

Chile : Transantiago no funciona

Arnaldo Pérez Guerra. La Insignia. Chile, 6 febrero del 2007.

La incertidumbre sobre el funcionamiento de Transantiago continúa. El Administrador Financiero (AFT) -conformado por el BancoEstado, Banco Santander Chile, Banco de Chile y Banco de Crédito e Inversiones, y las empresas CMR Falabella y Sonda-, no ha cumplido con el contrato de licitación. Las autoridades lo saben, aunque los problemas no son nuevos. A poco de asumir como ministro de Transportes, Sergio Espejo debió anunciar que Transantiago no partiría en octubre de 2006 como había sido prometido, sino cuatro meses después. La postergación, al igual que las tres anteriores, se debió al retraso del AFT y particularmente de Sonda para implementar el sistema tecnológico. Un estudio de la Fundación Chile, al que sólo tuvieron acceso las autoridades, reveló que la responsabilidad de la suspensión recaía en el AFT.



Este 3 de febrero Transantiago enfrentó su primer ensayo, considerado un "éxito" por las autoridades. Sólo se verificó el cobrador electrónico de la tarjeta Bip! y personal de SERVIU se encargó de los desvíos de tránsito. Y es que a sólo días de su inicio, aún hay obras viales inconclusas. El gobierno ha reconocido que es inevitable que ocurran dificultades con "recorridos, coberturas y frecuencias". "El primero en responder a las dificultades del Transantiago seré yo", dijo el ministro Espejo, agregando que es muy probable que se "renegocien" los contratos de concesión: "Se ha planteado el interés por precisar el modo en que se distribuyen los recursos de la reserva técnica-operativa, en el evento que la recaudación fuese insuficiente, para proceder a los pagos", declaró al periódico *La Segunda*. Lo que no dijo es que las menores recaudaciones y los problemas técnicos se producirán porque la tecnología instalada por el AFT no funciona.

Incumplimiento

Mientras la cuenta regresiva de Transantiago avanza, las autoridades se apuran en deslindar responsabilidades en el AFT. Hace pocos días el ministro Sergio Espejo manifestó que la implementación de los validadores con tarjeta Bip! en todos los buses "es el compromiso que el Administrador Financiero tiene. Son ellos los que tienen que responder por eso y donde no respondan tendrán que hacerlo financieramente". Por su parte, Danilo Núñez, subsecretario del ramo, agregó: "No nos ponemos en la hipótesis de que no hayan validadores. La labor del AFT es implementar el sistema de pagos en cada uno de los buses. El 10 de febrero el validador va a tener que estar funcionando. La forma en que esto se haga la resolverá AFT", dijo.

La presidenta Michelle Bachelet declaró que no postergará Transantiago: "Nos hacemos cargo de que puede haber dificultades y lo que estamos haciendo es trabajar con un conjunto de actores, en el sector público y en el sector privado, para que primero las dificultades sean las menores posibles y si existen, se solucionen con la mayor brevedad. Atrasarlo significaría dejar más tiempo a Santiago sin un transporte como merece la gente". Por su parte, la Intendenta Adriana Delpiano, también afirmó que Transantiago tendrá "contratiempos".

Juan Carlos Latorre, presidente de la Comisión de Obras Públicas y Transportes de la Cámara de Diputados, manifestó su preocupación por el mal funcionamiento del AFT. Reconoció que no fue lo mejor el dejar la gestión de flota y la validación del medio de pago en sus manos: "Esa es una de las razones por las que Transantiago podría presentar dificultades y problemas en su cobertura. Esperamos que la responsabilidad sobre esa situación sea asumida por quien corresponda", dijo. El ministro se ha reunido privadamente con el presidente de Sonda, Andrés Navarro. Pero, a pocos días del inicio del nuevo sistema de transporte, aún quedan 2.400 buses sin el dispositivo de cobro electrónico por el que el gobierno pagó 18.000 dólares por cada uno.

Cuando el ministro fiscalizó personalmente, descubrió que la mitad de los validadores no funcionaba por supuestas "fallas del sistema". "Es muy probable que más de la mitad de los lectores fallen", aseguraron a *La Nación* ingenieros de la empresa Servicios Automáticos: "Los equipos proporcionados por el AFT no toleran exceso de vibraciones, humedad, magnetismo, campos de electricidad, golpes, ni bruscos lomos de toro. Se quedan pegados, se apagan. En lugar de no cobrar en cada trasbordo, a muchos les pasará que el lector le cobrará otro pasaje". El gobierno exigió al AFT resolver el problema: "Acá hay contratos de por medio. De retrasarse los trabajos las empresas se exponen a millonarias multas por incumplimiento", dijo el subsecretario. "Debieran tener más buses en condiciones de operar integralmente. No podemos tener un sistema que funcione a medias", dijo Sergio Espejo, reconociendo que el AFT no ha cumplido. Según fuentes ministeriales, en reuniones privadas con la gerencia del AFT, éstos nunca entregaron informes técnicos. El ministro dejó de entenderse con el gerente general del AFT, Enrique Méndez, e instruyó que todas las observaciones fueran hechas "por oficio".

El 29 de diciembre, el ministerio ordenó al AFT tener 800 buses con validadores para el 1° de enero, y 5.100 para el 10 de enero. Pero el AFT no cumplió. Cuando se anunció la cuarta postergación del Transantiago, Sergio Espejo también responsabilizó al AFT "por no ser capaz de instalar los validadores". AFT retrucó que todos estarían instalados y funcionando el 22 de octubre de 2006. Un informe del Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes afirma que más del 50 por ciento de los validadores no funcionan.

Será peor

El nuevo sistema de transportes deberá lidiar con 25 kilómetros de desvíos de tránsito, obras viales incompletas, congestión en horas punta, sindicatos de trabajadores y choferes que han anunciado movilizaciones y el Metro completamente colapsado con el colosal aumento de usuarios. En cinco puntos estratégicos para el flujo vehicular -Las Industrias, Pajaritos, Pedro Aguirre Cerda, Vicuña Mackenna y Las Rejas-Mapocho-, aún no terminan de construir los corredores exclusivos. Ya se anunció que los desvíos permanecerán hasta diciembre

de 2007. Además, la guía "De dónde para dónde" todavía no llega a todos los hogares de Santiago, como se prometió. Para los usuarios del transporte las obras viales incompletas se convertirán en un infierno, principalmente en marzo, cuando en la práctica se inicia el año laboral y los estudiantes retornan a clases.

El alcalde de San Joaquín, Sergio Echeverría, afirma que "los desvíos en Las Industrias están generando graves problemas en el sector de Carlos Valdovinos, una zona vial conflictiva. Pero en marzo será peor". Por su parte, Tomás Poblete, presidente de la comisión de Infraestructura del Gobierno Regional, manifestó a *El Mercurio*: "Hay demasiada improvisación, que pagaremos con tacos espantosos. Los buses nuevos pasarán por calles de tierra. Los paraderos no están listos y los terminales de buses tampoco". Otro miembro de la comisión, Pedro Saitz, agrega que "Transantiago ha vendido demasiadas ilusiones". El subsecretario Danilo Núñez reconoció que "el nuevo sistema de transportes, según lo que nos han señalado los expertos, es un proceso lento que al cabo de seis meses ya puede cuajar y funcionar".

Jovino Novoa, senador UDI y presidente de la comisión de Transporte de la Cámara Alta, dice que "la puesta en marcha del Transantiago se hizo de manera improvisada. Si Transantiago resulta un completo fracaso, las autoridades deberían tener un plan de contingencia. Incluso ver la forma de volver al sistema actual para hacer las correcciones que sean necesarias".



¿Por qué no funciona?

Según el contrato entre Sonda y el AFT, los ingresos de la empresa tecnológica de Andrés Navarro por doce años sumarán 428.005.531 dólares. Pero los verdaderos costos de implementación de la tecnología son impresionantemente menores. Sólo ascendían a 40.199.046 dólares. Sonda obtendrá cómodas ganancias de casi 400 millones de dólares por instalar la tecnología en los buses. Tecnología que hoy no

funciona y, además, no es la que Sonda presentó en el proceso de licitación del AFT.

Sonda ganó la licitación exhibiendo como propia una tecnología que no le pertenece. Utilizó información confidencial y tecnología de la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM) y de Roberto Sone -uno de los dueños de TIMM-, para adjudicarse el negocio del AFT. Se apropió de imágenes e información de equipos, e incluso citó como propia la experiencia de TIMM en proyectos de transporte internacionales en los cuales jamás participó. La empresa de Andrés Navarro plagió párrafos completos, dibujos y prácticamente todo el Manual de TIMM, usando su experiencia, *know how* y derechos protegidos por la ley de propiedad intelectual y la de propiedad industrial en su propio beneficio. Luego, desconoció cualquier relación con TIMM.

"TIMM exige el cumplimiento del contrato entre el Estado de Chile y el AFT. Esto es el cumplimiento de las bases de la licitación pública y de la oferta técnica, en cuya virtud se evaluó y adjudicó el AFT con nuestra tecnología y experiencia, y en la que expresamente se señaló que los proveedores de la tecnología eran las empresas Siemens y TIMM", dice el abogado Mario Soazo Rojas, representante de TIMM y de Roberto Sone.

"Exigimos al Estado y a sus autoridades, principalmente al ministro Espejo, que se fiscalice previa entrada en vigencia del Transantiago el cumplimiento de las bases de licitación pública. En las bases técnicas se exige toda la implementación al interior de los buses. Esto es un software de gestión de flota, el validador y el contador de personas, la instalación de GPS y unidades de monitoreo. Nada de esto se encuentra actualmente en funcionamiento en los buses. Existen más de dos mil buses sin ningún tipo de equipamiento. La Carta Gant de Transantiago venció respecto del AFT en mayo del año pasado. A esa fecha debieron haberse realizado marchas blancas, correcciones, comentarios, y no sucedió. Se prorrogó el Transantiago para implementar la infraestructura vial y la tecnología en los buses. En las bases se exige tecnología de punta. Sonda al presentar la oferta técnica utilizó los manuales de uso de las tecnologías de TIMM. Esa es la tecnología que se adjudicó realmente Transantiago. En la oferta técnica, asimismo, se dice expresamente que uno de los proveedores de la tecnología va a ser TIMM. Lo que hasta la fecha no ha sucedido. Lo que está instalando Sonda y el AFT en los buses simplemente no funciona. Los validadores en las ocasiones que funcionan lo hacen con un margen de error del 50 por ciento. Nuestra tecnología, respecto a ese punto en particular, cuenta con un 99,96 por ciento de eficacia. Y eso se encuentra certificado por SGS que, tras haber realizado la no menos importante cantidad de 4.633 operaciones de lectura, arrojó un margen de eficacia promedio equivalente al 99,94 por ciento", agrega Mario Soazo.

Pero las autoridades siguen diciendo que Transantiago funcionará y que las denuncias de TIMM son un problema entre privados. "Es un tema de derecho público. Las autoridades y Sonda han desviado la atención sosteniendo que es un problema entre privados. Aquí se están infringiendo normas de carácter constitucional, normas de derecho administrativo, la ley de bases sobre la Administración del Estado, leyes propias de las licitaciones. Normas de derecho público que deben ser garantizadas y su cumplimiento debe ser fiscalizado precisamente por las autoridades. Las acciones que TIMM pueda ejercer contra Sonda no están siendo discutidas. El ministro Espejo días atrás sostuvo por primera vez que el AFT, y Sonda en particular, deberían responder por la

implementación de la tecnología en los buses. Tuvo una reunión a puertas cerradas con el dueño de Sonda, Andrés Navarro. Pero después no hizo ninguna declaración. Todo contrato es ley para las partes y mayor envergadura tiene cuando se trata de un contrato con el Estado, que nos representa a todos los ciudadanos. Se debe exigir el cumplimiento de las bases de licitación, de la oferta técnica, y el gobierno debe fiscalizar la implementación de Transantiago antes, durante y después de su entrada en vigencia. ¿Dónde está la fiscalización y el cumplimiento de la ley?", se pregunta el abogado de TIMM.

Anexos Documentos (PDF)

1. [*Validador en el Manual TIMM \(2004\) y la Oferta Técnica del AFT \(Liberación.cl\).*](#)
2. [*Contador de Pasajeros en Manual TIMM \(2004\) y la Oferta Técnica del AFT \(Liberación.cl\).*](#)



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

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