

## Chile El engaño oculto del Transantiago

**Arnaldo Pérez Guerra.** La Insignia. Chile, 16 febrero del 2007.

A cinco días del inicio del Transantiago, los senadores Nelson Ávila y Alejandro Navarro presentaron un informe a la Contraloría General de la República solicitando se investigue todo el proceso de licitación del Administrador Financiero del Transantiago (AFT), tras los reiterados y graves incumplimientos contractuales en la licitación -establecidos en las Bases de la licitación pública, la Oferta Técnica y los proveedores-, entre ellos, la implementación de la tecnología ofertada y adjudicada en los buses y que debería haber estado a cargo de Siemens y TIMM, como consta en el contrato que el AFT suscribió con el Estado de Chile.



En el informe, los senadores manifiestan que "en la Cláusula Séptima, 'Obligaciones Anexas', conforme a lo establecido en los artículos 1.72 y 2.5 de las Bases de Licitación AFT 2004, el oferente entregó como parte de su Oferta Técnica, los anteproyectos que se indican en el 'Anexo 4' de las citadas Bases, los cuales forman parte integrante del presente contrato para todos los efectos legales que procedan, obligándose el AFT a dar cumplimiento a los términos y condiciones allí señalados". Como consta en dicha Oferta Técnica presentada por Sonda en la licitación del AFT, el proveedor tecnológico debía instalar en todos los buses cuatro sistemas: central de administración de recaudo, de embarcado, central de datos de transporte, y de control y monitoreo de flota, que, en conjunto, conformarían el Centro de Ayuda a la Explotación de Flotas (CAEF) y el Centro de Operación de Flotas (COF). Todo, de acuerdo a lo señalado en el Formulario N° 57 "Antecedentes del Proveedor o Integrador Tecnológico", quedaría en manos de las empresas Siemens y TIMM.

"Sin embargo, Sonda en forma unilateral y discrecionalmente instaló equipos de Siemens. En la práctica es un hecho notorio y sufrido por los ciudadanos, quienes se han visto gravemente afectados por el incumplimiento de las Bases Generales y Técnicas de la Licitación Pública. Ello se evidencia con el hecho de que desde la entrada en vigencia del Transantiago hasta la fecha no se ha cobrado a los pasajeros las tarifas, ni se ha usado los validadores ni la tarjeta Bip!", agregan los senadores Ávila y Navarro. Según los parlamentarios, corresponde a la Contraloría dilucidar qué antecedentes técnicos, a qué autoridad pública se informó, y qué

recaudos o salvaguardas sociales y económicas se tuvieron a la vista al momento de instalar y elegir una tecnología que no funciona.

"Hasta la fecha el AFT no ha cumplido con las obligaciones del contrato, no se sabe hasta cuándo se seguirá otorgando plazo para el cumplimiento tardío y fallido de sus obligaciones, interrogantes todas de alto y marcado impacto social y jurídico, con el agravante que según la Carta Gant toda la tecnología del AFT es exigible desde agosto de 2006. Esta gravísima situación debe ser investigada, ya que el estado de derecho, y el respeto a la Constitución, la Ley Orgánica Constitucional de las Bases Generales de la Administración del Estado, ordenanzas, instrucciones y fallos de la Contraloría General de la República, debe ser garantizado, a fin de que se ordene cumplir con el contrato por parte del AFT. Esto es que se instale en todos los buses del transporte público del Transantiago la tecnología del contrato".

Si Siemens falló, debiera instalarse la tecnología de TIMM, que es, en definitiva, la que ganó la licitación del AFT. Los senadores Ávila y Navarro concluyen advirtiendo que este caso amerita una exhaustiva y urgente fiscalización, "sobre todo en el rol que al respecto le ha correspondido al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, organismo que está en conocimiento del tema, y que por ley debe velar por el cumplimiento e implementación de lo ofertado en las licitaciones públicas, antes, durante y después de la ejecución de los contratos".

### **Software no funciona**

"La ciudadanía debe conocer exactamente cómo fue el proceso de licitación. Transantiago está operando sin el software ofrecido, lo que se ha transformado en un grave problema. El software es lo que reemplaza a todo ese conjunto de prestaciones de servicio que el sistema antiguo tenía de manera artesanal", dijo el senador Nelson Ávila, tras presentar el informe en la Contraloría. Por su parte, Alejandro Navarro aseguró que se engañó al gobierno: "Se le entregó información que no correspondía a la realidad. Los especialistas saben que este software no va a funcionar, nunca estuvo preparado para funcionar y no va a funcionar. Queremos una revisión completa, paso a paso, cronológicamente, de todos los minutos de la licitación y su posterior implementación, para saber cuándo se tomaron las decisiones equivocadas. Si esta tecnología no ha funcionado se tiene que implementar la tecnología que se comprometieron a instalar. Queremos saber si el gobierno supo cuándo se le estaba engañando para que adoptara una tecnología que no funciona. La pregunta es por qué el responsable tecnológico de hacer funcionar el software no busca alternativas viables e insiste en una que no funcionará".

Para el senador Nelson Ávila, que Transantiago opere sin el software ofertado "pone en tela de juicio la eficiencia y fiscalización por parte del Estado de este nuevo plan de transportes. El Estado debe obligar a que cada uno asuma sus responsabilidades: el Ministerio, el AFT y Sonda en particular. La ciudadanía debe conocer cómo se licitó Transantiago para que sepa por qué hoy está funcionando sin su corazón, sin la tecnología que se prometió. Está en juego la capacidad del Estado de proteger el interés público. Esto es un caos cuyo orden está llamado a descifrarse con su intervención".

Alejandro Navarro agregó que al gobierno le entregaron información que no corresponde a la realidad: "Seamos francos, los que están en el sistema saben que el software no va a funcionar nunca. No va a funcionar en medio de una crisis. A la gente no le interesan las multas, las boletas de garantía, sino llegar pronto a su trabajo. Nuestro objetivo es conocer, a través de la Contraloría, cuáles son los informes técnicos que avalaron la opción de Siemens. Lo de los cobradores no está resuelto, pero el problema va más allá, es integral, es de gestión de flota, de monitoreo permanente, etcétera. Ofrecieron la tecnología de TIMM y de Siemens, pero misteriosamente se descartó a TIMM cuando ya Sonda y el AFT había ganado la licitación. Se engañó al gobierno de Ricardo Lagos. Hay personas interesadas en dañar al ex presidente. Se ha dejado que el sistema fracase. Yo no descarto que haya mano mora e interesados en dañar su imagen y la de este gobierno".

### **Más que sólo problemas**

El ministro (s) de la Secretaría General de Gobierno, Carlos Maldonado, debió reconocer en Canal 13 que "el sistema de cobro definitivamente tiene problemas". Agregó: "El gobierno sabe que no se ha alcanzado el estándar de confiabilidad de los validadores. En las calles tenemos más de cuatro mil buses y en marzo serán más de cinco mil. Puntos porcentuales de falla son muy importantes si lo llevamos al número de buses. La misión de los consorcios de empresas era desarrollar un software y un hardware que debe registrar todos los movimientos para luego hacer la distribución de los recursos entre los distintos operadores. Alguien debe pagar el transporte gratuito para los usuarios. De eso se encarga el Administrador Financiero porque su sistema aún no es el requerido". Pero Maldonado dice que no hay un problema generalizado, sino que sólo "no se ha alcanzado la tasa de confiabilidad de los validadores". Agregó que el gobierno no tendría "ninguna complacencia" con las empresas que deben hacer funcionar el Transantiago.

En definitiva, el gobierno se vio obligado a hacer efectivas al AFT dos boletas de garantía al Banco BBVA por 76.000 UF cada una. El ministro de Transportes había señalado a la prensa, poco antes, que sólo "se cobraría una de las boletas". AFT informó a la Superintendencia de Valores y Seguros del cobro y se atrevió a enviar una carta al ministerio solicitando "las razones" que motivaron dicho cobro. Desde el inicio del Plan Transantiago y de su puesta en marcha definitiva, diversas autoridades del ministerio de Transportes han manifestado su insatisfacción por el trabajo del AFT y los reiterados incumplimientos e imposibilidad de instalar el sistema tecnológico en los buses.

Las garantías que deberá pagar el AFT ascienden a 5,1 millones de dólares. Según la prensa, la pérdida de ingresos por la gratuidad de los pasajes asciende a 1,5 millones de dólares diarios. Quedan aún "por cobrar" ocho boletas de garantía establecidas en las Bases de licitación. Pero Sonda no sólo es el "proveedor tecnológico" del AFT sino también socio en el "negocio" -posee un 9,5 por ciento-, por lo que se anticipan pérdidas millonarias. Ya se dice que el grave incumplimiento de Sonda ha repercutido entre los demás socios del Consorcio. Varios analistas de mercado advierten que las acciones de la empresa de Andrés Navarro seguirán cayendo en la Bolsa.

El ministro Sergio Espejo anunció que tras la última reunión entre en el ministerio y los representantes del AFT, el gobierno resolvió iniciar una "auditoría permanente

de la implementación de la tecnología", junto al cobro de las garantías. Enrique Méndez, gerente general del AFT, no ha precisado el monto de las pérdidas desde el fallido inicio del plan de transporte. Se estima que terminarán la semana con un perjuicio superior a los siete millones de dólares. Altos ejecutivos del Consorcio reconocen que, una vez que el sistema funcione, "definirán las responsabilidades acerca de quién debiera correr con los gastos". Incluso se dice que podrían recurrir a un "arbitraje", aunque, según los bancos en el AFT, "las fallas en el funcionamiento de los validadores competen solamente a Sonda".



### **¿Debe continuar Sonda?**

Patricio Hales y Jorge Insunza -ambos diputados PPD-, aseveraron que el "boicot" de algunos operadores y deficiencias del AFT son las principales causas de los problemas del Transantiago. "El cambio de la locomoción colectiva no tiene vuelta atrás. Por ello el gobierno debe actuar con mano dura, con la máxima severidad y activar todas las medidas políticas legales necesarias para garantizar el servicio público de transporte. Algunos empresarios quieren hacer fracasar el Plan Transantiago o presionar al gobierno para obtener ganancias abusivas más allá de lo pactado". Patricio Hales y Jorge Insunza agregaron: "Los problemas son principalmente de la empresa Sonda, que no está cumpliendo con su servicio que es fundamental para la implementación del Transantiago. No hay Plan Transantiago sin integración tarifaria", dicen.

Incluso pidieron al gobierno que evalúe la continuidad de Sonda como proveedora de la tecnología o, derechamente, que otras empresas se hagan cargo: "Va a ser necesario que se evalúe a Sonda. Plantemos que se evalúe si es que acaso está en condiciones de continuar o no", dijo Patricio Hales, tras reunirse con el ministro del Interior, Belisario Velasco. "Vemos que hay una ineficiencia clara del Administrador

Financiero. Funciona en malas condiciones el software que permite toda la tecnología de información y comunicaciones, la validación y que hace viable el sistema desde el punto de vista financiero".

Según el ministro Carlos Maldonado, el gobierno mantendrá la gratuidad mientras no se asegure un correcto funcionamiento del sistema: "El gobierno no permitirá que se cobre en el Transantiago mientras no se pueda garantizar que los usuarios no vayan a sufrir perjuicios ni cobros indebidos. En la medida que se garantice la confiabilidad del sistema, va a poder iniciarse el cobro, si no, tendrá que seguir siendo gratuito a costa del AFT".

Por su parte, el diputado DC Carlos Olivares responsabilizó al ex presidente Ricardo Lagos y sus asesores de todos los problemas del Transantiago: "Fue mal planificado. No se escuchó a la gente. No se hizo con el debido diálogo. No se tomó en cuenta al Congreso y muchos parlamentarios tampoco se preocuparon. Por eso hoy tenemos lo que tenemos", dijo a El Mercurio. "Durante la administración de Lagos el ministro Javier Etcheberry viajó a España y Francia a ofrecerle a empresarios extranjeros una actividad que estaba en manos de chilenos. Aquí hay responsables con nombre y apellido. Está el señor Germán Correa, que diseñó este sistema de transporte, Guillermo Díaz, Javier Etcheberry, ellos no escucharon a nadie", manifestó. "Este gobierno recibió el plan absolutamente en marcha, con los contratos firmados, licitaciones ya hechas, por lo tanto no quedaba otra cosa que tratar de salir lo mejor posible", agregó.

Se sabe que Transantiago provocará la cesantía de miles de personas. "En las bases de licitación se exigía que para postular a un troncal había que tener nueve mil millones de pesos de capital. Eso significó la exclusión de los pequeños y medianos empresarios, de los microempresarios de los que tantas veces hablamos y decimos defender. Durante mayo de 2005, en el Congreso se llevó a cabo una sesión especial para tratar esto, sin embargo la respuesta que dio el ministro de Transportes, Jaime Estévez, fue que era un problema entre privados. En ese entonces, la Subsecretaría de Transportes decía que era menester entenderse con quince empresas antes que con 3.500 o 4.000 artesanos, porque así definían a los empresarios pequeños y medianos", dice Olivares. "Muchos se dejaron llevar por esta fiebre neoliberal de quienes estaban planificando y llevando adelante el Transantiago", concluye.

Transantiago no ha cumplido con la modernización que prometió. Los usuarios se han visto obligados a levantarse una o dos horas antes por un servicio que hasta ahora no funciona. La culpable de todo es Sonda que no sólo presenta incumplimientos de contrato en nuestro país.

El Poder Judicial de Costa Rica ejecutó garantías de cumplimiento de contrato de servicios por 566.000 dólares contra Sonda. En marzo de 2006, el gobierno de Costa Rica debió interponer otra demanda en contra de Sonda por incumplimiento contractual y daños y perjuicios. Por su parte, la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) de México, también interpuso una demanda en contra de la filial mexicana de Sonda, Sonda-Pissa, por el incumplimiento de un contrato adjudicado en licitación pública. El organismo gubernamental mexicano exige el pago de 17 millones de pesos mexicanos -1,6 millones de dólares-. A su vez, Sonda do Brasil fue demandada por 28,8 millones de dólares, por el Ministerio Público del Trabajo. No es el único problema. También fue notificada de infracciones tributarias por otros 28 millones de dólares, cursada por los municipios de Sao Paulo y de Campinas.

## Promesas al mejor postor

"Transantiago no solamente supone la llegada de nuevos buses de locomoción colectiva, más modernos y menos contaminantes, sino que, además, la racionalización y ordenamiento de los recorridos, no más calles atestadas de buses de distintas líneas y con altos índices de ruido, nueva infraestructura con vías segregadas, tarifas integradas y mayor seguridad. Este año va a ser un año que va a cambiar la cara de Santiago", prometía la presidenta Michelle Bachelet.

Pero Transantiago no funciona: "Disminuyó el número de recorridos sin necesariamente aumentar sus frecuencias. En los sectores periféricos, las alternativas para movilizarse son muy pocas: a veces un sólo recorrido, una sola alternativa de locomoción lleva a una troncal o bien hacia el Metro. Los planes de urbanización no contemplaron el traslado de los sectores populares hacia otras zonas o bien hacia el centro de la capital. La dignidad de los trabajadores no ha sido contemplada en la planificación de la ciudad, y menos en el transporte. Transantiago subdividió los distintos sectores del Gran Santiago y sus vías más importantes. Fueron rematadas a las empresas que quisieran incluirse en esta hazaña comercial. También las rutas de acercamiento fueron entregadas al mejor postor, obligando a los pasajeros a tomar dos o tres locomociones donde antes tomaban sólo una: negocio redondo. Otro punto preocupante es el supuesto beneficio que los nuevos buses traerían a los discapacitados y ancianos. Atrás quedaron las imágenes de abuelos que no podían subir por los altos escalones o las sillas de ruedas que no entraban por las puertas: Transantiago les ofrece simplemente quedarse abajo. En cambio, los discapacitados deben compartir su metro cuadrado con otras ocho personas", publica la web *Hommodolars*.

Pero las autoridades en vez de buscar soluciones han preferido hacer oídos sordos. Incluso la Intendenta Adriana Delpiano, presentó querrelas criminales por protestas, bloqueos de calles, tomas de buses y desórdenes que han sucedido en el sector céntrico y la periferia de la capital. En Peñalolén, Estación Central, Maipú y San Bernardo, entre otras comunas, los usuarios han protestado desde el inicio del Transantiago bloqueando avenidas, rompiendo semáforos y señalética, y encendiendo barricadas. Las autoridades no han escuchado el clamor y cierran sus ojos ante imágenes indesmentibles. Para el gobierno, la gente demorará seis meses en acostumbrarse: "Las dificultades enormes de Transantiago comienzan a resolverse, tiende todo a normalizarse", afirma el ministro Espejo. Incluso algunas autoridades se han atrevido a decir que existe un "boicot" digitado por el empresario Manuel Navarrete, organizaciones sociales y poblacionales, la Alianza por Chile y el Partido Comunista (PC). En marzo, seguramente sumarán a los estudiantes secundarios, universitarios, y a quienes regresen de sus vacaciones o tomen el Metro. Pero el caos puede ser infinitamente mayor del que ya hemos visto.

El ministro del Interior, Belisario Velasco, acusó a la oposición de tener "un doctorado en críticas". Sin embargo, el "plan estrella" del gobierno pareciera tener un perfeccionamiento superior: un doctorado en ilegalidades, engaños e improvisaciones. El gobierno aún no reconoce el error de no fiscalizar a tiempo que el AFT y particularmente Sonda cumplieran con las Bases de licitación y la Oferta Técnica que prometieron: instalar la tecnología de TIMM en la flota de buses, lo que habría evitado las postergaciones y su caótica puesta en marcha, que amenaza con estallar completamente en marzo.

## Fotografía

Los senadores Nelson Ávila (PRSD) y Alejandro Navarro (PS) presentaron un informe a la Contraloría General de la República de Chile solicitando se investigue todo el proceso de licitación del AFT.

---



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios "Miguel Enríquez", CEME:  
<http://www.archivochile.com>

Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)

Envía a: [archivochileceme@yahoo.com](mailto:archivochileceme@yahoo.com)

**NOTA:** El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores, a quienes agradecemos poder publicar su trabajo.

© CEME web productions 2003 -2007 