

## **Parches para Transantiago**

**Arnaldo Pérez Guerra.** La Insignia. Chile, 6 abril del 2007.

El recién nombrado ministro de Transportes, René Cortázar (DC), informó recientemente de "cinco medidas para superar la crisis del Transantiago": 6.000 buses totales en la calle, aumento de las frecuencias de recorridos, la creación de un Centro de Apoyo a la Gestión de los Operadores, la descongestión del Metro con buses "expresos" en superficie y la construcción de 2.700 nuevos paraderos. Admitió que "las tarifas se mantendrán hasta diciembre". Cortázar señala que se debe "desatar los nudos que han impedido que tengamos un sistema de transportes como el que las personas hemos buscado y deseado por muchos años". Pero, ¿se implementará la tecnología ofertada en la licitación y en la oferta técnica, tecnología que fue comprometida por Sonda y el AFT?



"Para asegurar el cumplimiento de los compromisos que asumieron los operadores en los contratos y una adecuada gestión de la flota, el Ministerio de Transportes formará un Equipo de Apoyo y Control de Gestión, que estará en contacto directo y continuo con los operadores para apoyar a quienes presentan dificultades en la gestión de sus flotas y fiscalizar que se cumplan los compromisos asumidos en los contratos", señaló Cortázar, pero aún el gobierno no asume el error de no haber fiscalizado a tiempo el cumplimiento de los contratos de licitación del AFT y, particularmente, de la empresa tecnológica Sonda. Un error que le puede costar, incluso, el próximo gobierno.

René Cortázar dice que las medidas anunciadas "no implicarán un aumento de tarifas para los usuarios. Son parte del costo de puesta en marcha del Transantiago y será asumido con recursos fiscales". Las medidas se añaden a otras que ya se han puesto en marcha: el aumento en el número de trenes del Metro, la habilitación de "vías exclusivas", la instalación de "zonas pagas", y un proyecto de ley que busca aprobar una "Autoridad Metropolitana de Transportes", entre otras. Pero aún se siguen implementando "medidas de parche", que no apuntan a solucionar el corazón del problema: la tecnología ofertada por la licitación del Transantiago.

Se sabe que el real funcionamiento del plan no depende de más o menos recorridos o mayor número de buses, sino de instalar el software prometido por Sonda, y que pertenece a la empresa mexicana Transporte Inteligente Multimodal (TIMM).

"Necesitamos que los buses circulen con la frecuencia requerida. Para ello, requerimos, necesitamos que los operadores saquen sus buses a la calle, hasta cumplir con los compromisos que asumieron en los contratos. También necesitamos sistemas de información sobre la localización de los buses, que permitan una adecuada gestión de la flota. Hemos podido constatar que los contratos de los proveedores del Transantiago tienen problemas que dificultan el buen servicio. Conversaré a partir de esta semana con todas las empresas involucradas para enfrentar los importantes problemas que tenemos en la actualidad", agrega Cortázar. Pero, ¿significará esto una nueva modificación de los contratos o el que el gobierno reconozca que Sonda y el AFT no instalaron lo que prometieron en los contratos con el Estado de Chile?

Desde el 10 de febrero, e incluso antes, que Transantiago no funciona. El plan de transportes disminuyó el número de recorridos sin aumentar las frecuencias de los buses. En los sectores periféricos las alternativas para movilizarse son pocas: a veces un sólo recorrido. El plan no contempló el traslado de millones de usuarios de los sectores populares hacia ciertas zonas o bien hacia el centro de la capital. Ya no hay recorridos que crucen Santiago, que eran los que ocupaban los sectores populares para ir a sus trabajos. La dignidad de los trabajadores simplemente no fue contemplada por tecnócratas, políticos y empresarios. Transantiago subdividió los sectores del Gran Santiago y sus vías más importantes, las que fueron "rematadas" a empresas al "mejor postor", obligando a los trabajadores a tomar dos o tres locomociones donde antes tomaban sólo una. El supuesto beneficio que el nuevo plan traería a discapacitados y ancianos fue sólo "demagogia". Pero, ¿por qué Transantiago no funciona? El gobierno insiste en que es responsabilidad de los microbuseros que no han colocado en circulación la totalidad de los buses prometidos. La realidad es otra, y aunque pusieran más buses -como anuncia el ministro de Transportes, René Cortazar-, no resultaría, y es que la tecnología que hace que el transporte público funcione -cómo sucede en las principales capitales del mundo-, aún no se ha instalado, como se prometió. Esa es la verdadera razón del fracaso.

Las autoridades en vez de buscar soluciones para el caótico Transantiago han preferido hacer oídos sordos. Incluso, han presentado querrelas por las protestas, bloqueos de calles, marchas, tomas de buses y desórdenes sucedidos en el sector céntrico y la periferia de la capital. Casi nadie dice que el plan Transantiago ha provocado la cesantía de miles de personas: choferes, "sapos" de la micros, vendedores ambulantes, inspectores, mecánicos, y miles de trabajadores que laboraban en torno a las micros "amarillas".

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. Pero el culpable de todo no es el ex futbolista Iván Zamorano -la cara mediática de la propaganda del plan-, sino las autoridades y empresas que lucran con el nuevo sistema de transportes.

Transantiago se puso en marcha a pesar de que la infraestructura prometida no está aún terminada. Hay 25 kilómetros de desvíos de tránsito, decenas de obras viales incompletas, congestión y tacos en horas punta, y el Metro completamente colapsado por el colosal aumento de usuarios en "horas punta" y "horas valle". En cinco puntos estratégicos para el flujo vehicular de la capital: Las Industrias, Pajaritos, Pedro Aguirre Cerda, Vicuña Mackenna y Las Rejas / Mapocho-, aún no se terminan de construir los llamados "corredores exclusivos". Los desvíos de

tránsito -se anunció- permanecerán hasta diciembre de 2007. Para los usuarios del plan de transporte, es decir el 80 por ciento de la población de Santiago, las obras viales incompletas y la falta de buses se han convertido en un infierno. Muchos ya han perdido su trabajo y han debido experimentar un aumento del estrés y otras enfermedades. Algunos, incluso, han fallecido por causas asociadas al nuevo sistema de transportes. Ha habido demasiada improvisación, tacos espantosos, buses nuevos pasando por calles de tierra, paraderos y terminales de buses sin terminar, incumplimientos laborales para con los choferes de las empresas operadoras. Transantiago "vendió" demasiadas ilusiones, aunque algunos sabían de antemano que resultaría un completo fracaso.

Cinco días después del inicio del Transantiago, los senadores Alejandro Navarro y Nelson Ávila presentaron un informe a la Contraloría General de la República que hoy se encuentra investigando al Administrador Financiero del Transantiago (AFT) - conformado por el BancoEstado, Banco Santander Chile, Banco de Chile y Banco de Crédito e Inversiones, y las empresas CMR Falabella y Sonda-. Los informes detallan los graves incumplimientos del AFT y de Sonda, la empresa que se encargaría del soporte tecnológico del Plan Transantiago.

Contraloría determinará las responsabilidades del AFT y particularmente de la empresa tecnológica Sonda S.A., de propiedad del empresario Andrés Navarro, uno de los más importantes financistas de la Democracia Cristiana (DC), quien además es socio de Sebastián Piñera, de la derechista Renovación Nacional (RN) a quien apoyó en la última elección presidencial.

"Es esencial que Contraloría determine en forma precisa y clara cuáles son los límites de tolerancia a los graves incumplimientos del AFT, a la que le han otorgado reiteradas prórrogas para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, las que a la fecha, fuera de todo plazo contractual, aún no se han cumplido", señalan los senadores.

Contraloría investigará los contratos de Sonda y el AFT con las empresas TIMM y Siemens, a fin de examinar "la legalidad de las autorizaciones para utilizar la tecnología, el respeto de la propiedad intelectual e industrial de sus respectivas tecnologías ofrecidas en la licitación pública, además de las acreditaciones de conformidad a las bases de la licitación". Según las Bases generales y técnicas del Transantiago, las fechas contempladas en la licitación no han sido cumplidas por Sonda y el AFT. El AFT prometió que la tecnología para todos los buses se implementaría a fines de agosto 2006. Los hechos evidentemente indican otra cosa.

Contraloría deberá investigar la legalidad de las reiteradas prórrogas otorgadas al AFT en la implementación de la tecnología adjudicada. Dada la envergadura y repercusiones del incumplimiento del AFT tanto de su obligación contractual, como de las molestias causadas a los usuarios, deberán determinar qué resguardos tomó el gobierno a fin de garantizar "el bien común, de las personas, la seguridad jurídica, y las garantías constitucionales vulneradas", señalan los senadores. Tras el fracaso de la tecnología de Siemens, corresponde a la Contraloría pronunciarse si podría ocuparse la otra empresa tecnológica de la adjudicación de la licitación pública, la empresa mexicana TIMM. El AFT en el documento "Antecedentes del Proveedor o Integrador Tecnológico", señalaba que los proveedores de la tecnología del Transantiago serían Siemens y Transporte Inteligente Multimodal (TIMM).

### **Empresas que hacen lo que quieren**

Sonda, de propiedad del empresario Andrés Navarro, hasta ahora no se ha visto afectada por sus incumplimientos en el AFT, por el retraso en el cobro de tarifas y el que el gobierno haya hecho efectivas boletas de garantía por 5,1 millones de dólares. Incluso, Sonda anunció que efectuará nuevas "inversiones" por 70 millones de dólares en el Transantiago. Recientemente, AFT modificó el contrato vigente con Sonda, incluyendo entre los servicios tecnológicos "la realización de pruebas en los sistemas", lo que significará mayores ganancias para la empresa Sonda. Tras el cambio de contrato, Sonda elevó en un 9,5 por ciento su tarifa por el "servicio que implementó para Transantiago". Eso quiere decir que Sonda ganará mucho más dinero que el que fue estipulado a pesar que no ha cumplido con instalar la tecnología que prometió.

Para el senador Navarro, mientras Contraloría investiga el rol del AFT, el gobierno debiera caducar el contrato a Sonda: "La crisis desatada por Transantiago no se resolverá en mayo ni en agosto, durará meses", dice. Reprocha al gobierno la "extrema precariedad de la información que se entregó a los operadores", y advierte que "la gratuidad otorgada en los pasajes en un primer momento fue un grave síntoma de que la crisis era mucho más profunda de lo que el ministerio de Transportes y Sonda confesaron". "Ni Sonda, ni el empresario microbusero Navarrete ni los bancos, incluyendo BancoEstado, saben de este negocio de transportes. Ya los resultados están a la vista. La pregunta es en qué país desarrollado a los que Chile busca parecerse, existe el sistema que se pretende instalar en Santiago. La respuesta es en ninguno. En todos ellos el transporte público está en manos del Estado. Acá se pretende hacer que los bancos administren lo que en París, Roma, Estocolmo, Ottawa, Madrid y las principales capitales del mundo, hace el Estado. Sonda debiera salir de Transantiago si persisten las fallas. No resulta lógico ni coherente que continúen al frente del Transantiago quienes han mostrado severa incapacidad".

Contraloría deberá investigar porqué no se cumplió con instalar el sistema de Control de flota, y los ocho elementos tecnológicos que se prometieron estarían en cada bus, entre ellos: sistema de localización (GPS), contador de pasajeros, control de puertas, sistema de intercambio en línea del conductor y la central de operaciones; botón de pánico y la pantalla informativa a los pasajeros. La tecnología que se contrató en la licitación y que fue la comprometida, no es la que se está aplicando y no es la que se presentó en las bases de licitación. "Se le dijo al Ministerio de Transportes que se instalaría el sistema con un soporte informático ya probado en el mundo, y no se cumplió, no se instaló la tecnología de TIMM", dice el senador.



### **Más "medidas parche"**

La presidenta Bachelet ha reconocido las dificultades sufridas por los sectores populares tras la caótica implementación del Transantiago, aunque recalzó que "el cambio ya se está notando, con menos contaminación, congestión y ruido en una ciudad más ordenada". Dice confiar en el éxito del plan: "Santiago ya no toleraba el mediocre sistema de transporte que tenía. Hemos dado el paso más difícil. Sabemos que hay deficiencias y debilidades y nosotros como gobierno nunca hemos ocultado la cabeza frente a los problemas. Podemos ser optimistas, Transantiago va a funcionar bien. Transantiago debe responder mucho mejor".

Se siguen anunciando medidas de parche: prolongar la labor de monitores, modificar recorridos, fiscalizar el cumplimiento de la cantidad de buses comprometidos por contrato, mejorar frecuencias en la periferia, un plan de seguridad nocturna y de madrugada. Transantiago sigue preocupando al gobierno. Se han realizado Consejos de Gabinete, sesiones en el Congreso y reuniones extraordinarias de los ministros. Sin embargo, el sentir de la mayoría de la población del Gran Santiago es otro. Decenas de manifestaciones de pobladores y usuarios, cortes de calle, marchas y violentas protestas han ocurrido en la periferia y zonas perjudicadas por el plan: Maipú, San Bernardo, El Bosque, Lo Prado, Quinta Normal, Quilicura, Estación Central, Pudahuel, Cerro Navia, Lo Espejo, Pedro Aguirre Cerda, La Florida, Huechuraba, San Joaquín, Lo Barnechea, Puente Alto y Peñalolén, entre otras. Jubilados, discapacitados y personas afectadas han presentado recursos judiciales contra Transantiago al sentirse completamente discriminados en el nuevo sistema.

La presidenta Bachelet sigue respaldando completamente la gestión de las autoridades de Transportes, incluido al ex ministro Espejo y al actual ministro René Cortazar. Pero las estadísticas confirman que en horario punta y en la noche las frecuencias de recorridos de buses son completamente insuficientes e incluso

inexistentes, lo que genera atochamiento, enormes retrasos y un cada vez más creciente descontento. Sobre un 60 por ciento de los trabajadores registran atrasos en la llegada a sus trabajos por culpa del plan Transantiago.

Las multas cursadas a los operadores superan el millón y medio de dólares. Hace un mes, el gobierno dio plazo de quince días a las empresas para solucionar graves incumplimientos laborales: violaciones de contratos de trabajo -algunos firmados en blanco-, deficientes normas de higiene y seguridad, jornadas de trabajo, descansos irregulares, remuneraciones cuestionadas, nulas condiciones sanitarias y ambientales en lugares de trabajo, inexistencia de libros de asistencias, entre otras. Pero el plazo no se cumplió. La propia Dirección del Trabajo reconoció la necesidad de una urgente corrección de las condiciones laborales de cientos de choferes de las empresas operadoras del Transantiago. El gobierno ha sabido sortear hasta ahora dos paros de trabajadores, pero podrían venir otros.

Transantiago sólo ha significado para los usuarios más hacinamiento, aumento de horas de viaje, atochamiento en paraderos y entradas del Metro, incomodidad, disminución de horas de sueño, aumento de trasbordos, periferia sin buses y bajas frecuencias, discriminación y muertes, deteriorando gravemente las condiciones de vida de millones de santiaguinos.



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