

<https://www.elcorreo.eu.org/El-Transantiago-en-Chile-como-se-administra-el-sistema>

El Transantiago en Chile : cómo se administra el sistema.

- Les Cousins - Chili -

Date de mise en ligne : mercredi 21 février 2007

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

El tema político central en el país hoy, es quizás el cambio del transporte público en la Región Metropolitana : el llamado TRANSANTIAGO. Es el proyecto máspreciado para materializar una de las entradas del país a la modernización. Para llevarlo a cabo, se unieron esfuerzos privados y estatales.

Por Juan Francisco Coloane

[Argenpress](#). Buenos Aires, 19 de febrero de 2007.

Un entrevistado ubicado en las esferas de Gobierno nos decía " : Aquí está el prestigio del país, y de la alianza entre sector privado y estado. Por supuesto el Gobierno tiene mucho que perder en un fracaso ; pero también pierden los que han invertido. Para qué hablar del usuario. Si los sistemas no funcionan como lo esperado por varios meses, sería un obstáculo difícil de resolver. Se puede hasta deshacer la "alianza" política entre privados y gobierno. Esto es siempre frágil. Depende de cuanto gana políticamente el gobierno, y de cuanto gana monetariamente el privado. Por el momento, están los dos interesados en el éxito.

Si el TRANSANTIAGO funciona ganan todos, especialmente el público. " Dice nuestra fuente. Si fracasa -lo que descarto- pierden todos, el público especialmente, pero el sector privado se echará encima un estigma de fracaso. Los gobiernos pasan, el sostén del inversionista está centrado en su ganancia, y en su dossier. Aquí pensaron ganar, y si hay entre ellos disputas de último momento, harán difícil la convivencia."

Es una inversión de miles de millones de dólares, y se hace difícil obtener un organigrama donde aparezcan todas las piezas privadas y estatales que están involucradas en el plan, para entenderlo mejor. Solicitamos este dato a un funcionario que declinó ofrecer un organigrama que no se ha hecho público. Se conoce que hay un enjambre de empresas y bancos insertos en el esquema, más allá de las operadoras del transporte.

Es una apuesta gigantesca, cuyo funcionamiento hará gravitar futuras alianzas entre el sector público y privado. La modernización del transporte público, se presenta como el paradigma para futuras operaciones de alianzas pública-privada, para futuros empeños en todo el rubro de infraestructura. Hay un patrón a seguir, y al estar empresas como SONDA (sistemas y computación) y los bancos nacionales de más prestigio, el compromiso para su éxito cubre un espectro político muy amplio.

Puede ser una razón por la cual mediáticamente el gobierno se ve tranquilo. " Si se hunde esto - lo que no va a suceder- se hunde una forma de operar, para sacar al país del estancamiento, en el crecimiento por ejemplo." Nos dice un promotor del modelo empleado de alianza pública y privada.

Claramente, con los primeros días de problemas, hay una estrecha complicidad entre Estado y sector privado, porque no se concibe que el lanzamiento para el sábado 10 de febrero, haya sido una decisión unilateral del gobierno. Una prestigiosa empresa del rubro de la computación (SONDA) que licitó un pedazo computacional y de gestión financiera en el plan mayor, declaró la semana pasada estoicamente que asumía los costos de un error de cálculo de sus ingenieros, para anticipar desajustes al comienzo de la implementación.

Hubo dos tiempos. El tono crítico subido de los diarios opositores más recalcitrantes al Gobierno y a la coalición que la respalda a comienzos de la semana. Después, a medida que se iban solucionando los problemas, pasaban los días, y también a medida que se ampliaban las negociaciones entre los sectores políticos y financieros involucrados con el TRANSANTIAGO, los dos periódicos más opositores al gobierno amainaron la lluvia de ataques y críticas al plan.

No obstante, hay problemas que en apariencia quedaron fuera de la alianza gobierno y empresas privadas. El lunes 19, una sección de los choferes de algunas empresas licitadas inicia un paro por bajas remuneraciones.

Problemas de gestión

Se he detectado la falta de una programación adecuada, particularmente en evaluaciones mal hechas, y fiscalizaciones al frente de una cuenta regresiva. Algo pasó en un ejército de profesionales que simplemente no anticipó demandas, fallas sistémicas en la computación por ejemplo, variaciones y contingencias. ¿Es una demostración de un clima generalizado en Chile de una ostensible fatiga en la estructura de servicios ? ¿O, de saturación por una demanda subestimada ? ¿O una simple demostración de que el Plan excedió la capacidad del sistema ?

Santiago hoy es una ciudad en donde los servicios de telefonía en general son deficientes. Para qué hablar de otros servicios como energía, y específicamente la falta de precisión del sector privado en anticipar los cortes de gas de Argentina por estudios y análisis. Además hay problemas de facturación, en reparaciones, en interminables esperas en las comunicaciones. Se detectan fallas básicas en los sistemas bancarios y hasta en los cajeros automáticos. Es muy probable que los servicios que mejor funcionan sean los estatales, aunque suene a discurso antiprivatizador.

Para qué hablar del sistema de salud, con algunas excepciones en las unidades más costosas. El fútbol, un bien social, de acuerdo al nuevo presidente del fútbol profesional, tiene muy pocos estadios en condiciones de ofrecer seguridad cuando juega el equipo que tiene la barra más numerosa : Universidad de Chile. No detectaron la falla antes del torneo. Es decir la fiscalización es a posteriori. Sin ser macabro, los servicios más eficientes son las empresas funerarias, salvo que sea un (a) prócer, al que hay que sacarle el máximo partido. Con el resto es "despachemos luego esto". Capítulo aparte es el sistema judicial y los casos de Derechos Humanos.

La puesta en marcha del TRANSANTIAGO hace una semana, está demostrando la fragilidad del país en el sistema económico, particularmente sus empresas privadas que se auto erigen como eficientes, y en el sistema político, particularmente un cuestionado sistema de representatividad. Cuando un diputado se presentó a solidarizar con cientos de pasajeros a la espera de un microbus, fue abucheado por la gente.

El nuevo plan de transporte público ha tenido un comienzo con dificultades y que según la tendencia en las opiniones, su implementación se irá mejorando con el tiempo. Se espera su normalización para diciembre 2007. El tema es que el público necesita que funcione ahora y no esperar meses para que se resuelvan los problemas de programación. Los que invierten pueden esperar hasta un año y más, porque tienen respaldo. El usuario puede ser despedido de su trabajo.

En la víspera de un paro de choferes - se calcula que entre 5000 y 8000 conductores - el ambiente en las cúpulas empresariales y de Gobierno era calmado y relajado como que lo peor, la primera semana de instalación, ya había pasado.

Se detectaron sabotajes, falta de compromisos en empresarios, problemas de sistemas de gestión, un caos generalizado en el usuario acerca de cómo moverse en la ciudad. Lo importante es que nada se vino abajo. El plan y su primera fase de instalarlo en los primeros días habían pasado la prueba con el público. Hay algo de expectación o de negociaciones, que se están llevando a cabo entre las empresas y el gobierno, que hace pensar en la danza de millones, y en el costo político para el gobierno : uno depende íntimamente del otro.

No hay dos alternativas. Nunca antes quizás, el "modelito chileno" se había visto tan expuesto. El caso es ilustrativo en el cómo es tan compacto y cohesionado en función de los intereses de uno y de otro : el prestigio político en el

El Transantiago en Chile : cómo se administra el sistema.

caso del gobierno, y por qué no su interés público. El financiero en el caso de las empresas y los bancos que no están por altruismo o filantropía con el público. El TRANSANTIAGO es una prueba de la simbiosis de esos intereses.