to ask those  
 3 questions.

4 You were asked about bus priority  
 5 lanes and bus only streets enforcement and  
 6 you were asked about your visit to  
 7 Santiago, and you responded, the question  
 8 was it based on your observations, and you  
 9 said that was not the only source of  
 10 information we used but you were not given  
 11 a chance to say what you used, so I would  
 12 like to understand what are the other  
 13 sources of information that you used.

14 SEÑOR GRANÉ LABAT: I am sorry but, for  
 15 the record, I don't believe that at any  
 16 point I cut them off and didn't give them  
 17 an opportunity so I object to that  
 18 statement by Garcia Represa.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: It is true  
 20 that they mentioned other sources and did  
 21 not specify, and I wondered what those  
 22 other sources were.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: That is fine but to  
2 suggest that I did not give an opportunity  
3 is...

4 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I withdraw it...

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: There was  
6 no suggestion, I think.

7 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I withdraw it.  
8 That's fine. Apologies.

9 SEÑOR HOOK: We reviewed the  
10 documentation that was provided by the  
11 Willumsen and Silva reports and the  
12 annexes to their reports. They also looked  
13 into the issue of whether the bus lanes  
14 were being enforced, and in our opinion  
15 those reports corroborated our initial  
16 response, which was that they didn't show  
17 significant time savings for the bus lanes  
18 and the exclusive bus corridors because of  
19 enforcement issues. That was our  
20 interpretation of the research that they  
21 cited.

22 We also note that there were press

1 articles that cited government sources  
2 saying that after the installation of the  
3 enforcement cameras, there was a 12 per  
4 cent increase in the speeds. We didn't  
5 know methodologically how that was done,  
6 but it seemed to corroborate our initial  
7 sense that the speeds, from whatever  
8 baseline they were operating at, they  
9 would have performed better had the  
10 cameras been put in place earlier. I think  
11 that methodologically is what we used to  
12 calculate, and I think it is reasonably  
13 sound.

14 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Your  
15 evidence is clear on that.

16 SEÑOR GARCÍA REPRESA: I just have one  
17 final question and it is in relation to  
18 vandalism, so I think it is more for Ms  
19 Weinstock.

20 You were asked about the data on  
21 vandalism for different years, and you  
22 were asked a question that said "Based on

1 your trip in 2017", and basically it said  
2 how did you assess based on that trip in  
3 2017 vandalism in prior years. So I would  
4 like to ask you how did you assess, what  
5 data did you have on vandalism for the  
6 various years that are commented in your  
7 reports?

8 SEÑORA WEINSTOCK: We had a few things.  
9 We had first of all a large body of data  
10 that included the reports of each bus  
11 company on vandalism, so we have and we  
12 used all of that data.

13 We had -- but that was only for the  
14 actual buses. So what we relied on visual  
15 inspection for more was the station  
16 vandalism, which is very severe, the worst  
17 I have seen anywhere in the world, and I  
18 also relied on a lot of news articles  
19 where almost every month you can see that  
20 there is some serious vandalism incident.

21 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Thank you. I  
22 have no further questions. I appreciate

1 your patience.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Do my  
3 colleagues have questions? I think we have  
4 a few, yes.

5 PROFESSOR STERN: I would like just a  
6 Clarification, I would like you to go  
7 back...

8 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: You don't have  
9 your mic on...

10 PROFESSOR STERN: A... ok, so I said, I would  
11 like just to clarification concerning  
12 figure 17 and 18 in your second expert  
13 report. This is on page 59. It doesn't  
14 open... ok, so you were asked a lot of  
15 questions on the semesters, whether it was  
16 only one semester or a second one. But my  
17 question is a little different. You said  
18 that... I would like to be sure I understood  
19 your database to do that figure, because  
20 you said you took the "hora punta en la  
21 mañana". I think that this is.. you  
22 recognised that this is the time where it

1 is the most congested time. Yes?

2 SEÑOR HOOK: Yes. It is the most  
3 congested time.

4 PROFESSOR STERN: Ok, and then you said  
5 and this was a little surprising to me --  
6 that for the first semester you took the  
7 month of April and then the second  
8 semester the month of August? Is that what  
9 you did?

10 I understood something like that.

11 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Agosto para el  
12 segundo semestre, profesora.

13 PROFESSOR STERN: Yes, I didn't say  
14 that?

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes, that  
16 is what you said.

17 PROFESSOR STERN: April and August. Is  
18 that what you did? So all this is based on  
19 one day during two months, and it  
20 represents the year? Is that -- can this  
21 be relevant?

22 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Lo aclaro en

1 este momento, profesora. Es necesario  
2 hacer una definición de estos períodos  
3 porque la velocidad, al igual que muchas  
4 otras variables de operación, tienen  
5 estacionalidad. En este caso, en nuestros  
6 análisis que hicimos de las velocidades a  
7 lo largo del año, de hecho, tenemos  
8 algunas figuras en nuestro primer informe  
9 principalmente, se nota que la velocidad  
10 tiene una estacionalidad y, por ejemplo,  
11 para los meses de enero y febrero la  
12 velocidad es muy elevada. Tomamos esos  
13 meses por dos razones. Uno, como les  
14 mencioné, en los análisis del DTPM, en el  
15 documento donde se hace el cierre de mesa  
16 técnica de un análisis que se hizo de  
17 manera conjunta de DTPM y las empresas,  
18 emplean justamente abril, y también mayo,  
19 pero justamente abril.

20 En ese sentido, lo que quisimos hacer  
21 es agregar algo de detalle diferenciando  
22 el segundo semestre, porque el análisis

1 que se realiza o por lo menos ese que se  
2 realizó de parte de las empresas solo fue  
3 hecho con el mes de abril y mayo.

4 PROFESSOR STERN: Well doesn't that  
5 create a bias? Is this really a  
6 picture of what happens? I mean, so little  
7 information, and you create figures for  
8 the whole year? One hour during two  
9 months? It is very surprising to me.

10 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: En realidad, este  
11 tipo de estudios en materia de transporte  
12 público, las estructuraciones y demás,  
13 basan sus análisis principales en horas  
14 punta, por ser períodos críticos. De igual  
15 forma, también se toman los días hábiles  
16 para realizar este tipo de análisis.

17 Porque el objetivo es precisamente  
18 dimensionar los períodos críticos de un  
19 sistema para tener cobertura de todo lo  
20 que sucede en adición.

21 PROFESSOR STERN: Ok gracias.

22 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Con mucho gusto,

1 profesora.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Can I go  
3 back to your PowerPoint presentation, to  
4 page 13? That is this graph from the  
5 Willumsen Silva report on evasion rates.  
6 It would be easier if you have it either  
7 on the screen or in paper.

8 I see your point, of course. I am just  
9 asking myself whether you are satisfied  
10 that the comparators are adequate. Because  
11 looking at the cities that you have  
12 picked, the large majority is in high-  
13 income countries, and, intuitively, you  
14 would think that the evasion rates are not  
15 the same depending on the income level of  
16 the country, but that may be a mistake on  
17 my part. So how do you justify the choices  
18 of the comparators?

19 SEÑOR HOOK: We don't see any  
20 particular correlation between developing  
21 or developed countries.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: That is

1 what you have written somewhere.

2 SEÑOR HOOK: But there is a paucity of  
3 data from developing or emerging  
4 economies, but we don't see any  
5 theoretical reason why there would be an  
6 issue that would distinguish between  
7 emerging and developed countries in terms  
8 of evasion rates, and we certainly have  
9 examples of high evasion rates in  
10 developed as well as developing countries,  
11 particularly in certain periods of their  
12 history.

13 For instance, in France in the late  
14 90s and in New York City in the 60s and  
15 70s we had very high evasion rates and  
16 they were brought down through well  
17 documented inspection and policing  
18 procedures and infrastructure and  
19 everything else.

20 We did not use either of those figures  
21 in our quantification, nor for arriving at  
22 the 9 per cent. We dug into the Alto

1 Evasion studies and we looked at what were  
2 the populations of people that were  
3 evading and why, and they had all these  
4 survey results, and most of the people  
5 were evading because they could get away  
6 with it, you know, more or less, and so we  
7 calculated that this population would be  
8 more responsive to tightened enforcement  
9 than would, say, a low income population,  
10 because a low income population might be  
11 simply priced out of the market.

12 So we had to take into consideration  
13 that the total ridership would be slightly  
14 smaller as a result, and that then affects  
15 the total evasion rates.

16 So we had to go into the statistics  
17 about what was actually happening in  
18 Santiago to different populations given  
19 different enforcement regimes, and  
20 from that sort of bottom-up methodology we  
21 came to roughly 9 per cent -- although it  
22 is not a flat 9 per cent, it sort of

1 varies by year, based on what is happening  
2 to specific populations.

3 We then took the Santiago-specific  
4 data that we had, which was that 0.1  
5 increase to 0.2 increase in the inspection  
6 rates, which translated into a 0.8 fall in  
7 evasion, and we detected that with a  
8 scaling up of that level of inspection, if  
9 you assume it is an elasticity, it would  
10 bring the evasion rates down to roughly 9  
11 per cent at an inspection rate of roughly  
12 2.8. So we sort of checked from the bottom  
13 and the top, and we had a high level of  
14 comfort with around 9 per cent, using  
15 a fairly complicated methodology applied  
16 year-by-year in slightly different  
17 manners.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: I think  
19 this was Dr Weinstock answering about this  
20 document evaluating - the European  
21 Conference of Ministers of Transport  
22 document, that says that evaluating the

1 effectiveness of measures was a complex  
2 exercise needing to take into account  
3 subjective and objective parameters, and  
4 you said yes, you were aware of this, but  
5 you took a very conservative figure with  
6 your 1 per cent. Do you want to elaborate  
7 on this?

8 SEÑORA WEINSTOCK: Sure. Let me just  
9 open it. I think it is on page 41 but let  
10 me check. What is the document number?

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Its BRT-  
12 12, page 58, but we don't need to go back  
13 to the document. I am interested not in  
14 the document; I am interested in your  
15 answer and your 1 per cent.

16 SEÑORA WEINSTOCK: Sure. So, the 1 per  
17 cent was based on the document. However,  
18 the document very specifically states that  
19 it does not include vandalism related to  
20 sporting events, and a lot of the  
21 vandalism we have seen in TransSantiago  
22 related to sporting events, so we already

1 did not include that because we used their  
2 1 per cent. That is the main reason why it  
3 is conservative.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: And why is  
5 1 per cent conservative? Compared to what?

6 SEÑORA WEINSTOCK: We think it would  
7 have been higher as it would have been in  
8 Paris with the RATP study if they had  
9 included sporting events, so we used that  
10 1 per cent assuming that probably ours is  
11 higher, because there is a lot of  
12 vandalism --

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: But you  
14 nevertheless used 1?

15 SEÑORA WEINSTOCK: We used 1.

16 SEÑOR HOOK: Just to put it in context,  
17 a little bit, imagine you are taking a bus  
18 or you are thinking about taking the bus  
19 or taking an Uber and your bus stop is  
20 covered in graffiti -- you feel a little  
21 insecure as a result, and you think you  
22 may be pickpocketed as well. I don't know.

1 We don't know how exactly to quantify  
2 that. Paris had some pretty good data.  
3 RATP has got services all over the world.  
4 So we thought that was quite conservative  
5 because in fact it could be much more.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Let's see  
7 if I have other questions left that were  
8 not dealt with. (Pause.)

9 Can you go to your First Report on  
10 page 32? The last paragraph before 5.1.4,  
11 entitled "Business Units 1 & 4" says that  
12 "the demand projections, the operating  
13 cost projections, were significantly  
14 inaccurate and the system ended up  
15 requiring heavy subsidies".

16 You made a judgment here. What were  
17 the reasons for the inaccuracies?

18 SEÑOR HOOK: This is talking about the  
19 system as a whole, as it was envisioned  
20 when it first opened.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Yes.

22 SEÑOR HOOK: The modelling in the

1 beginning that was done, as Professor  
2 Willumsen knows very well, was flawed, and  
3 everybody was surprised at the beginning.

4 There was multiple problems. They had  
5 changed the routes to places where nobody  
6 was used to them, they had estimated  
7 incorrectly, and they didn't have the  
8 tools to really guess exactly how  
9 many passengers they would have. It ended  
10 up with a big shortage of buses, so there  
11 was real chaos when the system opened. It  
12 is a very famous story in transportation  
13 circles. Everybody is familiar with it,  
14 what happened in Transantiago in the early  
15 years.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ok, thank  
17 you. I have no further questions. Any  
18 follow-up questions?

19 SEÑOR GARCÍA REPRESA: If I may, one  
20 follow-up. I think it is quite specific,  
21 but we may all benefit from it, and I  
22 think it is directed to Andrés López so I

1 will put it in Spanish if I can.

2 Se le hizo una pregunta hace unos  
3 instantes por parte del Tribunal respecto  
4 de la data que utilizaron en esas figuras  
5 17, 18, y creo que la pregunta que se le  
6 hizo fue si ustedes tomaron la data de un  
7 día en el mes de abril, y quisiera saber  
8 si eso es así, si tomaron de un solo día,  
9 si tomaron de más tiempo, o cuál fue el  
10 rango de tiempo que ustedes tomaron para  
11 hacer los estudios.

12 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Se consideraron  
13 los datos del mes de abril en días  
14 hábiles, horas punta. Es decir, se  
15 consideraron y tuvieron en cuenta no solo  
16 un día sino la cantidad de días hábiles en  
17 el período punta de la mañana. Con esos  
18 datos fue que se realizó todo el  
19 ejercicio.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Durante  
21 todo el mes de abril?

22 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Sí, señora. Esto

1 es posible porque los mismos buses generan  
2 esa información diariamente. Entonces, es  
3 posible generar las bases de datos que  
4 permiten ese análisis de horas punta  
5 durante los días hábiles.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿E  
7 hicieron lo mismo en agosto?

8 SEÑOR LÓPEZ BONILLA: Para agosto se  
9 hizo lo mismo.

10 PROFESORA STERN: This is exactcly what  
11 I had understood.

12 PRESIDENT: Then that concludes your  
13 examination, ladies and gentlemen. Thank  
14 you very much for your explanations and  
15 your assistance.

16 That will also conclude our day,  
17 although we are one expert late but we  
18 will catch this up on Monday and Tuesday.  
19 I don't think we will now on Saturday  
20 night start with another expert. That  
21 would not be very efficient. So we will  
22 start at 9 o'clock on Monday and hear Mr

1 Willumsen and Mr Silva, and then hopefully  
2 we can advance the two others.

3 You will see also what your times left  
4 are tonight. We have some margin on  
5 Tuesday, although not that much, and if  
6 needed we can go a Little later on Tuesday  
7 rather than Monday, for the Tribunal's  
8 schedule, so that you have an idea of how  
9 to plan the continuation of the hearing,  
10 and if there are no questions or comments  
11 before we close for the day on Claimants'  
12 side?

13 SEÑOR GARCÍA REPRESA: No. No comments.  
14 We thank you for your patience.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: That is  
16 our job!

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: We have no  
18 comments, Madam President.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Then I  
20 wish everyone a good Sunday, a little rest  
21 hopefully, and we will see everyone on  
22 Monday morning at 9.

1 (Es la hora 18:10)  
2

1 CERTIFICADO DEL ESTENOTIPISTA DEL TRIBUNAL  
2

3 Quien suscribe, Paul Pelissier,  
4 Taquígrafo Parlamentario, estenógrafo del  
5 Tribunal, dejo constancia por el presente  
6 de que las actuaciones precedentes fueron  
7 registradas estenográficamente por mí y  
8 luego transcriptas mediante transcripción  
9 asistida por computadora bajo mi dirección  
10 y supervisión y que la transcripción  
11 precedente es un registro fiel y exacto de  
12 las actuaciones.

13 Asimismo dejo constancia de que no  
14 soy asesor letrado, empleado ni estoy  
15 vinculado a ninguna de las partes  
16 involucradas en este procedimiento, como  
17 tampoco tengo intereses financieros o de  
18 otro tipo en el resultado de la diferencia  
19 planteada entre las partes.

20 \_\_\_\_\_  
21 Paul Pelissier, Taquígrafo Parlamentario  
22 D-R Esteno