

## **Transantiago : El tiempo se acabó**

**Arnaldo Pérez Guerra.** La Insignia. Chile, 19 mayo del 2007.



Este 17 de mayo, en el 4° Juzgado del Crimen de Santiago, Roberto Sone, dueño de la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM), interpuso una querrela criminal contra Andrés Navarro Haeussler y Raúl Véjar Olea, presidente y gerente general de Sonda S.A., respectivamente. Sone los acusa de violar la ley de Propiedad Industrial e Intelectual. Hasta ahora, ningún medio de comunicación ha informado de la acción criminal. En la querrela, se solicita al tribunal que ponga "fin inmediato a los actos que constituyen violación de derechos" y se someta a proceso, acuse y condene al máximo de las penas legales, indemnizaciones y pago de costas, además de ordenar la prisión preventiva de ambos. También busca se decrete una medida precautoria, retirando los contadores de pasajeros "instalados ilegalmente por Sonda" en los buses de los operadores del Transantiago, y el nombramiento de un "interventor" en la empresa tecnológica de Navarro Haeussler.

Sone solicitó al Departamento de Propiedad Industrial, en junio de 2003, la patente de invención del "equipo electrónico registrador de flujo de personas utilizando dispositivos de sensores de proximidad" -aparato conformado por un microcontrolador, dos sensores de proximidad y un puerto de comunicaciones montados en una placa de circuito-. Se trata de un sistema diseñado para "contar flujos de personas, discriminando cantidad y dirección", y que puede utilizarse tanto en vehículos de transporte de pasajeros como en cualquier otra aplicación. "En los 5.100 buses del Transantiago se han instalado estos contadores de pasajeros que utilizan dos sensores de proximidad, iguales a los protegidos por la patente de invención. (...) Los querrellados en forma reiterada han desconocido su autoría en el delito señalado", dice la querrela.

Tras adjudicar la licitación del Administrador Financiero del Transantiago (AFT) al Consorcio conformado por BancoEstado y los bancos de Chile, Santander Santiago, BCI, y CMR Falabella y Sonda, el Ministerio de Transportes, en agosto de 2005, autorizó al AFT para subcontratar a Sonda como "operador tecnológico del AFT". Al mes siguiente se aprobaron los "Proyectos Definitivos del AFT", con componentes

tecnológicos "elaborados por Sonda". A fines de septiembre de ese año, AFT y Sonda firmaron un "contrato de servicios tecnológicos". Sonda sería responsable de proveer e implementar, entre otras obligaciones, la tecnología de los buses del Transantiago. La empresa de Andrés Navarro debía proveer e instalar en cada bus un contador de pasajeros por cada puerta, dos validadores, cámaras de video, botón de pánico, GPS, pantalla de cristal líquido, y una unidad central. Pero Sonda realizó la oferta técnica a la licitación "utilizando el contador de pasajeros de Roberto Sone". "En la oferta técnica transcribió textualmente la memoria descriptiva del contador de pasajeros inventado por Roberto Sone: El contador de pasajeros instalado en los buses del Transantiago es una copia del invento protegido. Los querrelados Andrés Navarro y Raúl Véjar, en su calidad de presidente del directorio y gerente general de Sonda tuvieron acceso a todos y cada uno de los modelos de invención, procesos y software de la solución de Transporte Inteligente Multimodal (TIMM), según consta en el 'Acuerdo de Confidencialidad y no divulgación' suscrito entre las partes con fecha 8 de enero de 2005", dice el abogado de Roberto Sone y de TIMM, Mario Soazo.

El daño causado se estima en la querrela en 1.105.000 UF. Transantiago utiliza 26.000 contadores de pasajeros, uno por cada puerta de embarque de los buses. El valor de venta de cada contador es de 42,5 UF. "Resulta evidente que las conductas maliciosas destinadas a evadir el respeto de la propiedad industrial garantizada y amparada bajo la patente de invención son de enormes proporciones. Constituye un elemento de convicción esencial al momento de determinar las conductas desplegadas por los querrelados, el hecho de que precisamente se trata del presidente y gerente general de Sonda, empresa dedicada a la integración tecnológica, cuyo supuesto respeto de la propiedad intelectual e industrial es una de sus mayores fortalezas y pilares de existencia, y constituye reiteración la cantidad de unidades instaladas en los buses del Transantiago", agrega la querrela. Hasta ahora las autoridades guardan silencio de su actuación en este nuevo escándalo, bastante peor que el MOP-GATE.

### **Más de lo mismo**

"La gente sabe que Transantiago es un sistema privado de transportes y que hay empresas privadas que no han cumplido reiteradamente con sus compromisos. A esas empresas les digo: ¡El tiempo se les acabó!, ¡basta ya!, el Transantiago tiene que funcionar y bien, porque la gente lo necesita", dijo la presidenta Bachelet hace unos días. "No quiero pedir paciencia ni comprensión. Solo quiero decirles que esto se va a resolver y que he exigido que sea a la brevedad. Me parece inexcusable que voceros de la derecha sigan, por razones políticas, utilizando los sentimientos de la gente. Quienes están alertando sobre un posible estallido social demuestran una gran irresponsabilidad y es por eso que la ciudadanía no les entrega su confianza", agregó enérgica. Lo cierto es que Transantiago sigue sin funcionar.

Se decretó "suma urgencia" a los proyectos que disponen la "intervención de empresas" y el "traspaso de fondos" a Transantiago, mientras la creación de una Autoridad Metropolitana de Transportes tendrá "urgencia simple". De ser aprobada la nueva Autoridad Metropolitana de Transportes, controlará el Metro y coordinará a los ministerios de Vivienda, Transportes y Obras Públicas, asumiendo parte de la gestión y fiscalización del cuestionado plan de transportes. Se dice que "integrará" funciones de entes gubernamentales: "Es un ente autónomo, como ocurre con las superintendencias, que enmarca su acción dentro de las políticas del ministerio, pero tiene un grado de autonomía para su gestión", señaló el ministro Cortázar.

Informó, además, que el 90 por ciento de los 5.400 buses del Transantiago "cuenta con GPS operando". Se dijo en la prensa que, personalmente, "supervisó el funcionamiento del dispositivo en las oficinas de Transantiago".

"Los operadores ven con escepticismo el escenario y creen que el AFT no cumplirá. (...) De los buses que ya cuentan con GPS 'visibles' en los monitores de control de flota, los operadores advierten que fallan hasta en un 20 por ciento. 'Algunos se apagan y no sabemos dónde está el bus'. Los concesionarios de buses aclaran que GPS 'no es lo mismo que el software de gestión de flota', el verdadero cerebro para programar y controlar frecuencias. 'El GPS, a lo más, sirve como gestión de despacho, para ver si el bus salió o no, pero no es un software de gestión de flota. Eso, derechamente, no funciona'", informó La Nación, antes de que el plazo venciera. "La fiabilidad de los GPS no supera el 80 por ciento y el sistema de distribución de recaudación -clearing- genera desconfianza. (...) Las aprensiones de los operadores no son pocas. Derechamente auguran que las fallas tecnológicas continuarán, que los plazos entregados por el AFT no son del todo fiables, que el software de gestión de flota 'debe ser cambiado porque no sirve' y, que mientras el total de los dispositivos no esté operando, seguirán negándose a pagar por un servicio que no está satisfactoriamente brindado. (...) Un ítem es por validadores y clearing, pero como funciona el validador y no el clearing, no pagamos. El otro ítem es el de los GPS, software de gestión de flota, contador de personas, cámaras de seguridad, telemensajería, botón de pánico y otras cosas. Como nada de eso funciona, salvo una parte de los GPS, tampoco pagamos", dicen los operadores. 'La desconfianza con Sonda continúa'", agregaba La Nación Domingo.

### **Empresas ineficientes y fracasadas**

Por su parte, la ultraderechista UDI emplazó a Bachelet, y aseguró estar dispuesta a entregar "mayores recursos" que los 290 millones de dólares solicitados por el gobierno aunque sólo para inyectarlos a un "nuevo sistema": "Borrón y cuenta nueva con Transantiago, para eso tendrán nuestro apoyo y recursos. Insistir en el Transantiago es insistir en el castigo y la humillación a la gente. (...) El descontento e insatisfacción puede derivar en un estallido social, se está llegando al límite", sentenció la UDI.

Se sabe que los 290 millones de dólares sólo resolverían el déficit del Transantiago hasta diciembre y que se necesitarán más recursos. Andrés Velasco, ministro de Hacienda, explicó en el Congreso que la cuestionada fórmula con la que Metro contribuirá con 80 millones de dólares al sistema no es nueva, y que ya ha sido usada el 2005 y 2006. Pero la derecha levantó Transantiago como bandera ante la inacción, inoperancia e ineptitud gubernamental. "Transantiago está muerto y debe ser reemplazado por otro sistema", remachó el senador y presidente de la UDI Hernán Larraín, hace pocos días. A tres meses de iniciada su marcha, el Transantiago es un caos, el Metro colapsa, y los índices de contaminación y congestión no disminuyen.

Los senadores Alejandro Navarro (PS) y Nelson Ávila (PRSD) -que solicitaron en febrero pasado a la Contraloría investigar los graves incumplimientos de contrato del AFT y Sonda-, exigen "profundos cambios" y advirtieron que no apoyarán la ley que intenta inyectar 290 millones de dólares: "Queremos discutir el tema de fondo. Ni el gobierno ni Cortázar tienen garantizados nuestros votos", dicen. "Es impresentable que el AFT, es decir la instancia superior del sistema, compuesta por una serie de bancos, tenga que acudir al Metro para resolver un problema de

déficit", señala Ávila. "La ley de los 290 millones de dólares no pasará el Senado. Conuerdo plenamente con la propuesta de Eduardo Frei: crear un sistema de transporte estatal como en las grandes ciudades del mundo. Esto que parece tan obvio y evidente es el debate que nos ha faltado hasta ahora para no sólo parchar Transantiago, sino avanzar hacia la construcción de un sistema efectivamente público de transporte", agrega el senador Navarro.

Según el senador Navarro, Cortázar tendrá un difícil camino para conseguir votos pues su propuesta, "no convence ni garantiza una solución definitiva al problema". Ambos senadores rechazan que el actual sistema se sustente en un perverso "subsidio" estatal: "Hasta ahora la propuesta sólo es inyectar recursos al AFT, es decir, a empresas ineficientes y fracasadas". Señalan que al solicitar el listado de asesores jurídicos para la revisión de los contratos pactados entre el ministerio y el AFT, se encontraron con una "sorpresa": la contratación del estudio jurídico Phillipi y de abogados que hasta hace poco "defendían los intereses de las operadoras". Se sabe que Clemente Pérez, actual director de Metro, es parte del estudio de los abogados Guerrero, Olivos, Novoa y Errázuriz, hoy abogados del AFT.

Mientras Cortázar sigue "renegociando" contratos con los privados, el impulsor del traspaso de recursos del Metro al AFT es el cuestionado ministro Andrés Velasco. "Velasco tiene el respaldo de los ministros Cortázar, Bitrán y Ferreiro; y una estrecha relación con la presidenta Bachelet, quien lo consulta diariamente", reconocen en los pasillos de La Moneda. El 2002, Velasco -entonces profesor en la Universidad de Harvard-, y el director de la Comisión Nacional del Medioambiente (CONAMA) -futuro subsecretario de Transportes-, Guillermo Díaz -ambos ligados a Expansiva-, publicaron estudios sobre las deficiencias de la locomoción colectiva y los cambios que debía implementar Transantiago. Dos años después, en el Centro de Estudios Públicos (CEP), dieron a conocer otro trabajo: "Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público". Ninguna de sus predicciones se ha cumplido.

### **Incumplimientos graves y amistad**

Al interior del AFT hay inquietud por las consecuencias que tendrán las demandas de TIMM en contra de Sonda. Fuentes cercanas a TIMM reconocen que la querrela criminal presentada en el 4° Juzgado del Crimen de Santiago no es la última.

"Las demandas presentadas por Roberto Sone y su empresa TIMM afectarán las acciones de Sonda", reconoce un analista bursátil. "Todo el mercado está inquieto, mucho más los socios de Andrés Navarro en el AFT", agrega. "Si la demanda fuese exitosa, tendría un impacto severo en los resultados de Sonda S.A., ya que el monto representa un 85 por ciento de las ventas esperadas para 2007 y un 38 por ciento de su patrimonio bursátil. (...) Dada la cobertura que ha tenido esta noticia en la prensa local, no descartamos que exista una reacción negativa en el precio de la acción en el corto plazo", declaró la semana pasada la corredora Santander Investment. La Superintendencia de Valores y Seguros (SVS) solicitó a Sonda, entregar información oficial del litigio. Sonda, a través de su gerente general Raúl Vejar, contestó a través de un "hecho esencial", luego de una semana de presentadas demandas anteriores en el 29° Juzgado Civil de Santiago.

"Tenemos un contrato con el AFT del cual Sonda es un proveedor. Pero la mejor evidencia de que hay una responsabilidad tecnológica es que el mismo AFT nos entregó un programa para responder por los aspectos que debieron cumplir en 2006 y dar así un golpe de timón para corregir esto. Naturalmente, ello despeja

cualquier duda sobre si están al día todos los elementos tecnológicos. Hemos señalado una realidad: el AFT debió haber provisto al Transantiago de la tecnología para funcionar en forma eficaz, y ese contrato tiene incumplimientos graves", reconoció el ministro Cortazar a La Nación Domingo, y agregó que para "cambiar el pago garantizado a los operadores", es requisito contar con la tecnología. Se dijo que la tecnología estaría operativa el 10 de mayo, aunque el verdadero plazo era agosto de 2006. A pesar de las críticas, hasta ahora Sonda sigue incólume, gracias a sus "buenos amigos" en el gobierno y la oposición.

El propio Cortázar reconoció a La Nación Domingo su amistad con Andrés Navarro, el dueño de Sonda, aunque agregó: "Distingo muy bien entre las relaciones personales y las obligaciones de cada uno. Tengo un solo objetivo: asegurar que el sistema de transporte público se levante, que preste el servicio que las personas necesitan, asegurar que pongamos los elementos para construir un sistema eficaz y digno. Esa es mi responsabilidad, más allá de cualquier consideración personal". Su palabra y la de Bachelet siguen en entredicho.



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 