

## **El negocio y los problemas del Transantiago**

**Arnaldo Pérez Guerra**

*Dossier de 7 artículos*

### **Freno a Transantiago**

**Arnaldo Pérez Guerra**

Fotografía de Jorge Zúñiga

A principios de agosto, Transantiago sufrió su primer paro. Cientos de choferes del nuevo sistema se movilizaron de madrugada en la Región Metropolitana. Las comunas más afectadas fueron las de la periferia, como Puente Alto, Huechuraba, La Florida y Pudahuel, entre otras. Pero sólo cuatro horas permanecieron detenidos más de 300 buses troncales y alimentadores de las concesionarias Inversiones Alsacia S.A. y Express Santiago Uno S.A.



El secretario regional ministerial (seremi) de Transportes, Pablo Rodríguez, se debió reunir con urgencia con representantes de los trabajadores y de las concesionarias. Los choferes de Transantiago reclamaban por problemas laborales que debieron solucionarse cuando empezó la marcha blanca del nuevo sistema de transportes. Por lo menos eso fue lo que les habían prometido las autoridades del gobierno de Ricardo Lagos, cuando se inició el largo y lento proceso de implementación de Transantiago. A pesar de las promesas, los choferes siguen reclamando por excesivas jornadas, el no pago de horas extras, la persistencia de contratos de medio tiempo y condiciones deficientes de seguridad e higiene, entre otras. Uno de los dirigentes, Manuel Zarricueta, fue enfático en señalar que el paro se debía a "reivindicaciones laborales, problemas en la seguridad, el trato indigno hacia los trabajadores y por las horas extras que no se están cancelando, además de la excesiva jornada laboral".

El paro -que causó estragos no sólo en Santiago-, fue rápidamente "sofocado" por las autoridades del transporte que temían una "escalada de movilizaciones". Con todo, se registraron paros parciales en las regiones de Tarapacá, Antofagasta, Copiapó, La Serena, del Maule, Araucanía y Los Lagos, principalmente, convocados por la Confederación Nacional de Regiones del Transporte Mayor de Pasajeros de Chile. Los empresarios microbuseros exigían que el Estado asumiera "el costo del transporte de los escolares" y pusiera "fin al impuesto específico al petróleo diesel". Finalmente, las autoridades del Ministerio de Transportes se reunieron en las instalaciones del Terminal de Puente Alto con los representantes de los choferes de Inversiones Alsacia S.A. y Express Santiago Uno S.A. y -en tiempo récord-, se estableció una "mesa de negociación" en la que participarán autoridades de los

ministerios del Trabajo y Transportes, de los sindicatos de choferes y representantes de las empresas concesionarias. Tan rápido como empezó el movimiento, terminó a las pocas horas.

Pero pocos recordaron que los problemas denunciados por los trabajadores debían haber estado solucionados hace meses, según la licitación del propio Transantiago y las autoridades. Sólo algunos diputados cuestionaron que el Plan Transantiago siga cometiendo irregularidades "que se había prometido terminar". "Transantiago todavía no entra en régimen pleno de funcionamiento y ya está sufriendo este tipo de paralizaciones que nos dijeron que no se producirían, ya que habría un 'respeto total' a las condiciones laborales de los choferes y que esto sería fiscalizado por las autoridades del Ministerio de Transportes. ¿Para qué ha servido entonces el Transantiago? Ni los usuarios ni los trabajadores del sector han notando ningún cambio ni mejoría en el servicio que se ofrecía antes", señaló preocupado el diputado DC Carlos Olivares. Parlamentarios de la opositora UDI y el oficialista PPD coincidieron en los cuestionamientos al Plan Transantiago, señalando que "los problemas se arrastran desde el gobierno anterior".

El subsecretario del Trabajo, Zarko Luksic, y el seremi de Transportes, Pablo Rodríguez, se han seguido reuniendo con representantes de las empresas concesionarias y de los sindicatos de la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte (CONUTT). Zarko Luksic debió reconocer que "es fundamental resolver una situación laboral compleja dentro del proceso de transición que vive el Transantiago hacia su instalación completa el próximo año". Por su parte, el Ministerio de Transportes anunció un "sumario" contra las empresas concesionarias Alsacia y Express por "no cumplir" con las condiciones laborales que se prometieron. Transantiago ha estado marcado por promesas y mentiras de grueso calibre.

### **Transantiago no funciona**

Aunque hasta ahora ha sido un buen negocio para la empresa Sonda y BancoEstado, Santander, Crédito e Inversiones, de Chile y CMR Falabella, que operan como Administradores Financieros del Transantiago (AFT), Transantiago no funciona. AFT tendrá a su cargo la gestión de por lo menos cinco millones de tarjetas Multivía, que representan más de 700 millones de dólares al año. Las autoridades han anunciado que en febrero de 2007 se iniciará la fase final del cuestionado plan. Las obras de infraestructura vial pendientes deberán concluir antes de esa fecha límite. El AFT fue adjudicado al BancoEstado y el Consorcio formado por un grupo de entidades bancarias y financieras, entre éstas Sonda - perteneciente al conocido empresario Andrés Navarro, cercano a la DC, pero que apoyó a Sebastián Piñera en la última elección-.

Sonda, NEC Chile y BancoEstado han sido acusados por la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM) -propiedad del multimillonario empresario mexicano Carlos Slim y del ingeniero chileno Roberto Sone-, de "apropiación indebida de información y tecnología", obtenida para ganar la licitación pública del sistema AFT. Un caso de "espionaje industrial". La apropiación de información y tecnología habría resultado clave para que Sonda y BancoEstado se adjudicaran el AFT. TIMM alega que dio a conocer "soluciones tecnológicas" a Sonda, NEC Chile y BancoEstado bajo "contratos de confidencialidad". Posteriormente, BancoEstado ganó la licitación del AFT. Públicamente se informó que el AFT se haría con "la solución técnica de Sonda S.A.". TIMM denuncia que su tecnología y experiencia en "monederos electrónicos" en México fue presentada a la licitación del AFT por Sonda y BancoEstado. Señala que con su "solución técnica" resultó "adjudicada" la

licitación, pero sin su consentimiento. Hasta ahora el gobierno ha guardado silencio.

TIMM presentó una demanda prejudicial probatoria en el 23° Juzgado de Civil de Santiago para que les fueran entregados los documentos con los que Sonda y BancoEstado se adjudicaron la licitación. TIMM ha anunciado que presentará querellas contra Sonda y su presidente Andrés Navarro, y contra BancoEstado y su ex presidente Javier Etcheberry. TIMM reclama una indemnización superior a los 360 millones de dólares.

La denuncia de TIMM pone en tela de juicio todo el proceso de licitación de Transantiago y el funcionamiento del AFT. Según el empresario Roberto Sone -uno de los dueños de TIMM-, la licitación pública ganada por Sonda y BancoEstado esta "viciada" por cuanto estas empresas presentaron como propias soluciones tecnológicas aportadas por TIMM.

Esta semana, Sonda demandó a TIMM ante el 28° Juzgado Civil de Santiago. Su gerente general, Raúl Véjar Olea, a través de los abogados Luis Vidal Hamilton-Toovey, Claudio Arellano y Elías de la Cruz, solicitaron al tribunal que se obligue a TIMM a presentar la querella anunciada dentro de un plazo determinado, "bajo apercibimiento de no ser posteriormente oída respecto de los derechos que ha afirmado tener en contra de Sonda, en razón de que ésta -según aquella parte afirma- habría gozado y estaría gozando ilegítimamente de información industrial y confidencial de TIMM, que involucraría patentes, marcas y derechos de propiedad intelectual de la demandada".

Pero en la querella, la empresa Sonda reconoce que "en el curso de la preparación del Anteproyecto necesario para participar en la propuesta pública del nuevo sistema de transporte público de Santiago, denominado Transantiago, Sonda S.A. colaboró con el Consorcio que conformaría posteriormente el Administrador Financiero del Transantiago (AFT), en la parte de servicios tecnológicos requeridos en el Anteproyecto, para lo cual sostuvo conversaciones y reuniones preliminares, entre otras empresas, con NEC Chile, quien a su vez incluía algunas componentes de la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM), así como con otras varias firmas proveedoras de productos y servicios tecnológicos (...) Para estos efectos, con algunas de éstas, Sonda suscribió acuerdos de confidencialidad. En particular, en el caso de TIMM, se firmó con ella un 'Acuerdo de Confidencialidad y No Divulgación' suscrito por instrumento privado el 8 de enero de 2005, con motivo del Estudio Preliminar de la Propuesta para la Licitación del Administrador Financiero de Transantiago (AFT), instrumento que obligaba a las partes a guardar reserva de todos los antecedentes confidenciales e información confidencial que se intercambiaran entre ellas".

Más adelante señala que "al momento de decidir respecto del Anteproyecto que Sonda propondría y finalmente entregó al Consorcio para postular a la Licitación - que luego se adjudicó-, no escogió no utilizó equipos ofrecidos por TIMM, pues tal empresa, sus equipos y su tecnología no cumplían con los requisitos establecidos en las Bases de Licitación. Por el contrario, Sonda utilizó equipos, información y tecnología de otras empresas proveedoras así como de dominio público". A mediados de julio, el vicepresidente de Sonda, Mario Pavón, había señalado en el diario La Segunda que "Sonda no tiene ni ha tenido relación de ningún tipo con TIMM". El propio presidente de Sonda, Andrés Navarro, afirmó en El Mercurio, días después, que "todo lo que dice (Roberto Sone) es falso. Nunca hemos tenido relación de ningún tipo con él". Sin embargo, en su querella reconocen que durante la

preparación de un "anteproyecto para participar en la licitación del AFT", Sonda S.A. "colaboró" con el Consorcio que posteriormente conformaría el AFT, y "sostuvo conversaciones" y reuniones preliminares, "entre otras empresas, con NEC Chile, quien a su vez incluía algunas componentes de la empresa Transporte Inteligente Multimodal (TIMM)", y que para estos efectos, con algunas de estas empresas, Sonda suscribió acuerdos de confidencialidad. Sonda admite que, en el caso de TIMM, firmó un "acuerdo de confidencialidad y no divulgación" -suscrito por instrumento privado el 8 de enero de 2005-, para un "Estudio preliminar de la propuesta para la licitación del Administrador Financiero de Transantiago (AFT)". Según TIMM, la propuesta tecnológica entregada por Sonda y NEC Chile a BancoEstado para ganar la licitación del AFT es prácticamente una "copia textual" del Manual tecnológico de TIMM. Transantiago y las autoridades ministeriales "respaldaron" la tecnología de TIMM, incluso asignándole una nota "6.5, por su efectividad". Pero hoy Sonda S.A. manifiesta que la tecnología de TIMM no fue la que finalmente ocupó, aunque reconoce que "conversó", "firmó contratos" y "encargó" a TIMM estudios tecnológicos.

¿Qué ocurrirá? Mientras se desarrolle la batalla judicial entre las empresas TIMM y Sonda, el Plan Transantiago seguirá frenado y cuestionado.

## **Empresarios y lobystas a la expectativa por Transantiago**

**Arnaldo Pérez Guerra Julio 2006**



Según las bases de licitación de Transantiago, se establecía la posibilidad que el Ministerio de Transportes aplicara dos retrasos.

Durante el gobierno de Ricardo Lagos, las dos se hicieron efectivas. Pero a principios de mayo, las autoridades firmaron un "acuerdo" con la mayoría de los operadores para postergarlo "definitivamente" hasta febrero de 2007, evitando la presentación de demandas. SuBus, liderada por Héctor Moya -actual militante de la derechista Renovación Nacional (RN) y ex

militante del MAPU durante la Unidad Popular-, se negó a suscribir el acuerdo, intentando forzar una "negociación" con el Gobierno.

No le fue bien en su intento. Según las autoridades, SuBus -que posee capitales del grupo colombiano Fanalca-, no habría cumplido los requisitos técnicos y arriesgaba "la caducidad de la concesión". RedBus, de propiedad de José Yuraszeck -militante de la ultraderechista UDI-, esbozó un camino similar buscando una "indemnización" por los millonarios ingresos no percibidos durante los meses que Transantiago esté postergado.

Según la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), la mayoría de las concesionarias han registrado pérdidas por sobre los 19.200 millones de pesos durante los primeros meses de 2006. Sólo uno de los diez concesionarios - Servicio de Transporte de Personas-, terminó con números "azules" y tuvo utilidades.



Las mayores pérdidas se anotaron en SuBus, con 7.307 millones; Alsacia, con 6.378 millones; y Express de Santiago, con 4.762 millones. Cifras "rojas" para el empresariado transnacional y sus "socios" nacionales. Alsacia y Express también poseen capitales colombianos: los hermanos y empresarios Carlos y Mario Ríos Velilla.

A pesar de la dura advertencia gubernamental de que "no habría indemnizaciones" o se "caducarían contratos", se dejó entrever que una solución -para evitar estancamientos judiciales- será el aumento de las tarifas del pasaje y las tarjetas. Pero el gobierno no quiere más problemas. Es mucho el dinero que los empresarios pierden cada día que pasa.

La querrela anunciada por la empresa mexicana TIMM -del grupo Inbursa, cuyo dueño es el multimillonario Carlos Slim Helú- contra los operadores del AFT significará una nueva piedra en el zapato y probablemente nuevas postergaciones de Transantiago, convertido ya en una pesadilla para el gobierno.

El mexicano Slim Helú posee variados negocios e intereses en Chile. Es dueño de Telmex y Smartcom, entre otras empresas. Su fortuna -calculada en más de 30.000 millones de dólares (2005)-, es la tercera más grande del mundo.

### **Plenos poderes**

Pero la amplitud de sus negocios también podría jugarle en contra o "ponerlo en aprietos". La querrela de TIMM lo opondrá a Sonda S.A., BancoEstado y las autoridades chilenas. BancoEstado es el principal cliente de Telmex y, sin duda, presionará por que todo quede en nada y seguir haciendo "buenos negocios". Algunos esperan -e intentan- que el mexicano Slim desista de una querrela contra el AFT.



Se dice que grandes clientes preferirían que "no presionara el frágil mercado chileno". Pero Slim Helú siempre ha sido hábil en los negocios. Consorcios y hombres de empresa siguen a la expectativa. Quieren saber qué hará Carlos Slim si hay algún "conflicto de intereses" entre sus empresas y sus grandes clientes.

La querrela contra el AFT pronto se presentará, y eso significa que Carlos Slim -que controla el 55 por ciento de la sociedad- apoya a Roberto Sone, el otro dueño de TIMM, quien viajó a Santiago con "plenos poderes" para demandar a Sonda S.A. por "apropiación indebida de tecnología". El Ministro de Transporte Sergio Espejo aseguró que "no existirán nuevos retrasos en la implementación del Transantiago". En círculos oficiales, se sabe lo que podría suceder si la querrela contra el AFT significa un nuevo aplazamiento de Transantiago. Espejo insiste en asegurar que el 10 de febrero próximo los "5.500 buses que integrarán el nuevo parque de máquinas estarán operativos". Sin embargo, hoy apenas 300 buses cuentan con el equipamiento tecnológico necesario. Las autoridades hablan de una "estrategia de implementación gradual". Sobre los cuestionamientos a la licitación que adjudicó el AFT al consorcio formado por BancoEstado, Sonda y otras entidades financieras y bancos, y el robo de tecnología, han guardado silencio.

Pero los parlamentarios y autoridades están inquietos. Se inició una ofensiva comunicacional para dar la impresión que Transantiago "no tiene problemas". Sin embargo, diputados y senadores se han reunido con el ministro Espejo, y le han hecho ver sus "dudas". Espejo ha preferido repetir que "todas las máquinas nuevas contarán con equipos como contador electrónico de pasajeros, validador para el pago de pasajes con tarjeta Multivia y dispositivo de pago exacto con monedas, entre otros. Todo estará listo en la fecha indicada". Las dudas persisten. Transantiago podría venirse abajo.

También surgen críticas de los usuarios tras el anuncio del AFT esta semana: "Si alguien paga con una moneda y la tarifa es menor a la ingresada, la máquina no le dará vuelto, con el objetivo de incentivar el uso masificado de la tarjeta". Se informó que "sólo en algunos buses de Transantiago podrá pagarse la tarifa con dinero en efectivo y a un costo mayor para los usuarios".

Enrique Méndez, gerente general del Administrador Financiero del Transantiago (AFT), señaló que "en caso que una persona no cuente con su tarjeta o no tenga fondos en su tarjeta, o haya utilizado un fondo que se llama de emergencia para un viaje extraordinario, en caso de que no le quede la totalidad y esté fuera del horario comercial, tiene la posibilidad, en algunos buses, de pagar con monedas. Si paga con una moneda y la tarifa es menor a la ingresada, no va a haber vuelto. Es una especie de penalización para incentivar el uso masificado de la tarjeta".

Méndez aseguró que el proceso de equipamiento de elementos tecnológicos y de seguridad en los buses estará finalizado en diciembre de 2006, dos meses antes de la puesta en marcha del Transantiago. Nada ha dicho de los cuestionamientos a la licitación del AFT y de una probable judicialización del asunto.

Los empresarios y lobystas que quieren que Transantiago "no tenga problemas" ya han iniciado sus "oficios". Entre ellos, el actual presidente de Inversiones Alsacia, el socialista, ex ministro del Trabajo y ex jefe de comunicaciones de la candidatura de Michelle Bachelet, Ricardo Solari. El directorio de Inversiones Alsacia está conformado, además, por Ricardo Bartel, Juan Antonio Guzmán, Heriberto Urzúa, Carlos y Francisco Ríos. En enero, renunciaron Fabio Junca y Blas Tomic, este último para integrarse al comando de Michelle Bachelet, hoy flamante presidenta de Chile.



**Fotos:**

1. Roberto Sone, uno de los dueños de TIMM.
2. Carlos Slim, dueño de TIMM y el grupo Inbursa.
3. José Yuraszeck, dueño de RedBus.
4. Ricardo Solari, presidente de Inversiones Alsacia.

## Chile: La ilegalidad de Transantiago

**Arnaldo Pérez Guerra**

Hasta ahora y a pesar de las demoras en su implementación a cabalidad Transantiago ha sido un buen negocio para algunos. BancoEstado, Banco Santander, Banco de Crédito e Inversiones, Banco de Chile, Sonda y CMR Falabella, operarán como Administradores Financieros del Transantiago (AFT), gracias al sistema de tarjetas Multivía. Ganarán millones de dólares en la implementación y operación del sistema. Pero hay dudas sobre la legalidad de la licitación que ganaron estas entidades financieras.

Según los gremios del transporte, el pasaje aumentará. La tarifa saldrá del valor de los servicios prestados por las empresas de buses, el costo operacional que cobrará el AFT por gestionar los recursos y su remuneración fija asociada a la red de carga, más el valor por el sistema de gestión que incluye la atención de millones de pasajeros al día. AFT administrará, recaudará y distribuirá los ingresos entre los operadores. Además comercializará la tarjeta Multivía, proveyendo, manteniendo y operando todo el equipamiento necesario para el funcionamiento de la tarifa integrada, custodiando la Reserva Técnica Operativa que -se dice- asegurará la estabilidad del sistema. AFT también deberá "proveer de la tecnológica asociada al apoyo a la gestión operativa de los futuros concesionarios". Este último punto se ha convertido en el entuerto.

AFT tendrá a su cargo la gestión de por lo menos 5 millones de tarjetas Multivía, equivalentes a los viajes diarios que realizan los pasajeros del transporte público de Santiago. Son más de 700 millones de dólares al año, según las propias palabras del ex subsecretario de Transportes, Guillermo Díaz. Y esas cifras podrían aumentar. Pero el negocio redondo del consorcio podría venirse abajo. El año pasado y ante los primeros problemas de recorridos y demoras en el Transantiago, el diputado Pedro Sainz (PPD), atribuyó los inconvenientes a una mala evaluación técnica y a la manera cómo se licitó: "No se consideró la experiencia de las empresas ligadas al transporte y, por lo tanto, no hay una medición efectiva del tipo de empresa que se necesita para un transporte de calidad. Queda demostrado que aquí lo único que se consideró fue el factor económico".

### **Siguen las postergaciones**

Las autoridades anunciaron que el 10 de febrero de 2007 se iniciará la fase final de Transantiago. Según el ministro de Transportes, Sergio Espejo, pronto -en octubre- se implementará el Sistema de Información y Atención al Usuario (Siaut). Todas las obras de infraestructura vial pendientes deberán concluir antes de febrero. No



parece posible conociendo las negligencias del MOP, el SERVIU y los municipios. Según las autoridades se pondrá en marcha el pago de pasajes con “tarjetas magnéticas” y en diciembre todos los buses “contarán con la tecnología necesaria”. Tampoco parece muy real el anuncio. “Transantiago parte en febrero sí o sí”, ha dicho el ministro Espejo. Pero las empresas SuBus y Red Bus aún no llegan a un acuerdo con las autoridades tras alegar que la última “postergación” del plan -que debería haber estado en marcha en octubre de 2006- se les generó problemas financieros. Quieren ser “indemnizados”. El dueño de SuBus, el empresario y ex dirigente camionero Héctor Moya, militante de RN y ex MAPU durante el gobierno de la Unidad Popular; y Red Bus, encabezada por el cuestionado empresario UDI José Yuraszeck están presionando a las autoridades para ser compensados económicamente. En mayo pasado, tras la sesión de la Comisión de Obras Públicas y Transportes de la Cámara de Diputados, ocho de las diez firmas llegaron a un acuerdo con las autoridades. SuBus y Red Bus anunciaron que iniciarían acciones legales.

A mediados de mayo también se dijo que TransValparaíso estará operativo desde el segundo semestre. La Secretaría Regional Ministerial de Transportes recién seleccionó a las empresas y declaró tres recorridos “desiertos”. Es muy posible que los plazos estipulados también sean modificados a última hora. Las empresas seleccionadas fueron Trolebuses de Chile S.A., Transportes Fenur S.A., Viña Bus S.A., Sociedad de Transportes Sol y Mar S.A., Viña Bus S.A., Buses del Gran Valparaíso S.A. y Transportes de Pasajeros Top Tur S.A.

“No corresponde indemnizar a nadie porque el sistema permite cambios en su partida. El fisco no tiene responsabilidades en esta materia. Si alguien pretendiera hacerlas exigibles, pues tendrán que resolverlo los tribunales”, dijo el ministro Ricardo Lagos Weber en clara alusión a Héctor Moya y José Yuraszeck. De paso, exigió explicaciones a los empresarios: “Hay cuestiones que aún no están al día”. La Presidenta Bachelet no se quedó atrás y dijo: “Asumiremos la responsabilidad de tomar esta decisión, pero también los usuarios y los empresarios. Transantiago es un paquete de iniciativas, obras públicas, información a los usuarios, tarjetas de pago, en fin, todo un sistema. No es posible que una parte se inicie mientras la otra no funciona. Hay dos licitaciones que se han atrasado porque hubo que declarar desierta una de ellas”.



### **Y qué dirá el gobierno de esto**

El Administrador Financiero del Transantiago (AFT) fue adjudicado por el Ministerio de Transportes al BancoEstado y un grupo de entidades bancarias, entre estas la empresa Sonda. El empresario Andrés Navarro - quien apoyó a Sebastián Piñera en la última elección presidencial- es dueño de Sonda y posee importantes contratos con el Registro Civil y otras ramas del Estado. Sonda, NEC Chile y BancoEstado han sido acusados por la empresa Transporte Inteligente Intermodal (TIMM) -propiedad

del empresario mexicano Carlos Slim y del ingeniero chileno Roberto Sone-, de “apropiación indebida de información y tecnología” obtenida para ganar la licitación pública del sistema AFT. Un caso de “espionaje industrial”. Un grupo de abogados del estudio Chadwick & Aldunate presentó ante el 23° Juzgado Civil de Santiago



pruebas y documentos intercambiados entre estas empresas antes y durante el proceso de licitación. La apropiación de información y tecnología fue clave para que Sonda, NEC Chile y BancoEstado se adjudicaran la licitación del AFT, sistema de control de pagos en el que los usuarios utilizarán tarjetas Multivías.

Según La Tercera, Sone - MSc. en ingeniería de producción especializado en robótica-, a mediados de 2002 viajó a La Habana invitado por el Ministerio de Industria y Tecnología de Cuba. Allí sostuvo una serie de encuentros con expertos en informática y la creación de equipos electrónicos. La idea de Sone era reemplazar el dinero por una tarjeta magnética. “Un alto dignatario” del Palacio de la Revolución se habría contactado con el millonario Carlos Slim, quien finalmente lo contrató para implementar el sistema junto al departamento de Tarjetas Inteligentes de Inbursa, banco de su propiedad.

Slim es dueño de Telmex, Telcel y Smartcom y de una fortuna que se calculaba hace algunos años en 7.400 millones de dólares, la tercera más grande del mundo según la revista Forbes. TIMM desarrolló “soluciones tecnológicas” y posee “patentes de invención” desarrolladas para funcionar como una solución técnica para el AFT. Un 55 por ciento de TIMM es propiedad del grupo Inbursa -cuyo dueño es Slim-, y el 45 por ciento restante está en manos del chileno Roberto Sone.

Se sabe que TIMM dio a conocer sus “soluciones tecnológicas” a Sonda y BancoEstado bajo contratos de confidencialidad. Posteriormente, BancoEstado ganó la licitación para operar el AFT, lo que significaba -según el MOP-, administrar 700 millones de dólares anuales durante 12 años. Pero el MOP informó que todo esto se haría con “la solución técnica de Sonda S.A.”. Por intermedio del entonces jefe técnico del plan Transantiago, Andrés Silva, la empresa TIMM se enteró que su tecnología y experiencia en “monederos electrónicos” en México había sido presentada en Chile a la licitación al AFT por Sonda y BancoEstado, luego de sus conversaciones. La “solución técnica” resultó “adjudicada” en la propuesta pública, pero “sin el consentimiento” de TIMM.

Hasta ahora el gobierno ha guardado silencio sobre el caso. TIMM intentó obtener copia de la “propuesta” presentada por BancoEstado ante la licitación del AFT sin resultados. Ni BancoEstado, ni el MOP o Sonda respondieron sus demandas. Sólo después de una resolución en tribunales, luego que TIMM presentara una demanda prejudicial probatoria para exigir le fueran entregados esos documentos, accedieron.

La causa se tramitó en el 23° Juzgado de Civil de Santiago. El juez Rubén Mejía ordenó a BancoEstado, a Sonda y NEC Chile la entrega de la documentación. La resolución demuestra que fue la “solución técnica” de TIMM y su experiencia en “monederos electrónicos” en el grupo financiero Inbursa de México lo que presentó Sonda como propios, tanto en la documentación que BancoEstado adjuntó a la licitación como en lo que Sonda entregó a BancoEstado.

En los próximos días se presentarán querrelas criminales en contra de Sonda y su presidente Andrés Navarro- y contra BancoEstado y su ex presidente Javier Etcheberry, y demandas civiles por daños, generando un serio cuestionamiento a la adjudicación de la licitación del AFT y el propio Transantiago. TIMM reclama una indemnización superior a los 300 millones de dólares.

La demanda pone en tela de juicio todo el proceso de licitación de Transantiago. Señalada como una de las grandes realizaciones del gobierno de Ricardo Lagos.

Según Roberto Sone la licitación pública ganada por Sonda y BancoEstado esta “viciada” por cuanto estas empresas presentaron como propias soluciones tecnológicas aportadas por TIMM. Se trataría de una “apropiación indebida de patentes e invenciones”. Cuando TIMM dio a conocer su “solución técnica” a Sonda y BancoEstado era para ser analizada sujeta a contratos de confidencialidad que se limitaron a un mero estudio preliminar anterior a cualquier propuesta.

BancoEstado ganó la licitación para operar el AFT con la solución técnica de Sonda S.A., sin el consentimiento de TIMM: “Pese a la negativa inicial de los involucrados de mostrar a TIMM la propuesta hecha ante el Ministerio de Transportes, el estudio de abogados Chadwick y Aldunate logró que el Juez del 23° Juzgado Civil de Santiago ordenara a BancoEstado, Sonda y NEC Chile exhibir los documentos de la propuesta pública que antes sistemáticamente se habían negado a mostrar, quedando a la vista que fue la solución técnica de TIMM lo que presentó Sonda y BancoEstado como propias. Hasta ahora hemos esperado una negociación y solución a esto de parte del AFT y las autoridades que están enteradas de lo que sucede, pese a que hoy BancoEstado asegura que ‘nunca supo’ que habíamos quedado fuera de la licitación. Sólo hemos recibido una posibilidad de ‘arreglo’ por parte de NEC Chile, que es absolutamente irrisoria. BancoEstado y Sonda no han ofrecido nada. Buscamos una compensación económica que esté acorde con los montos que están en juego en este negocio -alrededor de 300 millones de dólares-, o bien, que se nos deje instalar la solución que verdaderamente ganó el Transantiago, la nuestra. De otra forma estas empresas y Transantiago estarán operando en la ilegalidad”, señala desde México el ingeniero Roberto Sone.

## Los secretos de Transantiago

**Arnaldo Pérez Guerra**

Fotos: **Jorge Zúñiga**



*A pesar de las demoras en la implementación de Transantiago, sigue siendo un buen negocio. BancoEstado junto con Sonda S.A. y los bancos Santander, Crédito e Inversiones y Chile, además, de CMR Falabella, operarán como Administradores Financieros del Transantiago, conocido como AFT. Ganarán millones de dólares en la implementación del sistema.*

*Pero hay serias dudas sobre la legalidad de la licitación que ganaron. AFT gestionará unas 5 millones de tarjetas Multivía, traducidas en más de 700 millones de dólares al año. Sonda, NEC Chile y BancoEstado están siendo acusados por Transporte Inteligente Multimodal (TIMM) de “apropiación indebida de información y tecnología” obtenida para ganar la licitación del sistema AFT.*

TIMM dio a conocer sus “soluciones tecnológicas” a Sonda y BancoEstado bajo contratos de confidencialidad. Pero, posteriormente, BancoEstado ganó la licitación del AFT junto con Sonda -que implementaría el soporte tecnológico- presentando la

tecnología de TIMM sin su consentimiento. El caso pone en tela de juicio todo el proceso de licitación de Transantiago. Conversamos con Roberto Sone, en su breve paso por Chile.

Ingeniero experto en robótica, Sone es director general de TIMM, con sede en México. Un 55 por ciento de TIMM es del Grupo Financiero Inbursa -cuyo dueño es el multimillonario Carlos Slim-, el 45 por ciento restante pertenece a Sone. TIMM, empresa tecnológica dedicada a los medios de pago en el transporte público por medio de tarjetas inteligentes, inicialmente vendió licencias para NEC en toda Latinoamérica, partiendo en Brasil, Colombia, Argentina, Uruguay, Paraguay y, finalmente, Chile. En México posee negocios junto a Seguros Inbursa. Pensó en incorporar las tarjetas al transporte público mucho antes que existiera Transantiago. Semanalmente se reunía con dirigentes del transporte en Concepción y Valparaíso buscando idear un sistema tecnológico que mejorara el servicio de transporte a través de tarjetas inteligentes, haciéndolo eficiente, sin monedas de por medio y sin mermas de dinero. Sone ideó la tecnología o -cómo él dice-, “puso los cables” a un diseño conjunto en que participaron los propios microbuseros. Pero el gobierno les dijo que esperaran, que no lo hicieran en regiones porque estaba en ciernes un proyecto llamado Transantiago.

### **Apropiación indebida de tecnología**

“La idea original, aparte de idear un sistema de tarjetas para el pago del pasaje, mejorando de paso el transporte público, era que ésta sirviera para obtener o pagar servicios, comprar en supermercados, cancelar cuentas. Quienes la usaran podrían recibir descuentos importantes en tiendas y comercios. ¿Qué significaba eso? Subirles un porcentaje de su sueldo a los usuarios del transporte, es decir, al ochenta por ciento de la población no ‘bancarizada’, que no tiene cuenta corriente ni Visa o Master, que no accede a créditos. ¿Por qué no entregarles una tarjeta inteligente multipropósito si la tecnología ya lo permite? La tarjeta de pago también podría transformarse en una cuenta de ahorro”, dice.

“Pensábamos en beneficiar al 80 por ciento de la población no bancarizada. Las instituciones financieras y bancos se peleaban a los usuarios de tarjetas, el veinte por ciento de la población, bajándoles las tasas de interés, dándoles premios. Nadie se preocupaba del ochenta por ciento restante. Hoy, la idea original se perdió. Los bancos sólo están pensando en ganar más dinero. El sistema de tarjetas no fue creado para que un banco o una empresa ganaran dinero, sino para que la mayoría de la población tuviera acceso. Actualmente, casi todo el comercio se verifica con tarjetas y cada vez se expandirá más. Si quieres comprar en internet, cargar a una cuenta, pagar en una tienda, necesitas una tarjeta, si no estás fuera. Nuestra idea al bancarizar al 80 por ciento de la gente era que todos, al acceder a tarjetas multipropósito, pudieran tener los mismos derechos y oportunidades en el mercado. De otra forma, se sigue aumentando la brecha entre ricos y pobres, alejando a los sectores modestos del acceso a nuevas tecnologías”, agrega.

### **- ¿Hace cuánto tiempo que TIMM viene trabajando en esta tecnología?**

- “Unos cuatro años. Firmamos un contrato de ‘confidencialidad’ con Sonda para entregarle información tecnológica. El contrato de confidencialidad era para hacer un preestudio al Transantiago y ver la posibilidad de participar como parte tecnológica en el AFT. En base a este estudio, Sonda revisaría si ocupaba o no nuestra tecnología para presentarse a la licitación del Transantiago junto con BancoEstado”.

### **- ¿Ustedes irían asociados con el BancoEstado en el negocio?**

- “Dependía del estudio preliminar. Para eso entregamos la información. Si ellos veían que nuestra tecnología les interesaba y les servía, podíamos haber participado como proveedores de ésta”.

**- ¿Las conversaciones con Sonda y BancoEstado cuando ocurrieron?**

- “En febrero de 2005, en Santiago. Estuve con ejecutivos de Sonda y me entrevisté para esto con Andrés Navarro. Supimos por la prensa que BancoEstado había ganado la licitación con un consorcio formado, entre otros, por Sonda, que proveería la tecnología. Nosotros no sabíamos en ese momento si era o no nuestra tecnología. Suponíamos que no porque no habíamos llegado a ningún acuerdo comercial”.

**- ¿Cómo se enteran que había sido ocupada la tecnología de TIMM?**

- “Un personero de Transantiago extraoficialmente nos dijo que estaba ‘preocupado’ porque ‘la tecnología de Transantiago, que era la de TIMM, la estaban cambiando para el proyecto final’. O sea, BancoEstado postuló a la licitación junto con Sonda como socio tecnológico, presentando la tecnología de TIMM dentro de los buses. Así la ganaron. Pero, para el proyecto final, que debía cumplirse en algunos meses más, intentaron colocar una tecnología distinta. A la gente de Transantiago le preocupaba que esta tecnología ‘distinta’ pudiera ser ‘experimental’. Estaban un poco preocupados porque ‘se estaba haciendo prácticamente un experimento con 5.200 buses, y querían conversar eso con nosotros, con TIMM. Ahí nos enteramos que la licitación que ganó lo hizo con nuestra tecnología”.

**- ¿Qué explicación les dio BancoEstado? ¿Al ganar una licitación con tecnología que no les pertenece estarían cometiendo un delito?**

- “Así lo vemos nosotros. Inicialmente, cuando supimos que nuestra tecnología había sido usada para ganar la licitación, conversamos directamente con BancoEstado, Sonda, NEC y todos los involucrados. Pero, todos negaron que hubiese sido nuestra tecnología la que ganó la licitación. Debimos pedir al Ministerio de Transporte los documentos de la licitación. Nos costó mucho acceder a ellos. La pedimos a través del abogado Santiago Montt y obtuvimos ningún resultado. Contratamos al estudio Chadwick y Aldunate para que exigieran la información y nos fuera entregada. Los abogados trataron con el Ministerio y se puso una demanda prejudicial probatoria en el 23° Juzgado del Crimen de Santiago para solicitar al tribunal que Sonda nos entregara la información que le envió a BancoEstado y, a su vez, que BancoEstado nos entregara los documentos con los que postuló a la licitación. A principios de enero de este año fue acogida nuestra demanda por el tribunal. Al ver los documentos que había entregado Sonda a BancoEstado y los que BancoEstado presentó a la licitación, nos dimos cuenta que contenían nuestra tecnología sin ningún lugar a dudas. No estamos hablando de fotos o de un papel. Incluso ocupan nuestra redacción. Es nuestra tecnología y también la forma de implementarla. La ‘experiencia’ que se muestra es la experiencia de TIMM e Inbursa en México. Se habla de tarjetas en cines, gasolineras, tarjetas inteligentes en distintos rubros. Y en todas se nos menciona. Cualquiera puede solicitar los papeles en el 23° Juzgado y revisar el Anexo Técnico y Antecedentes del Proveedor Tecnológico, y se darán cuenta. En los antecedentes del Anexo Técnico se dice ‘trabajamos con TIMM’. Dice: ‘Sonda trabaja con TIMM’. Por eso, me extraña mucho lo que ha aparecido en El Mercurio y La Segunda, donde se dice que Sonda señala que no nos conoce. Cualquiera puede revisar los escritos de los abogados de Sonda y BancoEstado donde dicen que sí tuvieron relación con nosotros y que sí recibieron información nuestra”.



**- ¿En qué consiste esta tecnología?**

- “Es todo el equipamiento al interior del bus, de manera que cuando el usuario pague con la tarjeta, una central reciba la información. Además, el medio de pago, el GPS, los sensores de puertas, las pantallas de información al conductor, el contador de personas, el software de mapas en la central para visualizar todos los buses, la forma de recarga de las tarjetas, manuales y en puntos fijos, y la circulación, cambios de recorridos, asignación de éstos y frecuencias de los buses. Todo eso lo presentó Sonda sin tener nuestra autorización”.

**- ¿Luego de enterarse de esto y revisar los documentos, qué decidieron?**

- “Supimos en enero. Justo vino el feriado del Juzgado y nos demoramos por eso. Intentamos tener acercamientos con distintos personeros de Transantiago, Sonda y BancoEstado, pero no tuvimos buenos resultados. Por eso decidimos presentar querrelas, demandas y lo que sea necesario para restablecer nuestros derechos, la legalidad, además que se nos indemnice por el perjuicio que se nos causó o que se nos deje instalar la tecnología al AFT porque es la que realmente ganó la licitación. Parece que esto último es imposible, así que quedaría el camino de la indemnización”.

**- ¿De cuánto dinero estamos hablando?**

- “De 360 millones de dólares, que el monto del contrato entre el proveedor tecnológico y el AFT, en este caso de Sonda con el AFT. Son 360 millones de dólares por 12 años de prestación del servicio. Eso ha aparecido en los periódicos chilenos. El estudio de abogados Colombara Olmedo está recabando los últimos antecedentes para presentar las acciones en el tribunal. Acabo de firmar un patrocinio. Tenemos las copias de los documentos firmados, los que están en el 23° Juzgado, documentos de la parte técnica, antecedentes del proveedor tecnológico del AFT, y otros que nos reservamos de dar a conocer todavía”.

**- ¿Qué ha dicho BancoEstado?**

- “Dicen que sólo son responsables del componente bancario del asunto y no de lo tecnológico, que fue visto por Sonda. Puede que tengan razón, pero Sonda dice que el problema es de NEC. En la documentación que está en el 23° Juzgado, todos los papeles que entregó Sonda a BancoEstado llevan logo”.

**- Transantiago ha sido pospuesto en cuatro oportunidades y se ha dicho que el AFT no está listo, que presenta problemas...**

- "Todo indica que los atrasos de Transantiago son los del AFT. Aún no está lista la solución técnica de AFT. Pienso que es porque aún están intentando cambiar nuestra tecnología por otra. Un personero de Transantiago nos confidenció que 'están haciendo un experimento con 5.200 buses'. Ganaron la licitación con nuestra tecnología, pero en el proyecto definitivo la cambiaron, en el papel. Tengo entendido que ya la han 'cambiado' varias veces. Gráficamente nos han dicho que 'presentaron un Mercedes Benz, pero en el proyecto final ya era un Toyota Corolla, y ahora es un Fiat 125, en mal estado'. Eso nos han dicho algunas autoridades".

-----

**Chile**

**Trasporte de mercado**

**Arnaldo Pérez Guerra** 8 de junio del 2005

Fotografías: **AMCI**

Para miles de personas, Transantiago es levantarse tres horas antes para llegar al trabajo. Desde fines de marzo, principalmente las comunas de San Ramón, La Pintana, La Florida y Puente Alto, han sufrido en carne propia la "modernización" del transporte, agravada por los trabajos en autopistas y vías principales. El decreto de Conama contra la emisión de gases obligó al retiro de unos 1.300 buses antiguos, generando graves trastornos. Los tiempos de espera para subirse a una micro han aumentado dramáticamente. La modernidad no está a la vuelta de la esquina, como proclaman las autoridades, cuando muchos deben colgarse de las puertas de los buses a riesgo de sus vidas.



"No es posible que las autoridades no supieran lo que iba a ocurrir. Los políticos lamentan la 'escasa previsión' de las autoridades de gobierno, pero no hacen nada. Las empresas que se adjudicaron

recorridos tienen problemas con los proveedores para adquirir los buses. Algunas no se han constituido como sociedades ni han hecho órdenes de compra. Así, es seguro que cuando llegue agosto, exigirán más plazo. Los perjudicados somos los pobres. Subirá el pasaje y si ahora apenas tenemos para pagar ahora, nadie podrá gastar mil pesos diarios en locomoción", dice Pedro Moya, de La Pintana.

A pesar de las críticas, según el subsecretario de Transporte, Guillermo Díaz, el 27 de agosto se estrena el plan Transantiago.

Zarko Luksic (DC), presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, pidió un "plan de contingencia que evite más caos en el servicio". Según Luksic, se necesita una "transición que evite que la ciudadanía se quede sin locomoción mientras se pone en marcha el Transantiago". Pedro Sainz (PPD), atribuyó los inconvenientes a una mala evaluación técnica y a la manera cómo se licitó: "No se consideró la experiencia de las empresas ligadas al transporte y, por lo tanto, no hay una medición efectiva del tipo de empresa que se necesita para un

transporte de calidad. Queda demostrado que aquí lo único que se consideró fue el factor económico".

El gobierno no acierta: primero atribuyó el problema a los choferes que "no transportaban a la gente". Luego, enarboló la tesis de un "boicot empresarial", para finalmente atribuir todo a un "problema de gestión de los microbuseros".

Entretanto, miles de personas intentan subir a un bus sin conseguirlo, dando lugar al transporte pirata, ilegal e inseguro. Cuando Ricardo Lagos asumió planteó tres grandes tareas: salud, educación y modernización del transporte. "Lo que él quiere es cortar la cinta. Debiera elaborar una política social de transporte, no una basada en el lucro. En la mayoría de los países el transporte es estatal, y donde no lo es, se subsidia en un sesenta por ciento. El Estado debe garantizar un transporte con seguridad y a un costo según los ingresos. Si no tenemos capacidad para movilizarnos, el gobierno nos va a pasar por encima", señala Ricardo Maldonado, presidente de la Confederación Nacional Unitaria del Transporte Terrestre (Conutt).

### **Condenados a la cesantía**

Según Maldonado, los trabajadores del transporte público no se oponen a la modernización, "que no comenzó con Transantiago", recalca. La licitación de los años 90 derivó en el ordenamiento actual. Las autoridades admiten que el sistema no terminó con la congestión ni con la contaminación. Tampoco mejoró las condiciones laborales. "Al cabo de trece años, los caballeros pensantes, sentaditos en algún escritorio, nos dijeron que el sistema no servía. Pero, en ninguna de las etapas de Transantiago nos dieron participación. No se escucha a colectiveros, taxistas, choferes de micro, pequeños y medianos transportistas ni usuarios", dice. Transantiago impone un modo de operar que no es compatible con el objetivo de fondo: mejorar la calidad de vida. El Estado sólo asume un rol regulador. Los 700 millones de dólares que se mueven anualmente en esta actividad, a contar de agosto pasarán de manos de pequeños y medianos propietarios a grandes consorcios nacionales y extranjeros. "Ese es el cambio. ¿Se va a mejorar la calidad de vida y el servicio? A nuestro juicio no: los usuarios se verán obligados a hacer transbordos, con un mayor tiempo en desplazamiento y alzas en las tarifas. El costo promedio alcanzará 430 pesos", agrega Maldonado.

El diez por ciento de la población de Santiago hace uno o más transbordos. Con Transantiago, se elevará a noventa por ciento. Si con 1.300 buses menos hay dificultades, imaginemos lo que sucederá con cuatro mil máquinas fuera de circulación. Transantiago contempla 5.200 buses, 1.200 de los cuales son "articulados". De los actuales, sobrevivirán menos de 4.000 y una cifra similar desaparecerá. Quince mil trabajadores irán a la cesantía: choferes, personal administrativo, mecánicos y personas asociadas al transporte. Las concesionarias se harán cargo el 27 de agosto, caducando las actuales relaciones laborales. "Ni el sector empresarial ni el Estado garantizan el pago de las indemnizaciones. Además, las actuales organizaciones sindicales desaparecerán. ¿Quién le va a dar trabajo a los ex dirigentes? ¿Qué preocupación demuestra el gobierno por ellos? Están condenados a la cesantía", dice Maldonado.



### **No hay igualdad de condiciones**

La modernización no sólo afectará al transporte colectivo mayor. Hay licitaciones de taxis colectivos y en julio comienza la de taxis y radiotaxis. El gobierno pretende eliminar a la mayoría. Los beneficiados serán grandes empresarios. "Se busca entregar el transporte de pasajeros a consorcios extranjeros: Alsa, que ya opera, es española. Alsacia viene de Colombia, y tras SuBus está una transnacional coreana. Se les asegura un buen negocio -que antes se repartía entre ocho mil máquinas-, a un puñado de empresarios. Se dice que habrá un salario fijo para los choferes pero es falso. La licitación no habla de eso. Dice que la remuneración 'no va a estar sujeta al corte de boletos'. Conociendo la mentalidad de los empresarios, es como decir nada. La modernización debería hacerse paulatinamente y de manera integradora", señala Maldonado.

"Transantiago nos va a perjudicar", agrega Pedro Jara, de la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Trabajadores del Transporte Terrestres y Afines (Conatrach). Jara se pregunta cuántos millones de dólares invertidos en esta transformación pasarán a los trabajadores. "Clamamos por la igualdad, queremos 'crecer con igualdad', como dijo Lagos. Por eso exigimos que Transantiago establezca que los choferes reciban 4,75 sueldos mínimos mensuales, poco más de 500 mil pesos". Según el subsecretario Guillermo Díaz, esos sueldos no se pueden fijar: "En las bases se estipula claramente que un conductor no puede ser remunerado por el número de boletos que corte. Es el principal incentivo para terminar con la guerra por el boleto", dice. "Se establece que se contratará a 2,5 choferes por bus. Alrededor de quince mil conductores se disputarán las plazas de trabajo disponibles pues las 7.500 máquinas que circulan por la capital disminuirán a casi 4.500. Una reducción de un cuarenta por ciento de los puestos de trabajo", agrega Jara. Héctor Sandoval, presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis y Colectivos (Conatacoch), asegura que no podrán competir en igualdad de condiciones donde los recorridos de buses alimentadores se topen con las rutas de los taxis. "Si bien las autoridades han respetado los recorridos que habíamos acordado hasta 2010, no hay información en cuanto a los recorridos que tendrán los buses alimentadores. Si llegan a ser los mismos que ocupamos, la competencia perjudicará al ochenta por ciento de los taxis colectivos".

### **Democratizar la ciudad**



La empresa sueca Volvo venderá buses a Express de Santiago, Inversiones Alsacia y SuBus. Firmó contratos por 1.157 buses articulados -18,5 metros con una capacidad de 160 pasajeros-, y 510 microbuses de doce metros con capacidad para noventa usuarios. Todo, por 400 millones de dólares. Ditec, representante de Volvo en Chile, negoció en conjunto con Induscar Caio (Brasil).

El ministro de Obras Públicas, Jaime Estévez, asegura que se reemplazará a quienes no puedan brindar los servicios comprometidos: "Si son incapaces de completar el número de buses, caducarán sus contratos", dijo. Es evidente que en Transantiago hay mucha improvisación y la derecha ha sacado ventaja de las críticas. Según Estévez los 1.300 buses retirados por Conama contaminaban el equivalente a los siete mil que quedan. "Me parece irresponsable volver a los niveles de contaminación que la ciudad tenía", señaló respondiendo a las críticas de la UDI que clamaba por "reponer los buses". Sin embargo, el déficit persiste y pareciera no preocupar a las autoridades.

Iniciativas similares a Transantiago se desarrollan en Valparaíso-Viña del Mar y Concepción. En la última década el uso del transporte público ha disminuido por el aumento de vehículos privados. En 1991, un 18,5 por ciento circulaba en automóviles particulares. La cifra aumentó a 38 por ciento el 2001, provocando más congestión y contaminación. El gobierno apuesta a que la modernización del transporte público mantendrá el transporte privado en un límite de un veinte por ciento, ya muy alto. "Por esto se diseñó el nuevo plan de transporte público para Santiago: para incentivar dejar el auto en casa y usar transporte público, siempre y cuando éste sea seguro, eficiente y no contamine y que sea mucho más competitivo. Para ponerlo en marcha, hubo que preparar las condiciones a través de la extensión de la red del Metro -que se duplicará en seis años-, y la construcción de autopistas urbanas, en asociación público-privada. Hoy tenemos en las autopistas urbanas una inversión cercana a los 2.500 millones de dólares. Son las condiciones económicas del país lo que permite tener un emprendimiento de esta envergadura. Somos el país con más bajo riesgo de toda la región, con un mayor grado de estabilidad, con las tasas de interés internas más bajas de toda nuestra historia. La licitación a los privados de la red de transporte público es parte de un sistema integrado con lo que estamos haciendo en el Metro y las autopistas", dijo Lagos al inaugurar el seminario "Transantiago en marcha".

Lejos de esa visión están las reflexiones del urbanista y geógrafo español Jordi Borja. De paso por Chile, entrevistado por *El Mostrador*, criticó que el diez por ciento de la inversión pública vaya al transporte público que utiliza el noventa por ciento de la población, mientras el noventa por ciento de la inversión va a infraestructura para vehículos privados que usa sólo el diez por ciento restante: "Sigo pensando que el transporte colectivo de Santiago es un ejemplo de sicopatología urbana tremenda. Aunque la ciudad ha cambiado, mejorando bastante, veo que han reaparecido las distancias sociales. La ciudad se ha hecho más individualista, inhumana, histérica. ¡No es el papel del sector público decir que cualquier operación urbana es para hacer negocio! Debe generar buenas condiciones de vida, reducir las desigualdades. Costanera Norte ha tenido un impacto nefasto y muy clasista sobre el territorio. La vialidad pública debiera ser un elemento democratizador de la ciudad".

2ª fotografía: Ricardo Maldonado, presidente de la Confederación Nacional Unitaria del Transporte Terrestre (Conutt).

## Chile : Multidólares para Transantiago

**Arnaldo Pérez Guerra.** 12 de junio del 2005

Fotografía: [AMCI](#)



Que Transantiago entregue un buen servicio aún está en duda. Si será un buen negocio -se sabe- para el consorcio integrado por el BancoEstado, Banco Santander, Banco de Crédito e Inversiones, Banco de Chile, Sonda y CMR Falabella, que operarán como Administradores Financieros del Transantiago (AFT). Gracias al sistema de tarjetas Multivía, se aprestan a recibir una no despreciable tajada de millones de dólares. Según el subsecretario de Transportes, Guillermo Díaz, AFT cobrará sólo

un 1,95% del total de los ingresos del sistema, lo que: "es una muy buena noticia". 1,95% implica que a los usuarios les costará aproximadamente 10 pesos más contar con el sistema donde se pagará una tarifa integrada con la tarjeta Multivía. Pero, según los gremios del transporte, el pasaje aumentará a la no despreciable cifra de 410 a 450 pesos, un tercio más que el pasaje que hoy se eleva por los 340 pesos. La tarifa estará mediada por el valor de los servicios prestados por las empresas de buses, el costo operacional que cobrará el AFT por gestionar los recursos y su remuneración fija asociada a la red de carga, más el valor por el sistema de gestión que incluye la atención de millones de pasajeros al día. Según el ministerio de Obras Públicas y Transporte, AFT se encargará de "administrar, recaudar y distribuir los ingresos entre los operadores; comercializar la tarjeta Multivía; proveer, mantener y operar todo el equipamiento necesario para el correcto funcionamiento de la tarifa integrada y custodiar la Reserva Técnica Operativa que asegura la estabilidad del sistema; y deberá proveer de la tecnológica asociada al apoyo a la gestión operativa de los futuros concesionarios".

AFT tendrá bajo su cargo "la gestión de 5 millones de tarjetas Multivía, equivalentes a los viajes diarios que realizan los pasajeros del transporte público de Santiago y más de 700 millones de dólares al año", dice Díaz. Las autoridades y los empresarios esperan que las cifras aumenten. Los pequeños y medianos transportistas simplemente desaparecerán a manos de los actuales concesionarios. Para el consorcio es un negocio redondo. Echar a andar el sistema le significará una inversión total que no supera los 91 millones de dólares. Además, aprovechará las extensiones de la Línea 4 y Línea 2 del Metro que superaron los 2.000 millones de dólares, y los trabajos de infraestructura vial que han padecido los santiaguinos estos últimos años, avaluados en más de 40 millones de dólares. A esto se suman las expropiaciones de terrenos, lo que aumenta la cantidad en 90 millones de dólares adicionales.

## Chile : Nuevos operadores del transporte

Arnaldo Pérez Guerra 15 de junio del 2005

Fotografía: AMCI

Para miles de santiaguinos, Transantiago es levantarse tres horas antes para llegar al trabajo. Desde fines de marzo, principalmente las comunas de San Ramón, La Pintana, La Florida y Puente Alto, han sufrido en carne propia la "modernización" del transporte público, agravada por los trabajos en autopistas y vías principales. La Comisión Nacional de Medioambiente (CONAMA) por un decreto retiró 1.300 buses antiguos, generando graves trastornos. Los tiempos de espera para subirse a los microbuses han aumentado dramáticamente y muchos deben colgarse de las puertas de los buses a riesgo de sus vidas.



La "modernización" no sólo afectará al transporte colectivo mayor. Hay licitaciones de taxis colectivos y en julio comienza la de taxis y radiotaxis. El gobierno pretende eliminar a la mayoría. Los beneficiados serán grandes empresarios como los consorcios extranjeros Alsa (España), Alsacia (Colombia) y SuBus (Corea). El negocio que antes se repartía entre ocho mil máquinas, quedará a cargo de un puñado de empresarios. Si con 1.300 buses menos hay dificultades, imaginemos lo que sucederá con 4.000 máquinas fuera de circulación. Quince mil trabajadores irán a la cesantía: choferes, personal administrativo, mecánicos y personas asociadas al transporte. Además, las concesionarias el 27 de agosto se harán cargo, caducando las actuales relaciones laborales. Ni el sector empresarial ni el Estado garantizarán el pago de las indemnizaciones a los trabajadores que resultarán despedidos, y las actuales organizaciones sindicales desaparecerán. Según el gobierno, todo esto es para mejorar los niveles de contaminación y para disminuir la congestión vehicular. Nada asegura que eso vaya a suceder, y no es posible que se modernice a costa de miles de personas y trabajadores que sufrirán el alza de los pasajes y serán quienes finalmente pagarán los costos de la "modernización de mercado".

### Los empresarios beneficiados

Una concesión por 4 años -que podría prorrogarse hasta 13-, tendrá la Troncal 1 integrada por las avenidas Departamental, Las Rejas, Dorsal, La Florida, Los Leones, Pedro de Valdivia, Camino a Rinconada, 5 de Abril, Teniente Cruz y Pedro Aguirre Cerda, adjudicada a Inversiones Alsacia S.A., y la Troncal 5 que abarcará Irrarázaval, Grecia, Salvador, Francisco Bilbao, José Joaquín Pérez, 5 de Abril, Costanera Sur, La Estrella y Pajaritos, en manos de Buses Metropolitanos S.A. Por su parte, la empresa colombiana Express de Santiago Uno S.A. controlará Troncal 4, integrada por las avenidas Alameda, Providencia Apoquindo, Las Condes, Vitacura, Irrarázaval, San Pablo, Pajaritos y Pedro Aguirre Cerda. Será operada por la transnacional por 13 años prorrogables. Igual plazo mantendrá la Troncal 2, que incluye las avenidas Santa Rosa, Vicuña Mackenna, Gran Avenida, Recoleta, Independencia y Américo Vespucio Sur, adjudicada a la empresa SuBus Chile.

Troncal 3, integrada por las avenidas Américo Vespucio Norte, Norte-Sur, Gran Avenida y Américo Vespucio Sur -adjudicada a Buses Gran Santiago S.A.-, tendrá un plazo de concesión de dos años. En la siguiente licitación, deberá operar sólo con buses nuevos.

Una ínfima porción de los antiguos empresarios del transporte permanecerán en las llamadas "unidades alimentadoras". Las empresas que ya firmaron contrato por seis años son Buses Gran Santiago S.A, Red Bus Urbano, Comercial Nuevo Milenio, Unión del Transporte S.A., Servicios de Transporte de Personas de Santiago S.A., y Trans Araucarias, que se verán obligadas a construir nuevos terminales, adquirir las flotas de buses comprometidas en la licitación y funcionar con una estructura empresarial y de personal acorde al modelo exigido.

Todo parece bien, pero no es así. Edgar Macallister, ex jefe de planeación de la empresa colombiana Ferrovías -destituido el 2002 por irregularidades en una contratación por 7,5 millones de dólares-, es hoy gerente general de Inversiones Alsacia, que opera el sistema Transmilenio en Bogotá desde hace 4 años, y uno de los promotores del Transantiago. La inversión de Alsacia bordea los 110 millones de dólares. En Colombia Transmilenio ha provocado un grave costo social, que incluye la quiebra de la pequeña y mediana industria ligada al transporte. En el transcurso de las tres etapas implementadas se han eliminado 30 mil máquinas y un tercio de la vía pública se ha privatizado, aumentando la cesantía y la tercerización de la mano de obra, además de los valores del pasaje. Según las autoridades chilenas el costo del sistema no superará los 410 pesos.

Junto con las vías troncales, operarán las unidades alimentadoras que transportarán pasajeros desde y hacia las rutas recorridas por los buses articulados. Héctor Moya es uno de los empresarios favorecidos por la licitación. Ex militante del Mapu, hoy preside SuBus Chile S.A., que operará buses alimentadores, está ligado a RN y se le recuerda como dirigente máximo de la Confederación de dueños de camiones durante los años 2000 y 2001.



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.

© CEME web productions 2003 -2006 