

ESCUELA DE GOBIERNO Y GESTION

**EVALUACION DEL DISEÑO E IMPLEMENTACION DEL PLAN DE
TRANSPORTE PÚBLICO DEL GRAN SANTIAGO
FEBRERO 2006**

**Alumno (s): Saravia Zapata Juan
Sepúlveda Fuentes Ruben
Profesor Guía: Jara Jara Cristian**

**Tesis Para Optar al Grado De Licenciado En Gobierno y Gestión Pública
Tesis Para Optar Al Título de Administrador Público**

Santiago Noviembre- 2010

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mi madre Rosa Alva Zapata Carrasco, a mi padre Justiniano Saravia Concha quien a los 94 años, por fortuna, aun me acompaña, por su ejemplo de vida y cariño, también a mis tres hijos. Alerrot Justiniano Saravia Coronado, a mi hija María Soledad Saravia Coronado, Juan Edwards Saravia Coronado, a mis nueve hermanos de los once nacidos, a mis tres hermanas y a mis seis hermanos, por el apoyo incondicional brindado en los momentos de encuentro.

Juan Saravia Z.

Primero y antes que todo, dar gracias a dios, por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente, por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio y en la vida. Agradecer hoy y siempre a mi familia, a mi padre a pesar de no estar presente físicamente. También a aquella persona de corazón noble que me ha permitido compartir momentos alegres y tristes, por tener siempre tendida su mano amiga, por escucharme, en fin, por darme cariño, amistad y apoyarme desde el día en que nos conocimos.

Rubén Sepúlveda F.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos al Sr. Patricio Valenzuela Zamora por su asesoramiento incondicional para el desarrollo del proyecto y al profesor Sr. Cristian Jara Jara por su calidad docente como Jefe de la presente investigación, por su compromiso y disposición para corregir y guiar el desarrollo de este trabajo y a través de él al cuerpo docente de la Universidad por la calidad y calidez para entregar los contenidos.

TABLA DE CONTENIDOS

	Temario	Página
	Introducción	7
	Problema de Investigación	8
	Tipo de Investigación	9
	Objetivos	10
	 Capítulo I	
	Marco Teóricos	
I.1.	Antecedentes Históricos	11
I.2.	La irrupción del tren metropolitano METRO	13
I.3.	El Rol del Estado	13
I.4.	Características del sistema de transporte publico	14
I.5.	Características de la Políticas Publicas	16
I.6.	Reseña General del Proyecto Transantiago	17
	 Capítulo II	
	Diseño de la Política de Transporte Público “Transantiago”	
II.1.	Diseño del Transantiago	18
II.2.	El Transporte y su impacto en el Medio Ambiente	20
II.3.	Evaluación Ambiental Estratégica del Transantiago	21
II.4.	Contenido Administrativo del Procedimiento	21
II.5.	Contenido Metodológico del Procedimiento	23
II.6.	La participación Ciudadana en el proceso de EAE	23
II.7.	Metas propuestas en la Etapa de Diseño	24
II.8.	Programa del Plan de Transporte Urbano	25
II.9.	Los Otros programas de Transantiago	28
II.10.	Planes a Considerar En el Diseño del Proyecto	28

II.11.	Conclusiones del Diseño	31
II.12.	Fundamentos Sociales	31
II.13.	Síntesis del Proyecto	32
	 Capítulo III	
	Implementación	
III.1.	Definición	33
III.2.	Implementación de Infraestructura	33
III.3.	Servicio de Transporte Comprometidos	34
III.4.	La Infraestructura de apoyo al Sistema	36
III.5.	Fases de Implementación del Sistema	37
III.6.	Inversiones	39
III.7.	Prestación del Servicio-Flota	51
III.8.	Comunicados desde el Gobierno	56
III.9.	Fases de la Implementación	60
III.10.	Percepción del Usuario	61
III.11.	Los Operadores	62
III.12.	Definiciones: Ejecución del Proyecto	74
	 Capítulo IV	
	Análisis Crítico del Diseño e Implementación de Transantiago	
IV.1.	Principales problemas detectados en la Etapa de Diseño	77
IV.2.	Principales problemas detectados en la Etapa de Implementación	78
IV.3.	Manejo Comunicacional	84
IV.4.	Dificultades en la participación de los Usuarios	85
IV.5.	Análisis a partir de las Políticas Publicas	87
	 Capitulo V	
	Conclusiones	

V.1.	Incumplimiento del Proyecto Transantiago	88
V.2.	Las dificultades de METRO	89
V.3.	Los Problemas de Financiamiento	89
V.4.	Evaluación Ciudadana	90
V.5.	Incumplimiento en las Licitaciones, Contratos y Operadores	92
V.6.	Ausencia de Cobertura	92
VI.	Conclusiones Finales	94
VII.	Bibliografía	96

INTRODUCCION

Los cambios evidenciados en las últimas décadas en las economías latinoamericanas producto del su mayor involucramiento en la economía mundial e inserción dinámica en los procesos de globalización han provocado profundos cambios en las grandes ciudades, las cuales se han transformado en el gran polo de atracción de mano de obra para las actividades industriales y de servicios propios de la sociedad del conocimiento, esta aglomeración demográfica presiona la demanda por transformaciones en la urbanización, provocando procesos de expansión urbana de manera desorganizada , hecho al cual no se encuentra ajena la ciudad capital de Chile, Santiago.

El transporte público de pasajeros a través de buses también ha seguido un proceso de expansión y crecimiento que ha acompañado el proceso de crecimiento de la ciudad. Al comienzo del siglo XX a partir del paso de la tracción animal a la tracción a motor, se observa la aparición de una serie de líneas y recorridos que transitaron desde la organización artesanal hacia organizaciones formales y estructuradas, todo este proceso fue realizado de manera más bien inorgánica, careciendo de una política pública que interviniera de manera sustancial el modelo de transporte que cruzaba la ciudad. Estos elementos constituyen los antecedentes de base del presente trabajo, el cual está dedicado a describir específicamente la situación que se produce al intentar intervenir el problema a través de una política pública específica, cuyo diseño e implementación ha sido, incluso en la actualidad, materia de polémica debido a los efectos que ha producido en la vida de los habitantes de la ciudad, al parecer existieron dimensiones en el diseño, planificación y ejecución del proyecto que , al no ser realizados de forma correcta significaron importantes efectos sobre la población eventualmente beneficiaria. El caso de esta política pública es un ejemplo de interés para la profesión de administrador público, debido a que la ciudad se convirtió en un verdadero laboratorio, al momento de fallar los diseños iniciales y encontrarse el gobierno ante la necesidad de improvisar soluciones a la situación creada, todo esto con un alto costo político, social y económico. Se observa la irrupción de un conflicto social inesperado, se analizan de manera crítica los elementos de la planificación

y ejecución del Plan, también se exponen las recomendaciones que, desde la administración profesional se realizan para manejar estas situaciones tanto en la fase de diseño y de implementación de una política con el alcance propio de una intervención en el transporte público para una ciudad como Santiago de Chile.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

La ciencia administrativa se preocupa de coordinar los esfuerzos de manera de encontrar la mas optima utilización de los recursos humanos, tecnológicos y financieros para alcanzar los objetivos trazados, especial relevancia adquiere cuando los objetivos traspasan al ámbito individual o incluso empresarial, y se utiliza para alcanzar objetivos colectivos o sociales, tal es la tarea que asumen las políticas públicas. El presente trabajo describe y analiza tanto el diseño como la puesta en marcha del proyecto denominado popularmente como “Transantiago”, que en realidad corresponde a la etapa de puesta en marcha de una etapa de la Política de Transporte Público diseñada para ser implantada en la ciudad de Santiago de Chile.

La experiencia vivida por los habitantes Santiago, capital de Chile, da cuenta de una puesta en marcha que a lo menos se puede catalogar como “caótica”, la cual puso en tela de juicio mucho más que esta política en particular, sino que abarco en su juicio a todo el estado en su conjunto , lo anterior unido al lento y engorroso proceso de ajuste que hasta hoy se observa en el Plan , nos lleva a pensar en el análisis de las razones que llevaron al actual estado de las cosas , y de allí , desde la experiencia vivida a nivel ciudadano nace el problema de investigación ¿Que se hizo y que debió hacerse en el diseño e implementación de la Política de Transporte Público para la ciudad de Santiago de Chile?

TIPO DE INVESTIGACION

La presente investigación, debido a que no existe un cuerpo sistematizado de conocimientos que den cuenta de procesos como el experimentado en el diseño e implementación de un cambio en el sistema de locomoción colectiva para una gran ciudad capital como Santiago de Chile, se realizara mediante la metodología de “Estudio Exploratorio”, este tipo de investigación se inicia con una descripción de los antecedentes históricos que enmarcan el estado de situación sobre el cual se produce la intervención del Plan de transporte público del gran Santiago y nos permitirá familiarizarnos con este nuevo plan, sus orígenes y consecuencias, inédito a nivel mundial, para finalmente, en base a los antecedentes expuestos, permitirnos realizar un análisis crítico del proceso de diseño e implementación para, a la luz de la aplicación de una política pública, entregar antecedentes que permitan comprender los grandes hitos de avances y retrocesos dejados en la ciudad y comunidad que fue intervenida.

OBJETIVOS

Objetivo General

Investigar los aspectos teóricos prácticos del sistema de puesta en marcha del Plan de Modernización del Transporte público denominado Transantiago, identificando el cumplimiento de los requisitos propios del diseño e implementación de las políticas públicas.

Objetivos Específicos:

Analizar el diseño e implementación considerando tres dimensiones principales:

- a) Diagnosticar e identificar los elementos claves del cambio operacional que significa Transantiago tanto para los usuarios del transporte público como para los otros actores relevantes.
- b) Analizar el cumplimiento del programa de implementación y el debate sobre la calidad de la implementación.
- c) Verificar el cumplimiento de los compromisos en construcción de infraestructura conforme a lo establecido en los contratos entre Sonda y AFT.

MARCO TEORICO

CAPITULO I

I.1. Antecedentes Históricos

Las profundas transformaciones que han conocido las economías latinoamericanas desde década de los 80, y en particular su mayor involucramiento en la economía mundial e inserción dinámica en los procesos de globalización, se deben en buena medida a la introducción de políticas de libre mercado que estas deben enfrentar y al desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación. En las grandes ciudades de la región se verifican transformaciones productivas en las que las actividades de servicios tienen mayores ganancias en desmedro del empleo y la actividad industrial. Desde el punto de vista espacial, la introducción en la mayor demanda de sueldo urbano produce igualmente transformaciones en la urbanización, expresadas principalmente en procesos de expansión desorganizados si se observan de acuerdo a las modalidades tradicionales del crecimiento de las ciudades como la de Santiago.

El desarrollo empresarial del transporte público por buses en la ciudad de Santiago ha seguido una ruta más o menos continua, desde sus primeras épocas, en que se fundaran empresas más bien artesanales, en los años 20 y 30. Surgidas espontáneamente en condiciones de expansión de la ciudad y de mayores necesidades de movilidad que no podían ser resueltas por el servicio de tranvía existente, estas pequeñas iniciativas innovadoras dieron origen a la profesión del transportista autobús

A partir de la tercera década del siglo XX, funcionando sin regulación y sin control de la institucionalidad pública, los artesanos transportistas autobuseros, desarrollaron una organización interna fuerte para asegurar su estabilidad frente a la competencia con el servicio formal del tranvía y a las eventuales restricciones institucionales que debían resultar de la formalización de un servicio ilegal en la práctica.

Es así como, en la década del 50 se crearon las asociaciones, concebida como la agrupación del conjunto de operadores que trabajaban en una línea y que necesitaban de una coordinación interna para ofrecer un servicio homogéneo y regular. Crearon así

condiciones de servicios competitivas, en especial, porque estaban basadas en las economías operacionales resultantes de las tareas múltiples que los propietarios realizaban: conducción mantenimiento, aseo e incluso gestión y control de la operación.

Estas asociaciones por línea se encargaron entonces de definir los trazados de sus recorridos, de decidir las frecuencias, las paradas y en algunos casos incluso el tipo de material rodante a utilizar. Hacia el exterior, su función se desplegaba en torno a la aceptación de nuevos candidatos a asociados y a la representación de sus intereses ante las eventuales negociaciones o conflictos con otras asociaciones o con el poder público. Así se gestó la esencia de la regulación profesional, es decir, la modalidad de regulación definida por los propios operadores para organizar y coordinar el servicio, tanto dentro de una línea como entre las distintas líneas de la red.

Durante los años 40, y 50, la mayor expansión del servicio de buses y la crisis profunda de los tranvías permitió una consolidación del transporte urbano automotor y, en consecuencia con ello la instauración de mecanismos de regulación pública de su funcionamiento. Puesto que su existencia era un hecho real e irreversible, y que constituían en la práctica una red de servicio, las autoridades se encargaron de formalizar esta realidad, interviniendo para garantizar la producción de este servicio público enmarcado en las competencias de la autoridad pública.

En la década de los 60 el sistema sigue la crisis de oferta de transporte público por parte del Estado cuya capacidad de apoyo financiero para invertir en la importación de nuevos autobuses no permite decidir en la solución del problema a la demanda de transporte público, a pesar de existir la Empresa de Transportes Colectivos del Estado(ETC), en los años 70 y 80 en donde se liberalizan los recorridos y se expande la ciudad, lo que genera una explosión en el número de empresarios dedicados al transporte colectivo, ya que con una baja inversión se podía participar del negocio, a veces con una o dos máquinas. Estos empresarios comenzaron a disputarse los recorridos, y a veces a agruparse para defender sus intereses. De esta manera, se generó una fuerza gremial y al mismo tiempo una amplia oferta de transporte de bajo costo y calidad, y altamente ineficiente en el uso de las vía y en

la tecnología, produciendo atochamientos en las vías principales, contaminación y una alta tasa de accidentes.

La emergencia del Metro, en los 70 y su expansión en los años 80 y 90, generó una nueva red de transporte subterráneo que no estaba necesariamente conectado al transporte terrestre.

En rigor, en el esquema institucional vigente, el antiguo rol del estado como proveedor del servicio de transporte público urbano tiende a disminuir significativamente, dando pasos como contrapartida a una fuerte capacidad reguladora. La autoridad otorga permisos de operación, define los tamaños de las flotas y en consecuencia, los cupos máximos del servicio, así como las rutas y las tarifas.

I.2. La irrupción del Tren Metropolitano, METRO

Junto con la consolidación de las micros como medio de transporte público, en 1965 se replantea la posibilidad de tener un ferrocarril subterráneo en la ciudad, cuando el Gobierno crea la "Comisión Metropolitana para el tránsito rápido del Gran Santiago", cuya cabeza visible es la Dirección General de Obras Públicas (DGOP) a cargo del experimentado arquitecto de la Universidad de Chile, Juan Parrochia Beguin. Esta comisión preparó un proyecto de Metro en base de los trazados existentes de los antiguos ferrocarriles estatales en la ciudad, en el cual se fortaleció el proyecto de construir un ferrocarril subterráneo en la capital como parte de un plan para lograr un tránsito más rápido en la ciudad con proyectos y de las propuestas de empresas japonesas y francesas en construir un metro subterráneo dando inicio una nueva era del transporte urbano, en la que gran parte de los viajes empiezan a hacerse por vías subterráneas o por autopistas. En la década de los setentas el estado mantuvo una presencia directa en el transporte de pasajeros urbanos a través de la empresa de transportes colectivos que regulaba los recorridos.

I.3. El rol del Estado

Hasta 1975 el Estado jugó un papel central en el transporte público: concesionaba vías, definía rutas, tarifas y frecuencias. Los operadores de los servicios estaban impedidos de

introducir modificaciones. Además, el sistema era muy poco flexible, pues los cambios requerían decretos en un contexto de alta burocracia; por lo tanto, la operación era poco sensible a las variaciones de demanda.

I.4. Características del sistema de transporte público.

A inicios del siglo XXI, La evaluación de la ciudadanía sobre el transporte público es radicalmente negativa: la población destaca el exceso de micros, la congestión, la inseguridad, la conducción descuidada y agresiva, el deterioro de los vehículos y su aporte de contaminantes atmosféricos y acústicos. Los usuarios no pueden predecir los tiempos de viaje ni la frecuencia de los servicios. La incapacidad del sistema para reflejar un nexo comercial entre el servicio y sus clientes es la fuente de la mayor parte de los defectos que la población identifica en el transporte público.

El sector se encontraba atomizado y se caracterizaba por la informalidad, entre los antecedentes de la situación evidenciada están los siguientes: Más de 7.600 buses, 320 servicios, 3.000 microempresarios, 127 organizaciones empresariales y gremiales, parque de vehículos usados y deteriorados, competencia desleal y escasez de tecnología en el servicio. Además se detectaban incumplimiento de la legislación laboral entre los más de 11.000 conductores, 5.000 de ellos trabajando 14 horas o más bajo una escasa o nula capacitación.

El sistema se caracterizaba por:

- La remuneración era por boleto cortado, lo que fomentaba las carreras en las calle y con ello viajes menos seguros.
- Había un exceso de kilómetros recorridos, ya que todos los servicios pasaban por el área céntrica de la ciudad, lo que se traducía en altos costos operacionales, además de altos niveles de congestión y contaminación.
- Capacidad de transporte subutilizada, en horas no punta por falta de gestión operacional.

- El servicio público era el peor evaluado por los usuarios, además de la visualización y adornos de las micros.

Tasa de Accidentabilidad en Transporte Público

Al Año 2003 se constata la siguiente situación respecto a los accidentes en el transporte publico: 7.269 accidentes en la Región Metropolitana, con un saldo de 103, muertos y 5827 lesionados, Los accidentes de transito se explicaban principalmente por:

- Por deficientes condiciones laborales de los conductores.
- Falta de mantenimiento de los buses.
- Mantención de vías segregadas.
- Falta de señalética.
- Deficiente o nula capacitación.
- Embotellamiento vehicular.
- Adelantamientos indebidos por ganar pasajeros debido a que la remuneración estaba basado en el pago por boleto cortado.

Conforme a los datos expuestos, las autoridades estatales estiman necesario y pertinente reformar y aclarar, si fuese del caso, las funciones que al Ministerio de Transporte le competen, debiendo fortalecer un rol de creador de Normas, dando un marco regulador y de aplicación para asegurar el cumplimiento de la política Nacional de Transporte la cual norma el funcionamiento y puesta en servicio del “Transantiago”.

1.5. Características de la Política Pública.

En la actualidad se tiene una mejor comprensión de los elementos que integran la implementación de las Políticas Públicas:

A.- La dimensión interna; esencialmente político-técnica que permite decidir la aplicación de políticas públicas.

B.-La dimensión informativa-participativa; Como se explica a la comunidad en que consiste una política propuesta y como se plantea llevarla a cabo.

- 1.- ¿A cuántos afecta el problema?
- 2.- ¿Qué consecuencias acarrea?
- 3.- ¿Cuales son las causas del problema?
- 4.- ¿Qué soluciones se han intentado antes?
- 5.- ¿Con que recursos contamos para solucionarlo?

Las políticas de focalización de la acción social del Estado y, en particular la educativa están fundamentalmente preocupadas de garantizar al máximo la efectividad y el impacto social de las acciones e intervenciones emprendidas. En tal situación, especial interés adquiere la relación entre la asignación de los recursos y la recepción de estos en la población beneficiaria, como también la calidad y pertinencia de las acciones e intervenciones que se llevan a cabo

C.- La dimensión político-legislativa; en este se establecen las iniciativas de tipo estratégico para, por una parte dar la relevancia y visibilidad al problema y se definen los itinerarios o agendas político legislativas que permita generar o aprovisionar tanto los recursos como el marco regulatorio que permita y guíe la implementación.

1.6. Reseña General del Proyecto Transantiago

Sin perjuicio de los antecedentes señalados anteriormente, El Plan de Modernización del Transporte público, denominado Transantiago, fue una propuesta diseñada durante el Gobierno del Presidente Ricardo Lagos Escobar para mejorar la calidad de vida de la población e impulsar la transformación de Santiago en una ciudad de nivel mundial respondiendo a las exigencias de los santiaguinos por un aire más limpio y mejor calidad de vida con mayor seguridad en las calles.

Transantiago significa cambios sustantivos en la vida cotidiana de millones de personas: disminuirá la congestión, la contaminación, e inseguridad del transporte colectivo, para dar paso a una ciudad más limpia, un mejor trato a los usuarios, más seguridad y más comodidad en los servicios de transporte público.

Todos los cambios que impulsa Transantiago están orientados a satisfacer los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de todos los ciudadanos. El objetivo es poner el transporte público al servicio de las personas. Para ello, se ha implementado y se seguirá haciendo con los nuevos sistemas de las nuevas líneas de Metro e incorporación de más recorridos de micros complementado así las mallas necesarias para el transantiago, pago integrado de la tarifa a través de una tarjeta inteligente, la renovación continua de la flota de buses; un nuevo sistema de gestión empresarial y laboral en el sector, e inversiones en infraestructura.

CAPITULO II

DISEÑO DE LA POLITICA DE TRANSPORTE PUBLICO, “TRANSANTIAGO” (2002-2005).

II.1. Diseño del transantiago

El 1° de Marzo de 2002, se dio inicio oficial a la idea de un nuevo plan de transporte cuando Germán Correa antiguo ministro de transportes durante el gobierno de Patricio Aylwin, asumió el cargo de coordinador general del Plan de Transporte Urbano para Santiago (PTUS), el cual ya había sus primeras acciones durante el 2001 con el establecimiento de algunas vías segregadas para el tránsito de microbuses. EL PTUS estaba destinado para una reforma radical del transporte de Santiago hacia el 2010, para la celebración del bicentenario de Chile, y en él participarían diversas entidades públicas:

Ministerio de Obras Públicas (MOP)

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)

Ministerio de vivienda y Urbanismo (MINVU)

Intendencia de la Región Metropolitana de Santiago

Comisión Nacional del Medio Ambiente (CONAMA)

Secretaria Interministerial de Planificación de Transporte (SECTRA)

Sin embargo los problemas aparecieron rápidamente. En el mes de agosto se llamo al proceso de licitación de los recorridos del metro buses, lo que originó el fin de la tregua entre el gobierno y los dirigentes microbuseros, que rechazaron la idea de la reforma al sistema. El día 12 de agosto se inició una movilización de los transportistas, quienes bloquearon las principales arterias de la ciudad. Paralizándola por completo. La movilización marcó un punto de inflexión en la fuerza del, hasta ese entonces, poderoso gremio: el gobierno aplicó la ley de seguridad interior del Estado y sometió a proceso a los cinco principales dirigentes.

Solucionado el conflicto con los empresarios , se generan nuevos conflictos , esta vez en el interior del propio gobierno, el proyecto del consorcio Sacyr de instalar tranvías hacia las zonas periféricas provocó fuertes diferencias entre los ministros Jaime Ravinet, que estaba a favor de la idea, y Javier Echeverri, que estaba en contra . A esto se sumarían las rencillas entre Correa y el director del Metro, Fernando Bustamante, surgida a raíz del rol que debía tomar el ferrocarril metropolitano en el proyecto.

Tras el rechazo final del Proyecto de Sacyr, la idea del nuevo plan comenzó a inspirarse en el modelo del Transmilenio, proyecto de transporte que había sido realizado con éxito en Bogotá, Colombia, con la salvedad de que a diferencia del proyecto ejecutado en Bogotá, el propuesto para realizar en Santiago se extendería a todo el transporte de la ciudad y no solo a sectores focalizados, El plan comenzó así a configurarse en torno a idea de establecer líneas tróncales que recorrerán la urbe junto a redes alimentadores. El 7 de Marzo de 2003, Correa junto al Ministro Echeverri y el Intendente Marcelo Trivelli lanzaron oficialmente el nombre del proyecto: Transantiago.

Los roces entre Correa y Bustamante continuarían, y finalmente el presidente Lagos le solicitaría la renuncia al ex Ministro a fines de marzo de 2003, con la salida de Correa, el PTUS sería ahora administrado por una comisión interministerial presidida por Echeverri, Ministro de Obras Públicas y Transporte que nuevamente enfrentaría a Bustamante, que estaba en contra del modelo de distribución de los ingresos dentro del Transantiago, a esto se sumaba la larga discusión sobre la fallida licitación del Melitren, tren suburbano entre Santiago y Melipilla y la utilización de la estación Quinta Normal como Terminal en vez de la tradicional Estación Central, lo que elevaría enormemente los costos.

Ya a fines del 2003, los retrasos en el proyecto comenzaban a evidenciarse. Aun no se realizaban las licitaciones destinadas a la operación de las redes troncales, mientras se definía el 28 de mayo de 2005, como la fecha de inicio del proyecto. Solo el sistema de tarjeta inteligente para el desarrollo de una tarifa unificada comenzaba a concretarse, con el lanzamiento de la tarjeta denominada “Multivía” a comienzo de ese año.

Esta es la génesis del plan de “modernización” del transporte público, impulsado por el Gobierno de Chile, más precisamente, bajo el mandato de Ricardo Lagos, destinado a transformar a Santiago en una ciudad de clase mundial. Respondiendo a las exigencias de todos los santiaguinos por un aire más limpio y mayor seguridad en las calles. Cosa que claramente resultó completamente a la inversa. Pese a que este plan tuvo alrededor de 3 a 4 años para ser llevado a cabo con éxito. No fue así.

II.2. El transporte y su impacto en el medio ambiente

La modernización del transporte público y el aporte de este sector a una ciudad más amigable y con una mejor calidad de vida para sus habitantes y visitantes, exige que en la implementación de Transantiago el componente ambiental esté a la altura de los problemas de la capital y de la prioridad que esta variable de sustentabilidad tiene en la sociedad, debe considerar aspectos tales como:

- a) Emisiones de contaminantes atmosféricos locales (principalmente material particulado y óxidos de nitrógeno) y gases de efecto invernadero (básicamente dióxido de carbono).
- b) Evaluación ambiental de diversos escenarios de diseño de servicios y su operación con vehículos con distintos estándares y tecnologías.
- c) Análisis de uso de dispositivos de postratamiento de gases y partículas en buses antiguos.
- d) Análisis de tecnologías alternativas buses (gas natural, híbridos, eléctricos).
- e) Mecanismos compensación por reducciones de emisiones de contaminantes locales y gases de efecto invernadero.
- f) Control del ruido y de las vibraciones al interior y exterior de los vehículos.
- g) Consideración de la variable ambiental en las bases de licitación de servicios troncales y locales de transporte público.
- h) Gestión ambiental de los proyectos de infraestructura para el transporte público (durante su construcción y operación).
- i) Obras viales (corredores, conexiones).

- j) Terminales de transporte público.
- k) Estaciones de trasbordo.

Consistente con su carácter público y de largo plazo, Transantiago será sometido a Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), que permitirá la incorporación continua e integral de la variable ambiental en las decisiones y proyectos del Plan. Además plantea la consideración de los efectos ambientales de otras políticas públicas (uso de suelo, vivienda, educación, etc.) sobre transporte urbano de la capital.

II.3. Evaluación ambiental estratégica de transantiago.

La EAE es una herramienta relativamente reciente, cuyo uso se ha extendido en la última década principalmente en Europa y en donde su ámbito de aplicación ha sido precisamente las Políticas, Planes y Programas complementando a otros instrumentos como evaluación ambiental de proyectos y actividades humanas específicas. EAE propone un marco de toma de decisiones que dé un justo peso a las consideraciones medio-ambientales y de sustentabilidad, al mismo nivel que las consideraciones económicas y sociales.

- A) Consultoría de TAU-ECONAT quien, durante el año 2002, diseñó una metodología de Evaluación Ambiental Estratégica adaptada a las peculiaridades del PTUS.
- B) Consultoría del Centro de Estudios para el Desarrollo (CED) para una asesoría complementaria al trabajo anterior, con la finalidad de lograr una adecuada revisión de las decisiones estratégicas asociadas al PTUS Contenido Administrativo del Procedimiento

II.4. Contenido Administrativo del procedimiento

Consiste en el sometimiento del proceso de planificación a un proceso iterativo de EAE, guiado por una entidad coordinada por SECTRA. Esta produce un informe que es considerado por el Comité de Transporte de Santiago quien lo sanciona administrativamente y da las recomendaciones respectivas.

En este procedimiento se establece un conjunto articulado de pasos cuyos objetivos fundamentales son verificar la incorporación de la dimensión ambiental en la planificación del transporte urbano de Santiago, obtener el mayor grado de aceptación y consenso, y simplificar los requerimientos de Evaluación Ambiental proyectos que se desprendan de este plan.

Las fases que se han definido para el procedimiento de EAE de Transantiago son las siguientes:

- a) Fase 1: Programa de Trabajo de la EAE
- b) Fase 2: Marco de la EAE
- c) Fase 3: Evaluaciones Intermedias
- d) Fase 4: Evaluación Final
- e) Fase 5: Sanción de la EAE
- f) Fase 6: Actualización del Marco y del Programa de Trabajo de EAE.

Para cada una de las fases propuestas se establecen sus objetivos y los pasos que se deben seguir para su cumplimiento las que son, fundamentalmente, tareas con responsables concretos en una secuencia lógica de ejecución.

El detalle de este conjunto de tareas y las responsabilidades que se deben asumir por cada uno de los actores relevantes del proceso de EAE, tanto del PTUS como de sus programas, son descritos en las Guías de EAE del PTUS, que se anexan a los presentes términos de referencia.

II.5. Contenido metodológico del procedimiento

Como todo Plan está compuesto por programas y a su vez estos por proyectos, la revisión debe comprender a todos los componentes involucrados. Este proceso de planificación continua del transporte se estructura sobre la base de tres dimensiones:

Dimensión Estratégica, donde se formulan los supuestos básicos del proceso, que abarcan los objetivos estratégicos y el área sujeto de la planificación.

Dimensión Instrumental, que corresponde a la modelación del sistema de transporte en el contexto urbano, la cual se divide en tres componentes; las herramientas de modelación; la oferta del sistema de transporte, y la demanda por viajar.

Dimensión Prospectiva que corresponde a la formulación de Planes y que considera un diagnóstico general en un momento determinado.

II.6. La Participación Ciudadana en un proceso de EAE.

Por la naturaleza dinámica de los fenómenos ambientales y por las características de las acciones humanas, resulta difícil pensar en la inexistencia de tensiones y posiciones antagónicas al tomar decisiones e incorporar medidas preventivas para anticipar niveles de deterioro ambiental. Esto es particularmente relevante en un proceso de evaluación ambiental estratégica donde se simulan escenarios futuros y se revisan dificultades surgidas con el impulso de políticas, planes y programas. De este modo, la participación ciudadana resulta prioritaria en los siguientes aspectos:

- a) Facilitar la prevención y resolución de los conflictos;
- b) Contribuir a una mayor transparencia en la toma de decisiones; y
- c) Permitir que en las decisiones se concilie la protección del medio ambiente, con el mejoramiento en la calidad de vida y los intereses de la comunidad.

La participación debe incentivarse lo más temprano posible buscando identificar áreas de consenso. Básicamente, se trata de dilucidar aquellos puntos en los cuales no existe acuerdo. Se consideran cuatro aspectos claves de la participación:

- a) dar espacio a actores heterogéneos
- b) hacer posible las interacciones múltiples que se presentan
- c) dar cabida a opiniones diversas; y
- d) conocer y canalizar los distintos puntos de vista en relación al ambiente.

La participación de la comunidad de manera informada, ordenada, responsable y oportuna que considere los diversos enfoques, intereses y opiniones, constituye un instrumento poderoso para la prevención y resolución de conflictos ambientales originados por acciones emprendidas en un determinado territorio como para darle valor y transparencia a las decisiones.

En el proceso de participación concurren diferentes visiones e intereses; por ello se requiere asegurar igualdad de oportunidades para los actores. Aunque en términos de regulación ambiental las percepciones y sesgos propios de las distintas visiones involucradas en el proceso de participación, no pueden ser normadas en forma homogénea, sí deben ser consideradas a través de las diferentes etapas del proceso de decisión, particularmente en las fases iniciales.¹

II.7. Metas propuestas en la etapa de diseño

Transantiago tiene como metas aumentar la participación del transporte público en el sistema de movilización de la ciudad (hoy la mitad de los santiaguinos usa este sistema y hace diez años lo hacían el 68%) a través de una nueva forma de moverse: segura, oportuna, informada, rápida, que se sustente financieramente, social y ambientalmente; contribuir a generar arraigo e identidad territorial y aportar a la descontaminación.

¹ Decreto Núm.212. Santiago, 15 de octubre 1992, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Transantiago se sustenta institucionalmente en los marcos legales vigentes de los ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, y Vivienda y Urbanismo. En este contexto licita servicios de transporte, servicios de apoyo e infraestructura vial y de integración.

Transantiago coordina al Comité de Ministros para el Transporte de Santiago, organismo creado por decreto presidencial durante el 2003, y que integran los titulares de los Ministerios de Obras Públicas, de Transportes, Telecomunicaciones, Vivienda y Urbanismo; el intendente metropolitano, el presidente del Directorio de Metro S.A., el director ejecutivo de la Comisión Nacional del Medioambiente, el coordinador general de Concesiones del MOP, el coordinador de Transantiago y el secretario ejecutivo de Sectra.

II.8. Programas del Proyecto de transporte urbano.

Define aspectos operacionales del plan de transporte, que interesan en la medida que describan los problemas de infraestructura, recorridos e información a los usuarios.

En Transantiago tanto los vehículos como la infraestructura y la tecnología estarán al servicio de las personas, y cada uno de los cambios estará orientado a satisfacer los requerimientos de movilidad, accesibilidad y calidad de vida de los ciudadanos

Transantiago aborda los desafíos y tareas contenidos en el Plan de Transporte Urbano, el que se organiza en un conjunto de programas:

Etapas que se deben considerar en el Diseño para la elaboración del Proyecto.

Es relativo de acuerdo a los actores involucrados, si lo miramos por parte de los empresarios es nulo, solo importaba el negocio rentable.

Si lo miramos por parte de Actores como el Estado que de buena intención más allá no pasaba

Todos los programas son relevantes para el logro de las metas; sin embargo, el que concentra máximo interés y urgencia -así como las mayores complejidades técnicas y sociales- es el Programa de Modernización e integración de servicios de transporte público.

Para ello se impulsarán las siguientes políticas públicas:

a) Reestructuración de la malla de recorridos y de la forma de operación de los servicios.

Se rediseñará toda la malla de rutas, en la que se distinguirán dos tipos de servicios: aquellos que se realizan en las principales avenidas o ejes tróncales de la ciudad, y los que cubren demandas locales y áreas alimentadoras y que nutrirán de pasajeros al metro y los servicios de buses de la red troncal. Todos operarán complementariamente y tendrán un sistema de tarifa integrada. Como medio de pago universal se usará la tarjeta Multivía. Muchas personas deberán utilizar más de un servicio, a diferencia de lo que sucede hoy, pero los transbordos no implicarán una doble tarifa. En la red troncal independiente de los transbordos existirá sólo un pago.

b) Sistema de pago automático.

Para que los servicios operen en red y con tarifa integrada, es decir, para que el transporte funcione como un gran sistema de servicios complementarios, es necesario instalar un sistema de pago automático que permita centralizar la recaudación de los pasajes y distribuir los ingresos de acuerdo al pago que corresponde a cada empresa según el uso de sus servicios. Sobre la base del exitoso proyecto que se realiza en el marco de los servicios de metro y metro bus, el mecanismo se extenderá a todo el transporte público de Santiago, para que esté plenamente operativo al iniciarse el nuevo sistema.

c) Oferta y Demanda de Viajes.

Demanda La operación de un sistema en red de los servicios de transporte público permitirá avanzar hacia un ajuste más fino entre la demanda de viajes y la oferta de buses, tanto durante la jornada como a través del tiempo.

Estos cambios demandarán un sistema que opere el conjunto de la flota de vehículos que prestan los diferentes servicios, a través de tecnologías inteligentes de transporte (ITS). Por esto está contemplada la operación del Centro de Información y Gestión (CIG Transantiago), que permitirá operar la flota de acuerdo a los movimientos diarios de la demanda y fiscalizar el cumplimiento de los compromisos contractuales de la concesión.

d) Construcción de infraestructura especializada.

Los nuevos estándares de servicio del sistema de buses requerirán infraestructura especializada de diferente carácter: vías segregadas en parte de la red troncal, paraderos construidos según niveles de demanda, estaciones de intercambio entre diferentes modos de transporte (metro, buses, transporte interurbano, taxis colectivos), estaciones de transbordo entre buses y entre éstos y el metro, y terminales y centros de reguladores de frecuencia en las diferentes comunas.

e) Profesionalización y capacitación de conductores.

Un sector clave en el funcionamiento del sistema de transporte público es el de los conductores. Se impulsará su profesionalización, se elevarán los requisitos de acceso y se fortalecerá un sistema de capacitación permanente, con lo que mejorarán sustancialmente sus condiciones de trabajo. Se promoverá la superación del actual sistema de remuneraciones –donde el boleto cortado es un elemento central- hacia el sueldo fijo completo con contrato y el pago de imposiciones por el sueldo real; el acceso a nueva infraestructura y servicios en los terminales y la incorporación masiva de mujeres a la función de conductor. Estas nuevas condiciones laborales serán base de un nuevo trato con los usuarios

f) Comunicaciones y participación y diálogo ciudadano.

Es crucial para que los diferentes componentes de este Plan funcionen armónicamente un cambio en la cultura ciudadana respecto de los medios de transporte, tanto entre usuarios como no usuarios. Ello requerirá un dinámico proceso de comunicación, participación y diálogo ciudadano.

g) Reducción de los impactos ambientales del sistema de transporte.

El nuevo sistema de transporte público producirá una significativa disminución de su aporte a la contaminación atmosférica y acústica de la ciudad, por diferentes razones: habrá una disminución de la flota global de buses, un menor número de kilómetros totales recorridos, un cambio paulatino en las tecnologías del transporte público con estándares

más estrictos en las emisiones de los motores, la introducción de vehículos con tecnologías más limpias y también por el ingreso en el mercado de combustibles menos contaminantes. La ausencia de competencia por el pasajero significará otra forma de manejar, sin carreras, por lo tanto sin aceleraciones constantes ni frenadas bruscas.

II.9. Los otros programas de transantiago.

Para que el Diseño sea coherente, pertinente y relevante en dar respuesta a los problemas sociales detectados, se deberán cumplir una serie de pasos previos, de manera de asegurar los criterios de calidad de nuestra investigación. A continuación se muestra un esquema que señala los principales pasos previos a la elaboración del diseño de Modernización e integración de servicios de transporte público propiamente tal:

II.10. Planes a considerar en el diseño del proyecto.

a) Plan de Inversiones viales, mantenimiento y regulación del transporte privado.

El control de la congestión vehicular y la internalización de los costos asociados a ella constituyen una de las responsabilidades prioritarias de este programa. El programa también se hará cargo de desarrollar los proyectos de infraestructura y mantenimiento vial y de optimizar las inversiones realizadas.

b) Plan de Localización de establecimientos educacionales.

Los programas tres, cuatro y cinco responden a un eje fundamental de este Plan: el desarrollo urbano, que representa la demanda por el sistema de transporte, y que debe presentar un equilibrio con la oferta de infraestructura de transporte para que este mercado satisfaga las necesidades de la ciudad. La mayor parte de los establecimientos educacionales, sobre todo los que imparten enseñanza media, están concentrados en unas pocas comunas, lo cual obliga a un porcentaje importante de los alumnos a recorrer largas distancias para llegar a sus colegios. Pero ni siquiera las comunas que tienen suficientes matrículas logran retener a sus estudiantes. La comuna de Santiago, por ejemplo, que tiene el mayor superávit de matrículas respecto de la población en edad escolar, sólo logra retener alrededor del 30% de sus estudiantes.

Este programa persigue detener la tendencia de concertar los colegios en unas pocas comunas y ampliar las matrículas disponibles en zonas con déficit. Además, se pretende que la comunidad local tenga una percepción positiva de la calidad de la educación de los nuevos establecimientos para retener a los estudiantes sin necesidad de mayores regulaciones. Se propone, por ejemplo, proveer subsidios dirigidos a los establecimientos que deseen localizarse en comunas con déficit (por ejemplo, el Estado pone el terreno), y aprovechar para este propósito fondos destinados a las ampliaciones de infraestructura contempladas en la implantación de la Jornada Escolar Completa (JEC).

c) Plan de Impulso a nuevas áreas de comercio y servicios.

Desde el punto de vista de los destinos de los viajes, especialmente en horas punta, esta es una ciudad fuertemente concentrada en la comuna de Santiago. En general, para todos los propósitos de viajes, unas pocas comunas concentran más del 50% de los destinos de viajes.

El objetivo de este programa es contribuir a desarrollar nuevas áreas de comercio y servicios, de manera de posibilitar que la población no recorra grandes distancias para realizar sus actividades diarias.

d) Plan de Cambio en las tendencias de localización de hogares.

La ubicación masiva de nuevos hogares, diferentes estratos en comunas periféricas es la tendencia predominante en las últimas décadas. Esta propensión que no ha sido acompañada con la ubicación de equipamientos urbanos, ha producido severos problemas de transporte, especialmente en el sector sur de la ciudad. El objetivo del programa es producir un quiebre parcial de estas tendencias de localización, en el entendido que los costos finales deben ser siempre pagados por el Estado, y a la larga el costo de seguir la tendencia es mucho mayor que el de los incentivos que podrían requerirse para atenuarla. Se trata atraer a una parte de los nuevos hogares a comunas consolidadas del centro de la ciudad.

Se estudia introducir subsidios diferenciados para viviendas con estratos medios bajos y las viviendas sociales, dependiendo de la localización, y privilegiar las comunas consolidadas con capacidad para nuevos hogares. A este respecto, se dispone de la experiencia de Corporación para el Desarrollo de Santiago, que logró detener el despoblamiento y gatillar un proceso de aumento de población.

e) Modos no motorizados de transporte.

Está orientado al desarrollo de facilidades explícitas (físicas y operacionales) para peatones y ciclistas en el sistema de transporte de la ciudad.

Se trabajará en la peatonalización de ciertas zonas de la ciudad (en particular del centro de Santiago) para generar áreas seguras, libres de contaminación y con un tratamiento urbanístico adecuado.

f) Medidas inmediatas.

Este programa aborda las iniciativas de carácter inmediato que se implementan para mitigar episodios críticos de contaminación y congestión (como los ocurridos el 2001) Entre ellas, ejes y pistas exclusivas para transporte público, reversibilidad de vías y semaforización.

g) Regulación de transporte de carga urbana.

El nuevo sistema de transporte público producirá una significativa disminución de su aporte a la contaminación atmosférica y acústica de la ciudad, por diferentes razones: habrá una disminución de la flota global de buses, un menor número de kilómetros totales recorridos, un cambio paulatino en las tecnologías del transporte público con estándares más estrictos en las emisiones de los motores, la introducción de vehículos con tecnologías más limpias y también por el ingreso en el mercado de combustibles menos contaminantes. La ausencia de competencia por el pasajero significará otra forma de manejar, sin carreras, por lo tanto sin aceleraciones constantes ni frenadas bruscas.

II.11. Conclusiones del diseño

El desarrollo económico de los países incide considerablemente en la característica operacional de los sistemas del transporte público.

El desarrollo económico y productivo de una región tiene estrecha relación con la infraestructura de transporte.

Transantiago fue diseñado para operar con altos niveles de hacinamiento, todo ello conociendo que el sistema de microbuses es por lejos el medio de transporte más usado por los pobladores de menores recursos, al mismo tiempo el modelo matemático utilizado para el cálculo de las capacidades de los buses y de los trenes se definieron en valores elevados -6 pasajeros por metro cuadrado en el caso del Metro. En resumen se conoce que serán los usuarios quienes, a través de la pérdida de comodidad y espacios, paguen parte del costo de la implementación del plan.

II.12. Fundamentos Sociales

El mejoramiento del transporte público confortable y seguro es la herramienta más poderosa para limitar el aumento del auto. Importantes aliados son: la promoción del uso de modos no motorizados de transporte como la bicicleta y la caminata y la promoción de uso socialmente eficiente del automóvil, esto es compartir los viajes con otras personas, no sólo del entorno familiar.

Conforme a ello, se esperaba que el plan Transantiago diera respuesta continuamente a las necesidades específicas de las personas con discapacidad para utilizar el sistema de transporte público. Es así como los nuevos buses que ingresarán paulatinamente desde el 2005 a prestar servicios en los recorridos tróncales contarán con entrada a nivel o low entry, que no tienen escalones. También tendrán puertas con plataformas de accionamiento manual para facilitar el tránsito de personas con movilidad reducida, y con un espacio dentro del bus adaptado para ubicar sillas de ruedas con sistemas de anclaje y de aviso de parada.

En materia de infraestructura el diseño de los futuros paraderos, estaciones de trasbordo, señalización y accesos proyectados, considera dispositivos especiales, tales como rampas de acceso a la zona de paraderos, texturas especiales de aceras en andenes y accesos,

demarcación en posición adecuada, andén a nivel de pisadera del bus todos estos avances están en la línea del convenio de colaboración suscrito entre la Subsecretaría de Transportes y el Fondo Nacional de discapacidad del 2000:

- a) Conciliar calidad, seguridad y cobertura del servicio es una prioridad.
- b) Modernizar el transporte público de Santiago es mejorar sustancialmente la calidad de vida de las personas.
- c) Disminuir niveles de contaminación del aire y el ruido influirá en una mejor salud de los ciudadanos.
- d) El transporte público puede ser un lugar de encuentro y de información que facilite la integración social.

2.12. Síntesis del Proyecto

Transantiago aborda integralmente los desafíos del traslado de personas y bienes en la Región Metropolitana, con especial énfasis en el transporte público en sus diferentes modos: buses, taxi buses y metro. Los taxis colectivos y los taxis básicos se incorporarán a la red integrada de transporte público mayor, sobre la base de exigencias en función de requisitos de calidad, seguridad y profesionalización del servicio. Durante el 2003, se realiza la primera licitación de taxis colectivos de la Región Metropolitana. El objetivo es que todos los modos de transporte operen complementariamente con los grados adecuados de competencia que garanticen eficiencia, calidad en el servicio y la rentabilidad global del sistema.

Además, el Plan aborda los medios no motorizados, a través de la estructuración de una red de ciclo vías y la habilitación de infraestructura pública moderna que permita hacer más cómodas y seguras las caminatas.

La necesidad urgente de llevar a cabo una profunda modernización del transporte público responde a la demanda de la gente por un servicio mejor más limpio y más seguro.

CAPITULO III

IMPLEMENTACION

III.1. Definición.

Una implementación o implantación es la realización de una aplicación, o la ejecución de un plan, idea, modelo científico, diseño, especificación, estándar, algoritmo o política.

La implementación de Transantiago consiste en desarrollar obras civiles e inversión para mejorar tanto la calidad vial de la ciudad, la creación de nuevas estructuras que permitan el correcto funcionamiento del Plan, como además la extensión de la Línea del Metro L4 y L4a. La implementación está dividida en implementación de la infraestructura necesaria, de los recorridos y de la información a usuarios.

III.2. Implementación de Infraestructura:

Transantiago es programa del Gobierno de Chile que tiene la misión implementar un nuevo sistema de transporte público, moderno, eficiente, integrado con alto nivel de servicio para los usuarios de Santiago. El objeto del plan es promover el uso del transporte público, facilitando su uso y mejorando el nivel de servicio, además de reducir la contaminación y la congestión. Con ello se espera mantener e idealmente aumentar, los actuales niveles de demanda de transporte público a fin de revertir la tendencia de reducción de la participación del mismo en el total de viajes en la ciudad de Santiago.

Con Transantiago se establecerá nuevo marco regulatorio que permita al mercado de transporte público un desarrollo sustentable, tanto desde el punto de vista de operadores como usuarios, desde la perspectiva urbana social y ambiental. En este contexto, mediante la asociación público privada, Transantiago licita la operación y gestión de servicios de transporte, la provisión de servicios de apoyo - tanto en la administración de los fondos que generó el sistema y la provisión de un medio de acceso único, de la generación de información necesaria para los distintos actores del sistema y la construcción y operación de infraestructura asociada al plan.

El programa incluye un conjunto de tareas que van desde el rediseño físico y operacional del sistema de transporte público, hasta el mejoramiento de los sistemas de información a los usuarios, incluyendo también la modernización tecnológica de los servicios, la diversificación de la oferta, la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos, que supone un medio único de acceso al sistema, la infraestructura especializada para el transporte público, los incentivos para la empresarización del sector y la profesionalización de personal de conducción.

La implementación del Transantiago debió haberse concretado el 2005, Incumplimiento de plazos establecidos. Pero estos retrasos costaban millones de dólares al estado Chileno, puesto que así estaba estipulado en los contratos con las empresas privadas operadores AFT.

Los proyectos contemplados para el transantiago entre el 2005 y 2010, se resumen:

- Obras nuevas, de mantención y mejoramiento vial,
- Extensión de la línea del metro.
- Construcción de corredores segregado para buses y autos.
- Conexiones viales para descongestionar el tránsito, demás dos estaciones de intercambio modal donde concluirán medios de transportes (buses, metro, taxis, colectivos=), y estaciones de transbordo para troncales y locales en los principales puntos de convergencias de la capital. Como objeto de permitir fácil adaptación para los habitantes de la ciudad.

III.3. Servicios de transporte comprometidos.

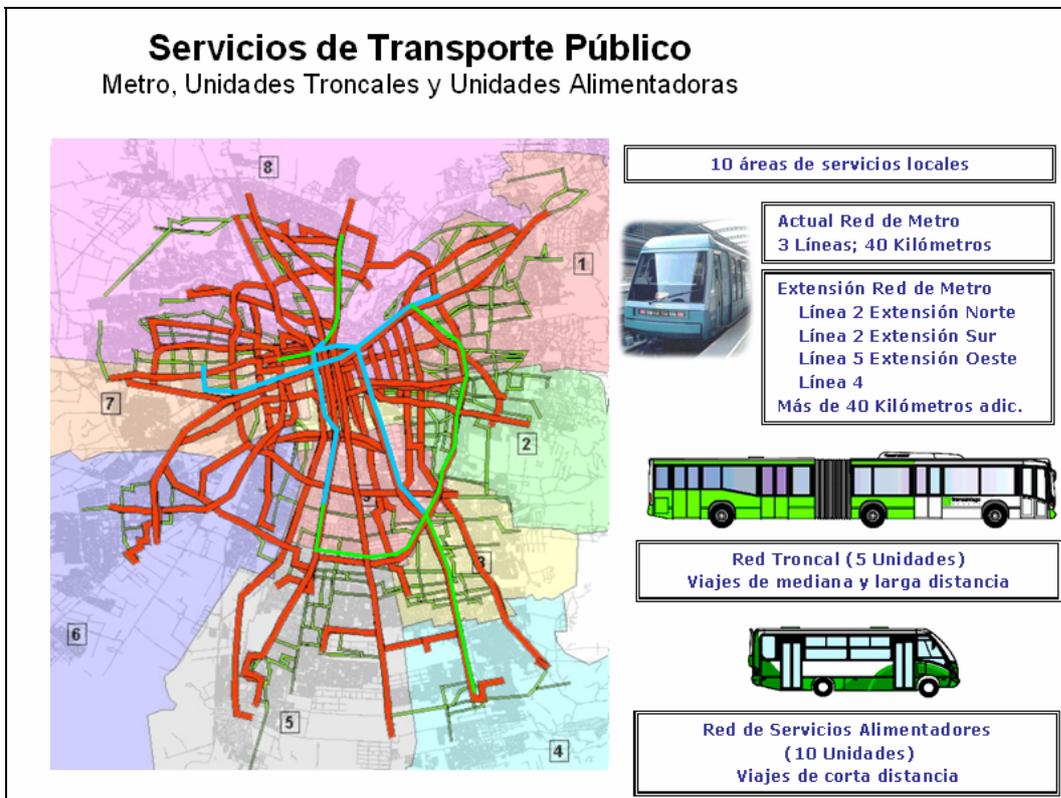
El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones está convocando a un proceso de licitación para los servicios de operación de transporte de superficie, la provisión de material rodante y equipamiento, la construcción y mantención de terminales, y la implementación y habilitación de los respectivos centros de operación.

Los servicios de transporte públicos de superficie se han dividido en quince Unidades de Negocio, de las cuales cinco son unidades de negocio troncal, que corresponden a servicios

de larga distancia, en promedio de 150 Km./diarios recorridos por bus y diez son Unidades de Negocio de Alimentación de troncales, esto es sistemas de transporte de superficie de áreas geográficas restringidas, que sirven de acercamiento a las Unidades Troncales y satisfacen la demanda de transporte dentro de su zona de competencia. En este esquema la red de Metro cumple un papel fundamental, como eje estructurante y articulador del sistema, que será complementado con el diseño de los servicios de transporte público de superficie a licitar. En el siguiente cuadro se representa la configuración del sistema.

Figura Numero 1

Mapa Servicio de Transantiago Público



Pagina del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

http://www.mtt.cl/prontus_mtt/site/edic/base/port/inicio.html

Administrador Financiero de Transporte, AFT: El sistema de transporte público diseñado para la ciudad de Santiago, comprende como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de las actividades de emisión, comercialización y provisión de la red de recarga del medio de acceso que servirá como único medio de acceso al sistema, la provisión del equipamiento de pago y gestión a bordo de los buses, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y de efectuar la distribución de éstos entre los diversos integrantes del sistema, tareas que serán delegada al AFT. Con todo esto la administración financiera del sistema será integrada y única.

Centro de Información y Gestión, CIG: La gestión operativa del sistema de transporte requiere de una entidad tecnológica encargada de la captura, procesamiento y distribución de la información generada en los servicios de transporte, actividad que será delegada en el CIG, el cual proporcionará a los usuarios de los servicios de transporte público y a los operadores de transporte información acerca del funcionamiento del sistema para la planificación oportuna de actividades.

III.4. La Infraestructura de Apoyo al Sistema

A fin de contar con una adecuada infraestructura para la implementación del Plan de Transporte Urbano, se ha contemplado la construcción de Estaciones de Intercambio Modal, Estaciones de Transbordo y Corredores Segregados.

Las Estaciones de Intercambio Modal corresponden a unidades diseñadas como rótulas del sistema de transporte, permitiendo los trasbordos entre diferentes modos de transportes, tales como el Metro y los sistemas de buses, en forma expedita. Este tipo de estaciones se desarrollan fuera de la vía pública.

Las Estaciones de Transbordo son unidades de infraestructura de menor tamaño que facilitan la integración en aquellos puntos en los cuales se realice gran cantidad de trasbordos, y que se distinguen de las primeras en cuanto a que, principalmente, se desarrollarán en el espacio público.

Los Corredores Segregados corresponden a infraestructura para uso exclusivo del transporte público, con el objeto de reducir los efectos de la congestión sobre la operación de los servicios de transporte, además de la existencia de conexiones viales estratégicas.

III.5. Fases de implementación del sistema

Debido al elevado nivel de complejidad de las transformaciones asociadas a la implementación de este Plan de Transporte Urbano, se introducirán cambios en los servicios de transporte de manera gradual y progresiva.

III.5.1. En la Fase 1, del 27 de agosto 2005 al 26 de mayo 2006, se incorporaran buses nuevos al sistema de transporte y comenzará la empresarización de los operadores. A partir del inicio de la Fase 1, los nuevos concesionarios operarán actuales recorridos con buses nuevos o usados, cobrando las tarifas vigentes. El pago durante la Fase 1 será por pasajero transportado, con monedas y regido por el polinomio de indexación tarifaria vigente a la fecha.

Subdivisión de la Fase 1

La Fase 1 se divide en tres subfases:

- **Fase 1A** : 27 de agosto 2005 – 15 de noviembre 2005 (2 meses y medio)
- **Fase 1B**: 16 de noviembre 2005 – 15 de febrero 2006 (3 meses)
- **Fase 1C**: 16 de febrero 2006 – 26 de mayo 2006 (3 meses y medio)

Esta división se fundamenta en la llegada de partidas de buses nuevos y la entrada en operación de nuevas líneas de Metro.

En razón de lo anterior, se contempla desarrollar el Plan en dos Etapas; una primera etapa, denominada Etapa de Implementación, cuya duración será de un año, durante la cual existirán Servicios de Transición, los cuales serán operados por los Concesionarios resultantes del presente proceso de licitación, pero bajo un esquema de recorridos muy similar al existente con anterioridad a la puesta en marcha de dichos Servicios de Transición.

A su vez, la etapa de Implementación se subdividirá en dos Fases; la Fase I, que comenzará con la puesta en marcha de los Servicios de Transición, con la incorporación paulatina de buses Estándar Transantiago, pero en el que se mantendrá la actual forma de acceso a los servicios de transporte, y la Fase II, en la que paralelamente, comenzará a operar un medio de acceso a los servicios consistente en una tecnología sin contacto.

La segunda etapa, denominada Etapa de Régimen, tendrá lugar una vez terminada la Etapa de Implementación y se extenderá por todo el resto de la concesión, período durante el cual existirán los Servicios Troncales y Alimentadores propiamente tales, operados igualmente por los concesionarios de las respectivas Unidades de Negocio, y en el que la tecnología sin contacto será el único medio de acceso a los distintos tipos de servicios de transporte Público de Santiago, todo ello conforme a lo establecido en las presentes Bases de Licitación.

III.5.2. En la Fase 2, que va desde el 27, de mayo 2006, y hasta el 25, de agosto 2006, se iniciará la puesta en marcha de Multivía como medio de pago alternativo al actual, en los buses que ya estén en la calle y que operarán en Fase 3, con o sin estándar Transantiago.

Durante las Fases 1 y 2, las 14, Unidades de Negocio sujetas a la transición (área alimentadora 10 no la contempla) deberán prestar servicios actuales que le fueron asignados en las Bases de Licitación.

III.5.3. En la Fase 3, del 26 de agosto 2006, en adelante comenzará la plena operación para el Transantiago al implementarse la reestructuración de servicios en alimentadores y troncales y la integración tarifaria entre buses y con Metro. Multivía será el único medio de acceso al transporte público.

Fases de implementación del sistema

En este estudio se analizarán tres aspectos que son:

- Inversiones en Infraestructura
- Inversiones en Vialidad
- Inversiones en Flota

III.6. Inversiones

En materia de inversión pública para los proyectos de transantiago, contempla aportes del Estado y privados. La escasa inversión en infraestructura de apoyo en la circulación de buses en comparación de los 2.000 millones de dólares de inversión en la red de autopistas urbanas, y 2.000 millones de dólares para la extensión del metro, pero sólo 400 millones de dólares en reestructuración de todo el sistema de transporte de la capital con una desproporcionada inversión al verificar que la inversión en autopistas fue para 200 kilómetros y la del Metro para sólo 40 kilómetros.

A continuación presentamos cuadro número uno con los elementos relevantes del modelo de negocio en millones de Dólares en relación a las inversiones tanto privadas como públicas.

CUADRO N° 1²

Elementos Relevante del Modelo de Negocio	
Demanda Inelástica	-
Ingresos anuales	750 MMUS\$
Tasa de descuento	15%
Inversión Metro	1.600 MMUS\$
Inversión Privada	670 MMUS\$
Inversión Pública Infraestructura	435 MMUS\$
Inversión Privada Infraestructura	180 MMUS\$
Tasa esperada de crecimiento	1,70%

La conexión Blanco-Arica, inaugurada el 14 de septiembre de 2006, Es un túnel de 1.7 kilómetros de largo que pasa debajo de la línea del tren(al sur de la Estación Central) uniendo las avenidas Blanco Encalada con Arica, en la comuna de Santiago. Es parte de las obras de infraestructuras para Transantiago, que para el cumplimiento del “objetivo superior” considera la construcción de otra conexión vial (Las Rejas-Suiza-Departamental), 35 estaciones de intercambio, 2 estaciones de intercambio modal(Quinta Normal y La Cisterna) y 14,4 kilómetros de vías segregadas.

La implementación de Transantiago, pilar fundamental del proyecto, prometía una importante cantidad de obras civiles e inversión para mejorar tanto la calidad vial de la ciudad, la creación de nuevas estructuras que permitan el correcto funcionamiento del Plan, como además la extensión de la línea del Metro L4 y L4a.³

Pero los principales problemas que ha acarreado Transantiago, desde su implementación definitiva el día 12 de febrero 2007 son justamente causados y asociados en parte por no

² www.Sofofa.cl/biblioteca-Transantiago súbete Fernando Promis. Coordinador del Transantiago, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 10 de Enero 2007

³ www.transantiago.cl/implementación

cumplirse plazos y fechas establecidas en contratos, de obra gruesa como de direccionamiento de tránsito y vías segregadas. Las cuales fueron interpuestas de modo imperativo y urgente posterior a la puesta en marcha, sin una organización previa del tránsito y parque vehicular existente en Santiago a la fecha.

Es un proyecto único en el mundo que busca transformar de manera gradual el Sistema de Transporte Público en Santiago, modernizando y mejorando la calidad de un servicio en el que buses y Metro sea uno sólo a partir del 10 febrero de 2007⁴.

La implementación de Transantiago debió haberse concretado en el año 2005, pero se fue posponiendo justamente por la falta de cumplimiento de plazos establecidos. Pero estos retrasos costaban millones de dólares al Estado Chileno, puesto que así estaba estipulado en los contratos con las Empresas privadas operadores y AF.

Debido al elevado nivel de complejidad de las transformaciones asociadas a la implementación de este Plan de Transporte Urbano, se introducirán cambios en los servicios de transporte de manera gradual y progresiva, con el objeto de permitir una más fácil adaptación de los habitantes de la ciudad.

En Transantiago, en definitiva, se implementó lo que se diseñó, se siguió un plan que expresamente consideraba ausencia de infraestructura, menos buses de lo necesario, partió con 4.800 buses, sin embargo se requerían 6.500 buses, lo que permitió una sobre carga de los recorridos de los tróncales y saturación en la líneas del metro, mucho más trasbordo, nula reducción de tiempo de viaje, altísimos niveles de hacinamiento y una flota con la mayoría de los buses viejos

Una implementación exitosa del Plan debería desincentivar el uso del auto particular, disminuyendo la congestión en las vías, la contaminación y la inseguridad en la

⁴ Sofofa.cl/biblioteca-Transantiago súbete Fernando Promis, Coordinador del Transantiago Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 10 de Enero 2007.

locomoción colectiva, mediante la oferta de un sistema de transporte público moderno, eficiente, cómodo y de alto estándar.

También se diseñó una baja inversión pública, como lo expresa un informe del Banco Mundial, desde la perspectiva fiscal, es necesario destacar que pese a que el programa de inversiones es bastante alto, alcanza los US\$ 900 millones (lo que incluye en infraestructura para los buses de US\$ 300 millones, el soporte tecnológico por alrededor de US\$ 100 millones y material rodante por aproximado de US\$ 460 millones), la inversión pública es baja. Este componente se proyecta llegará a los US\$ 103 millones incluyendo a las expropiaciones, lo que representa sólo el 0,10% del PIB anual y el 0,60% del Gasto Público anual que se prorratearía entre el 2004 al 2006, el resto sería proporcionado por el sector privado, el cual se esperaba financiará el 69% de la inversión en infraestructura y el 100% del material rodante y los equipos para la recolección de pasajes.⁵

III.6.1. Inversiones en infraestructuras viales

Objetivo de la Agenda es transformar el sistema de transporte público urbano de la Región Metropolitana, en el más moderno de América Latina, incorporando atributos de eficiencia, sustentabilidad ambiental y seguridad para el automovilista, como para los peatones.

Temas que se tratarán son:

- a) Desarrollo de infraestructura de calidad de un plan e inversiones mantención vial de aceras y calzadas.
- b) Mejoramiento del sistema de transporte público.
- c) Integración de la red de metro con la bicicleta, tren y transporte público.
- d) Desarrollo de plan regional urbano y rural de ciclo vías.
- e) Continuidad de inversiones asociadas al plan maestro de aguas lluvias.
- f) Impulsar la creación de una autoridad metropolitana de transporte.

Los proyectos contemplados para Transantiago entre el 2005 y el 2010, se resumen en obras nuevas, de mantención y mejoramiento vial, extensión de la línea del Metro,

⁵ *International Bank for Reconstruction and Development Report N° 31743-cl 12 mayo 2005 pág. 5, Traducido, Ministerio de Hacienda.*

construcción de corredores segregados para buses y autos, conexiones viales para descongestionar el tránsito en determinadas arterias, además de dos estaciones de intercambio modal donde confluirán los distintos medios de transporte (buses, metro, taxis, colectivos) y estaciones de trasbordo para tróncales y locales en los principales puntos de convergencia de la capital.

Varias de estas obras, en el área Infraestructura del Plan ni siquiera han sido construidas, las cuáles son puntos clave del mejoramiento del Sistema actualmente crítico para los usuarios, a saber;

a. Vías Segregadas

Las vías segregadas deben cumplir la función de dividir las calles de la ciudad para el transporte público y automóviles. Por ello, se han 14,4 kilómetros con estas divisiones en las avenidas Santa Rosa (entre Placer y Lo Ovalle), Pajaritos (entre Alameda y Américo Vespucio) y Las Rejas (entre Alameda y calle Mailef). Junto a las vías segregadas existentes, habrá un total de 25,2 kilómetros.

Estas vías no fueron divididas sino más bien luego de una semana de la entrada en funcionamiento del Transantiago, con conos plásticos, sin informar de manera correcta a conductores e usuarios del gran Santiago.

b. Extensiones de las Líneas. Línea 2 y 5 del Metro y la creación de la línea 4.

c. Estaciones de Intercambio Modal

(Aún en construcción una, se olvidó otra). El Proyecto de Estación Intermodal de Quinta Normal quedó paralizado para siempre que serviría para conectar redes de transporte del metro, los buses del transantiago y un tren hacia Melipilla.

La estación intermodal la cisterna sería el eje del Transporte público en el área Sur de Santiago, fue una zona crítica y afectada por el transantiago, superficie de construcción 5203 m². Este proyecto debió ser terminado en agosto 2006, según cronograma de actividades del transantiago. Se implementó buses Express y zonas de pago sin flujo de

pasajeros por errores y también a parche. Por lo cual gran cantidad de gente optó por el Metro haciendo que muchas estaciones colapsaron generando andenes atochados y trenes atestado de pasajeros.

Como es sabido, la autoridad sabía con antelación este aumento de pasajeros del Metro, por lo que inició una campaña de difusión “Comparte tu metro cuadrado”, con afiches y propagandas. Pero esto no ha provocado un buen uso y gestión del Metro, sino que molestias, hacinamiento, accidentes, e incluso sucesos mortales.

a. Estaciones de Traslado (Son los Mismos Paraderos). La cantidad de 112 paraderos. Sólo existían 17 Estaciones de Traslados habilitadas en Santiago.

b. Conexiones Viales (Realizado a través de la expropiación de terrenos.)

La construcción de estas dos conexiones viales, abrió nuevas vías y habilitó calles y avenidas para renovar la ciudad en sectores deprimidos. Estas conexiones están ubicadas en Blanco Encalada-Arica y Las Rejas-Suiza-Departamental, con el fin de potenciar la conectividad de la ciudad esto se realizó a través de una expropiación del Estado de Chile a todas las casas y terrenos que colindan con el sector anteriormente nombrado (Arica – Blanco Encalada). A cambio se les entregó a los perjudicados subsidios para viviendas en las periferia y afueras de Santiago, como Melipilla, Isla de Maipo, etc....A Transantiago Chile le toco presenciar la destrucción de casas, barrio histórico de Santiago, con las Maquinarias que parecían monstruos diabólicos del Proyecto Futuro

c. Mejoramiento Paraderos (relocalización y Construcción de por lo menos 5.100 paraderos) en función de la nueva forma de transporte público. Se estima que existirán alrededor de 5.100 paraderos para los buses troncales y locales, en los que se implementará señalización para facilitar la identificación de los servicios que operen en ellos.

Esto se ha tomado textual de los archivos del Plan Transantiago, es solo una muestra de la ineficiencia y de que jamás se debió haber implementado un Plan que no estaba ni siquiera al 50% de lo que debía y prometía.

d. Mantención vial y adecuación geométrica (como en Alameda y Santa Rosa los cuales debieron haber estado listos el año 2005). No existe ni siquiera un leve respeto hacia las personas, que tienen que tomar Locomoción entre piedras, arenilla, despojos de calle y basura.

Existen otras que simplemente no se consideraron pese a que debieron haber sido incluidas, una de ellas Blanco Encalada luego Av. Matta, en las cuáles da pena ver los buses nuevos, convertirse en viejos en un mes.

Claramente Transantiago en esa fecha no contaba, ni con un 30 % de las estructuras, diseño, estrategias de información ni tampoco la infraestructura necesaria para enfrentar un cambio total a medias.

A continuación se muestra cuadro de avance de obras de Infraestructura tanto Públicas como Privadas del Transantiago hasta el año 2006.

CUADRO N° 2

Inversiones de Infraestructura contemplada para el Transantiago, Hasta el 2006.

	Fecha de entrega	Inversiones Pública (mil. de US\$)	Inversiones Privada (mil. de US\$)	Estado de avance
Corredores segregados(Alameda, Pajarito y Santa Rosa)	oct.-05	35.1	-	Corredor Santa Rosa atrasado
Estaciones de Intercambio Modal (La Cisterna-Quinta Normal)	Ago-06	-	51.7	En Obra-con retraso para 2007
35 estaciones transferencia	Sep-06	6	88.4	Alameda con Las rejas terminada; el resto en obra.
Conexiones vial(Blanco Encalada-Arica y Las Rejas-Suiza-Departamental)	Julio y Oct. 2006 resp.	7.7	-	En Obra.
70 Km., de ciclo vías	-	-	-	No se ha construido nada adicional a lo hecho por los municipios
Mejoramiento y Relocalización de 5.000 paraderos	Oct-06	-	50	Los paraderos de Alameda con fecha de entrega Dic. 2005 Sin mayor avance

Mantenión de 120 Km. de pavimentación en corredores Santa Rosa y Alameda	Ago-05	22	-	Concluido, aunque la carpeta de Alameda presentó fallas a menos de un año de terminados los trabajos
Total		70.8	190.1	

Fuente: www.transantiago.cl.

III.6.2. Inversiones de apoyo al Sistema

A fin de contar con una adecuada infraestructura para la implementación del Plan de Transporte Urbano, se ha contemplado la construcción de Estaciones de Intercambio Modal, Estaciones de Tránsito y Corredores Segregados.

Las Estaciones de Intercambio Modal corresponden a unidades diseñadas como rótulas del sistema de transporte, permitiendo los tránsitos entre diferentes modos de transportes, tales como el Metro y los sistemas de buses, en forma expedita. Este tipo de estaciones se desarrollan fuera de la vía pública.

Las Estaciones de Tránsito son unidades de infraestructura de menor tamaño que facilitan la integración en aquellos puntos en los cuales se realice gran cantidad de tránsitos, y que se distinguen de las primeras en cuanto a que, principalmente, se desarrollarán en el espacio público.

Los Corredores Segregados corresponden a infraestructura para uso exclusivo del transporte público, con el objeto de reducir los efectos de la congestión sobre la operación de los servicios de transporte, además de la existencia de conexiones viales estratégicas.

Las vías exclusivas no son la única infraestructura que debe construirse. También se necesitan estaciones de transferencia. Por la magnitud de estas inversiones y porque serían utilizadas por varios operadores distintos, es probable que se requiera que participe el Estado, ya sea como financista o como promotor de una concesión para que los privados construyan la infraestructura.

III.6.3 Inversiones Privadas

El sitio Web del Transantiago enunciaba que, previo a febrero del 2007, la inversión para el proyecto contemplaba, entre aportes del Estado y de los privados, montos que oscilaban entre los US\$ 300 millones y los US\$ 400 millones.⁶

Esquema de negocio-inversión privada⁷

Concesionarios de Vías

Buses (2.500) : 430, MMUS\$

Terminales:

Terrenos 60, MMUS\$

Obras Civiles 68, MMUS\$

Total: 128, MMUS\$

Administrador Financiero Transantiago.

Equipamiento embarcado, Sistema de pago y Gestión, Red de Carga: **90 MMUS\$**

Transantiago Informa

Comunicaciones: 7,4 MMUS\$

Tecnología: 14,6, MMUS\$

Total: **22,0 MMUS\$**

Total Inversión Privada: **670, MMUS\$**

⁶ www.transantiago.cl/infraestructura

⁷ www.Sofofa.cl/biblioteca-Transantiago súbete Fernando Promis, Coordinador del Transantiago, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones 10 de Enero 2007.

III.6.4. Inversión privada y déficit

La inversión de los privados en el Transantiago es difícil de cuantificar, pues implica nuevas flotas, personal y arriendos, entre otros. Pero su aporte a la Reserva Técnica del Santiago se puede evaluar: US\$ 150, millones.

Por parte de los operadores, las pérdidas operacionales complican su continuidad operativa hasta alcanzar la etapa de régimen:

Desde el inicio del plan, los operadores acumulan pérdidas por 63, millones de dólares y una disminución del 88%, de su patrimonio.

El parque está sobredimensionado para la demanda actual

La evasión en el pago de pasajes es superior al 30%,

Los operadores que quedaron fuera de Transantiago insertan sus buses en los recorridos licitados, trabajando ilegalmente.

Los ingresos no son los esperados.

En el caso de los operadores nuevos, han efectuado fuertes inversiones en buses, formación de empresas, contratación y capacitación del personal, sin embargo:

- a) Se sienten defraudados por la falta de fiscalización a los operadores ilegales.
- b) Operan recorridos con buses articulados que podrían operar con buses convencionales, con mayor costo de operación.
- c) También se ven afectados por la evasión en el pago de pasajes

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

Las mayores pérdidas se anotaron en SuBus, con 7.307, millones Alsacia, con 6.378, millones, Express de Santiago, 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" se "caducarían contratos", se dejó entrever la 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.

III.7. Prestación de servicio- flota

Originalmente, el Plan Transantiago estaba programado para comenzar a operar en Octubre del 2004, Sin embargo, ha sido aplazado en reiteradas ocasiones, hasta el 22, de octubre del 2006, es decir 2, años después de la fecha de su puesta en marcha debido a la alta improvisaciones, que obligó a modificar bases de licitación de recorridos de locomoción colectiva en busca de viabilidad técnica y económica en la construcción adecuada.

La principal modificación a las bases, que cambió sustancialmente la viabilidad del negocio fue la transformación del sistema de pago a los operadores de las troncales de bus-kilómetro a pasajero-kilómetro y el traspaso del sistema de cobro con la tecnología asociada, de los operadores al administrador financiero. En mayo 2006 se iniciaría el servicio empresarizado, con sueldo fijo para los choferes y la incorporación de buses nuevos.

La segunda etapa, se inició con el uso de la tarjeta de pago magnética y en octubre del 2006, la puesta en marcha de los nuevos recorridos, la incorporación del Metro y la operación de la integración tarifaria. Aproximadamente 1.000, buses de última generación, sin embargo se mantendrían los recorridos antiguos.

La puesta en marcha del sistema puso de manifiesto más niveles de improvisación. Los buses no tenían el radio de giro suficiente dar vuelta las esquinas, no cabían por algunos pasos bajo nivel y quedaban atascados en los lomos de toro. Es más algunos buses articulados debían circular por calles sin pavimento. Estos inconvenientes provocan aumento de los costos operacionales y de mantención, una menor vida útil de los buses y la velocidad de circulación es inferior a la proyectada.

En el primer día de la puesta en marcha, febrero 2007, cerca de 1.400, autobuses se encontraron en las calles a pesar de que el gobierno había presupuestado cerca de 5.000, la ausencia de recorridos generó caos en diversos puntos de la capital, especialmente en la zona oriente, norte y sur de la ciudad. Ese mismo día, el Ministro de Transporte citó a los empresarios y les exigió aumentar el número de vehículos. Respecto al avance en la implementación de las máquinas, el ministro Espejo señalado que hay 1.500, buses equipados. “Hemos llegado conforme a la planificación proyectada a la fecha, lo que permite decir que estamos avanzando exactamente de acuerdo con el plan que se había definido para equipar los buses necesarios de aquí a febrero”.

Pero es necesario saber cómo funciona el sistema en condiciones reales, razón por la cual se inicia el plan piloto del Transantiago, donde se pondrán a prueba cerca de 200, buses y mil cien tarjetas electrónicas, durante un mes se va a verificar el funcionamiento el sistema de pagos y los sistemas de seguridad de las máquinas.

La AFT (Administrador Financiero del Transantiago) ha hecho innumerables pruebas. Necesitamos saber que esto funciona bien. Trabajando en horario punta, considerando fallas de máquinas, dificultades que puede tener una persona. Es decir, cinco meses antes iniciar el programa estamos iniciando las pruebas funcionales para corregir los defectos que podamos detectar”.

Más tarde se sumarán más pruebas piloto hasta llegar a la integración con el Metro, afín de año. El reparto masivo de las nuevas tarjetas de pago se va a efectuar en diciembre, de manera de que cuando se inicie el Transantiago, haya cerca de 4 millones de pases circulando.

A continuación se muestra la figura número 2, con la flota organizada, y cuadro número 3, para las distintas zonas de la red del Transantiago.

Figura Número 2



Zonas Transantiago

Este sistema está compuesto por el servicio de buses y Metro y es un programa impulsado por el Gobierno de Chile. Transantiago se organiza en zonas y en distintos tipos de servicios. Zonas Transantiago: Santiago fue dividido en 10 zonas y distintos tipos de servicios, para poder ordenar la operación de los servicios de transporte que conectan las comunas de la ciudad. Cada zona se identifica con una letra y color distinto, y están formadas por un grupo de comunas:

Estas zonas son:

CUADRO N° 3
Zona Transantiago

ZONA	COLOR	COMUNA
A	Blanco	Santiago
B	Rojo	Independencia, Huechuraba, Quilicura, Recoleta, Conchal i Renca
C	Naranja	Lo Barrechea, Providencia Las Condes y Vitacura
D	Amarillo	Peñalolén, La Reina , Macul y Ñuñoa
E	Celeste	La Florida Y la Granja
F	Morado	Puente Alto
G	Azul	San Bernardo, la Cisterna, San Ramón la Pintana y el Bosque
H	Rosado	Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín, san Miguel y lo Espejo
I	Verde	Estación Central, Cerrillos y Maipú
J	Turques	Quinta Normal, cerro Navia, Pudahuel y lo Prado

A	Santiago
B	Independencia, Huechuraba, Quilicura, Recoleta, Conchalí y Renca
C	Lo Barnechea, Providencia, Las Condes y Vitacura
D	Peñalolén, La Reina, Macul y Ñuñoa
E	La Florida y La Granja
F	Puente Alto
G	San Bernardo, La Cisterna, San Ramón, La Pintana y El Bosque
H	Pedro Aguirre Cerda, San Joaquín, San Miguel y Lo Espejo
I	Estación Central, Cerrillos y Maipú
J	Quinta Normal, Cerro Navia, Pudahuel y Lo Prado

En cada zona hay 2, tipos de servicios (recorridos), Tróncales y Locales

Servicios Tróncales:

Conectan una zona con otra, cruzando los ejes importantes de la ciudad.

Metro de Santiago también opera como un servicio Troncal más de Transantiago.

Los Tróncales se identifican como buses blancos con franjas verdes en sus costados, y tienen un número asignado de tres dígitos 101,109 etc.

Servicios Locales:

Son recorridos específicos dentro de cada zona de servicios (identificadas con color y letra) las que acercan a los lugares de acceso a un recorrido Troncal

Los Locales se identifican como buses con el color de su zona correspondiente, tienen asignada la letra de esta zona y un número de dos dígitos (B12, F14, etc.)

Líneas de Información:

- a) Atención Telefónica: llama gratis al 800 73 00 73, desde celulares y regiones llama al 600 730 00 73.
- b) Transantiago informa @ 2008

III.8. Comunicados desde el gobierno

Los anuncios de Gobierno prometían revolucionar el transporte público de Santiago y sus bondades a futuro. Pero La Moneda comenzó a temer por algunos temas no resueltos y otros que generan dudas y preocupación, por el debido traspaso de un sistema antiguo a uno nuevo. Los problemas del plan elaborado provinieron principalmente de la tardanza en que se abordó, durante su desarrollo, el tema de la percepción ciudadana y el de las comunicaciones en general. Si bien se intentó realizar una campaña de información, ocurrió una maniobra publicitaria, en vez de informar o educar, lo que generó expectativas desmedidas en la población como ausencia de este factor determinante de la información al ciudadano.

La ciudadanía de Santiago no tuvo oportunidad de informarse, opinar y recibir explicaciones al respecto, y por lo tanto no pudo sumarse emocionalmente al conjunto de medidas del plan, por muy compartidas que éstas haya sido en el ámbito técnico. Esto mismo también puede decirse con respecto a algunos niveles institucionales.

Para corregir tal insuficiencia, este plan, que suma al interior algunas actualizaciones y nuevas sensibilidades, ha sido planteado como una proposición cuya evolución hacia

acciones consensuadas irá respaldada por un programa de difusión con una importante componente educativa.

Los organismos del Estado ni la ciudadanía están preparados para llevar adelante procesos de diálogo ciudadano a gran escala, como lo requiere un plan de transporte para una ciudad de 5 millones de habitantes. Las experiencias son muy parciales y focalizadas.

El primer paso de este programa debe ser este gran diálogo ciudadano, apoyado por un proceso continuo de difusión de los hitos del programa y de sus logros, con énfasis en la idea de integralidad del Plan y el rol que cada usuario del sistema de transporte debería jugar en esta idea colectiva.

Lo anterior debió ser una campaña educativa que forme en dicho usuarios conciencia de sus responsabilidades personales con respecto al PTUS y de la solidaridad que los cambios previstos van a requerir para la implementación, observación y fiscalización de este plan.

III.8.1. Informe de lo Trazado.

El Prestador de Servicios deberá implementar las acciones en las dimensiones de Información, Educación, y Comunicación del nuevo sistema de transporte público de la ciudad de Santiago, de forma tal de satisfacer, a lo menos, las siguientes necesidades comunicacionales:

Informar sobre el trazado y periodicidad de los servicios (locales y tróncales), la localización espacial de paraderos, las estaciones y sus funciones, (de trasbordo e intercambio modal), considerando a lo menos los siguientes elementos:

- a) Introducción acerca del funcionamiento del nuevo sistema de transporte.
- b) Información relacionada a trazados, frecuencias de los servicios locales y tróncales, señal ética y colores asociados, etc.
- c) Ubicación de los paraderos, estaciones de trasbordo e Intercambio Modal y puntos de recarga del medio de pago.
- d) Red de Metro.

- e) Informar la ubicación de los distintos servicios de comunicación al usuario (Puntos de Atención a Usuarios).
- f) Números telefónicos para acceder a los servicios de información telefónica (call center).
- g) Informar sobre otros contenidos informativos relevantes para la operación del sistema y su ubicación en la WEB.
- h) Informar del funcionamiento del sistema, respecto del Servicio de Atención a Usuarios (denuncias, reclamos, consultas y sugerencias), y los beneficios para el usuario de que éste exista.
- i) Informar a través de los canales de comunicación estática, acerca del sistema de transporte público.
- j) Informar sobre las tarifas del sistema.

III.8.2. Recargas de tarjetas

- a) Existen distintos lugares de atención de tarjetas bip
- b) Punto bip
- c) Centro bip
- d) Cae, centros de Atención Especializada
- e) Carga remota
- f) Punto bip
- g) Local comercial que además de dar los servicios propios de su giro, está asociado a la tarjeta bip! Son diversos tipos de comercios asociados y están repartidos por todo Santiago.

III.8.3. Medios Publicitarios

Algunos medios previstos para avanzar en terreno;

- a) Fono transporte
- b) Red Internet
- c) Inspectores ciudadanos
- d) Grupos focales periódicos.

- e) Radio
- f) Choferes
- g) TV

Los comunicados del gobierno y de los anuncios de prensa lo efectuaba el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, dando a conocer que el “Gobierno ha cumplido un importante compromiso con las usuarias y usuarios al mejorar sus tarifas, combinaciones y trasbordo al Metro, tarifas estudiantiles, beneficios del adulto mayor y distribución de tarjetas Bip.

Por otra parte, el Ministerio de Transporte informó a los representantes de la Asociación Chilena de Municipalidades para entregarle detalles del plan, sin embargo se reconoce que de haber escuchado a los alcaldes se hubiese tenido mejores resultados.

En las Bases de licitación de transporte público se contempló los medios de comunicación e información para los usuarios pero no fue lo suficiente debido a su puesta en marcha.

De acuerdo a nuestro análisis los medios comunicacionales como gestión pública no funcionó, no hubo una política de comunicación, todos los ministerios daban distintas opiniones dejando entrever que tampoco existía coordinación entre los distintos ministerios del Gobierno, Intendencia, entre Municipalidades y Organizaciones Sociales, sólo en la marcha del sistema se iba comentando los avances y los problemas en su proceso pidiendo calma por el nuevo cambio de sistema, no hubo presencia de autoridades en la puesta en marcha del Transantiago, salvo el Ex Ministro de Transporte Sr. Sergio Espejo, que asumió como vocero comunicacional del Transantiago. Por otra parte lo demostrado en terreno por los inspectores o monitores ciudadanos del Transantiago que fueron la cara visible como guías permanentes frente a la ciudadanía entregando la información de recorridos, frecuencias de las líneas de buses, asesorando en los mapas establecidos en los paraderos, trípticos, y otros, estimándose cerca de 1,5 millones de mapas y 2,5 millones de volantes repartidos.. Por otro lado se hizo presente la Institución de Carabineros de Chile para un ordenamiento y caos del sistema, evitando trastornos en el tránsito, parando buses y

acomodando gente en los buses, también facilitando medios de transporte institucional en apoyo a la ciudadanía.

III.9. Fases de la implementación

III.9.1. En la Fase 1, del 27, de agosto 2005, al 26, de mayo 2006, se incorporaran buses nuevos al sistema de transporte y comenzará la empresarización de los operadores. A partir del inicio de la Fase 1, los nuevos concesionarios operarán actuales recorridos, buses nuevos o usados, cobrando las tarifas vigentes. Pago durante Fase 1 será por pasajero transportado, con monedas y regido por el polinomio de indexación tarifaria vigente a la fecha.

III.9.2. Fase 2, que va desde el 27, de mayo 2006, y hasta el 25, de agosto 2006, se inició la puesta en marcha de Multivía como medio de pago alternativo al actual, en los buses que ya estén en la calle y que operarán en Fase 3, con o sin estándar Transantiago. Durante las Fases 1 y 2, las 14, Unidades de Negocio sujetas a la transición (área alimentadora 10, no la contempla) deberán prestar servicios actuales que le serán asignados en las Bases de Licitación.

III.9.3. En la Fase 3, del 26, de agosto 2006, en adelante comenzará la plena operación. Transantiago al implementarse la reestructuración de servicios en alimentadores y troncales y la integración tarifaria entre buses y con Metro. Multilla será el único medio de acceso al transporte público.

Transantiago no contó con una participación de usuarios. Es indudable que la población pone su parte para adaptarse al nuevo sistema de transporte aunque ello implique sufrir todo tipo de incomodidades. Se levantan más temprano, caminan más y al regreso llegan más tarde.

Los usuarios no tienen participación alguna en la detección de problemas y tampoco en soluciones, se deben crear Consejos Consultivos de transporte en cada comuna, con la participación de uniones comunales, corporaciones y ONGs vinculadas a temas

ciudadanos, empresarios del transporte, equipos asesores en transporte, comunidad organizada, etc.

Además se incorporó al equipo de Transantiago Informa con la imagen y colaboración de Iván Zamorano con la misión de guiar a los santiaguinos detiene que se informen y adapten a las nuevas características del plan y, por tanto, al cambio cultural que implicará para los ciudadanos de Santiago este moderno sistema de transporte: conexiones, frecuencias y medios de pago además, de recoger, canalizar, dar respuesta a reclamos e inquietudes ciudadanas.

La información que los ciudadanos tienen del proyecto es prácticamente nula. Hasta ese momento, no ha habido respuestas adecuadas de difusión e información en tiempo y calidad- de parte de las autoridades de transporte. Sólo se han dedicado ha mostrar las bondades de los nuevos y modernos buses".

La molestia de los usuarios contrajo ciertas reacciones y descontento sobre el plan del sistema y en contra de las autoridades. Los usuarios se vieron sometidos a diversas situaciones que se vivieron a diario con la puesta en marcha del Transantiago como por ejemplo soportar la lentitud en la espera, lentitud de los viajes, aglomeraciones tanta en paraderos de en las estaciones del Metro, desmayos, muerte, atropellos, falta de información, falta de recorridos de día y problemática de noche, toma de calles, etc. Por otra parte la quemas de buses, secuestro de buses, insultos a conductores violencia. Los usuarios demandan al Estado con indemnizaciones por \$ 18 mil millones de pesos.

III.10. Percepción del Usuario

Desde el punto de vista del usuario se percibió lo siguiente:

- a) Si bien se propone un cambio radical al sistema de transportes, el inicio demostró que pocas cosas han cambiado.
- b) Los buses articulados operan a menor frecuencia que los “convencionales”.

- c) Su velocidad está limitada electrónicamente a 6. Km/h.
- d) No parten si las puertas están abiertas.
- e) Tienen pocos asientos
- f) Parecería que los buses no son tan cómodos ni rápidos como se decía.

Los personeros del estado manifestaban así su percepción de las dificultades generadas en los primeros días de funcionamiento: *“Por primera vez se va a reconocer legalmente un rol institucional a la participación ciudadana en la administración pública. Hoy abrimos las puertas para que los ciudadanos y las ciudadanas puedan ayudar a generar estas políticas de Estado y ponerlas en práctica. Somos un gobierno que cumple. Dijimos mayor participación efectiva y aquí estamos. Señaló Lagos Weber.*

III.11. Los Operadores

Los operadores de buses del sistema de transporte público, son las empresas adjudicadas a través de licitación pública para prestar los servicios de recorrido de Transantiago. Región Metropolitana, los operadores tienen contrato de concesión de uso de vías de la ciudad de Santiago para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado. Los operadores tuvieron diversos problemas en su acondicionar los buses no cumplían con los contratos, estos derivados a tecnologías, equipamiento en buses, el software de apoyo a la gestión y el sistema de pago que impiden o dificulta hacer entrega de un mejor servicio.

III.11.1. Antes de Transantiago

- a) El sector se encontraba atomizado y se caracterizaba por la informalidad.
- b) Más de 7.600, buses 320, servicios 3.000, microempresarios 127, organizaciones empresariales y gremiales.
- c) No se respetaba la legislación laboral.
- d) 11.000, conductores, 5.000, de ellos trabajando 14, horas o más baja o nula capacitación. La remuneración era por boleto cortado, lo que fomentaba las carreras en las calle y con ello viajes menos seguros. Había un exceso de kilómetros recorridos, todos los servicios pasaban por el área céntrica de la ciudad, lo que traducía en altos costos operacionales, además de altos niveles de congestión y contaminación.

- e) Capacidad de transporte subutilizada, en horas no punta por falta de gestión operacional.
- f) El servicio público era el peor evaluado por los usuarios

Accidentes de tránsito en transporte público. Año 2003: 7.269, accidentes en la Región Metropolitana, saldo de 103, muertos víctimas fatales y 5.827, lesionados:

- a) los accidentes de tránsito se explicaban por:
- b) deficientes condiciones laborales de los conductores.
- c) falta de mantenimiento de los buses.

Finalmente la primera etapa puesta en servicios del plan Transantiago se inició el día planificado, cuando 10 empresas concesionarias tomaron control del sistema de transporte e introdujeron los buses nuevos, que operaran juntos a las antiguas micros amarillas. En tanto el sistema de pago y los recorridos se mantuvieron igual que en el sistema anterior. Adicionalmente, el 21 de enero del 2006, se incorporaron 302 buses nuevos y salieron 551 buses antiguos, aumentando la extensión de la primera etapa de la puesta en servicios, en esta implantación del Transantiago.

Primera etapa puesta en servicios no produjo grandes cambios la frecuencia de los microbuses redujo debido a la baja de maquinas antiguas, por lo que los usuarios debieron enfrentar largas esperas más de una hora, a lo que se sumó la reducción de la velocidad máxima de los buses nuevos a 60, km/h los problemas de la puesta en servicios obligaron a que el Metro adelantara la apertura de algunos tramos de la recién construida línea 4.

Segunda y definitiva etapa de puesta en servicios de esta implementación del transantiago estaba presupuestada para el 22 de octubre del 2006, pero sufrió un nuevo retraso debido a los problemas de la licitación del servicio de información y Atención al Usuario (AIAUT). Recién en octubre de 2006, comenzó la campaña de información para usuarios. El SIAUT, renombrado como Transantiago Informa, estableció diversos locales

informativos a lo largo de la ciudad y presento campaña informativa a través de diversos medios de comunicación y el envío, comandado por la figura del ex futbolista Iván Zamorano, elegido como rostro principal de la campaña incluso el envío de cientos de miles de mapas con los nuevos recorridos a los hogares de la ciudad.

Uno de los hechos más importantes comenzó el 1º, de enero del 2007, cuando se dio inicio a la entrega de la tarjeta bip! En diversos locales habilitados. Desde esa fecha se habilitaron diversos buses que permitieron el pago de la tarifa a través de la tarjeta, pero con el esquema tarifaría antiguo. Sin embargo, el retraso en la instalación de los validadores de la tarjeta amenazó la puesta en servicios de la nueva y segunda etapa de la puesta en servicios del Transantiago.

El 10, de febrero de 2007, se dio inicio finalmente a la etapa final de la puesta en servicios de la implementación del Transantiago. Los problemas en la instalación de validadores y un error en la programación de éstos obligaron a que durante la primera semana de operación, el sistema fuera completamente gratuito para los usuarios (excepción del Metro de Santiago). Desde esa fecha, el número de buses que recorrían la capital bajó de 8.400 a un poco más de 5.000.

Según planificación del sistema, la fase óptima en desarrollo de implementación de buses nuevos, recorridos e infraestructura debería ser el año 2011.

El 22, de octubre comenzó a funcionar el plan de modernización del transporte público Plan Transantiago, que es una propuesta del Gobierno para responder a las exigencias de santiaguinos; contar con un aire más limpio, aumento de la seguridad vial y disminuir la congestión.

El plan está operando a traves de 10, empresas concesionarias, que mantendrán los mismos recorridos y líneas de buses que existen actualmente. En esta etapa, denominada de transición, se incorporaron más de mil buses nuevos con pisos bajos, articulados y de 12 metros, salieron de circulación alrededor de 500 buses antiguos.

Con Transantiago la ciudad se dividió en 10 áreas de servicios locales/alimentadores y en 5 unidades tróncales (éstas últimas con una extensión de 350 kilómetros).

- a) Principales dificultades de la puesta en marcha
- b) Responsabilidades del AFT
- c) Transantiago Privado sin subsidios del estado, regulado, las tarifas deben cubrir los costos totales del sistema
- d) Tres áreas de concesión: vías, sistemas de recaudación y sistema de información a usuarios
- e) Deben contar con adecuada coordinación
- f) Integrado, esquema de buses en recorridos Troncal-Alimentador con Metro como modo estructurante
- g) Se requiere estructura preferente para compensar los tiempos de trasbordo Con tecnología avanzada de pago y control de flota, mayor eficiencia contribuiría a reducir los costos.
- h) Inestabilidad del sistema de superficie induce a los usuarios a usar el Metro, como único medio confiable, con lo cual a lo único que ayuda es a mantener constante el hacinamiento de este servicio de transporte.

Por esta misma razón, la infraestructura que requiere Transantiago no puede ni debe ser financiada con sus tarifas, como está programado. ¿Por qué hacer pagar a los sectores con menos recursos y la clase media por un sistema que beneficia a todos los habitantes de la ciudad? La contaminación, el ruido y el orden benefician transversalmente a los que usan y no usan Transantiago ¿acaso la gente que circula en automóvil no se ha beneficiado con Transantiago?

El AFT dice no tener responsabilidad el préstamo del BID al Transantiago, la afirmación la realizó el presidente del Administrador financiero del Transantiago (AFT), Hernán

Somervilla, ante la comisión investigadora del crédito BID al Transantiago, que preside el diputado Carlos Olivares.

III.11.2. Tarifas

La tarifa integrada, funciona actualmente con una tarifaria plana. Al cancelar el viaje con cualquiera tipo de tarjeta Bip se puede viajar en un lapso de 120 minutos, desde el inicio del primer viaje (en la misma dirección), sólo por el costo inicial de \$380, con un máximo de 3 transbordos (sólo uno de ello puede ser Metro).

En cada uno de los servicios debe hacer bip para obtener el beneficio de tarifa Integrada.

Si combinas con el Metro en horarios punta al pasar la tarjeta por el validador, se descontará un valor adicional de \$40, esto es \$420, y funciona de 7.00 a 8.59 hrs y de 18 a 19.59 hrs. Se hacen viajes integrando servicios de buses tróncales, Locales y Metro

La tarifa de los escolares tiene un valor de \$130, y tiene los mismos beneficios de integración que la tarifa normal, es decir, hasta 3 transbordos en un máximo de 120 minutos. En caso de combinar en horario punta con Metro, no cancela costo adicional.

Los escolares pueden usar este beneficio las 24 horas del día y los 7 días de la semana durante todo el año escolar.

En el caso de los adultos mayores, la tarifa es de \$380, en buses Tróncales y Locales en horarios punta. La tarifa preferencial en Metro de \$130, es para todos los horarios fuera de punta con la tarjeta TAMM.

En el 2006, entran en operación la nueva y definitiva malla de recorridos y la tarjeta inteligente como único medio de pago. Además, se incorporarán, 1800 buses.

III.11.3. Descripción de las Áreas de Negocio a Licitar.

El diseño de Transantiago contempla tres áreas de negocios a licitar correspondientes a los Servicios de Transporte de Superficie, donde se licitarán Unidades Tróncales y Alimentadoras y a los Servicios Complementarios donde se licitará el Servicio de Administración Financiera y el Centro de Información y Gestión.

III.11.4. Servicios de transporte

El Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones está convocando a un proceso de licitación para los servicios de operación de transporte de superficie, la provisión de material rodante y equipamiento, la construcción y mantención de terminales, y la implementación y habilitación de los respectivos centros de operación.

Los servicios de transporte públicos de superficie se han dividido en quince Unidades de Negocio, de las cuales cinco son unidades de negocio troncal, que corresponden a servicios de larga distancia, en promedio de 150 Km./diarios recorridos por bus y diez son Unidades de Negocio de Alimentación de tróncales, esto es sistemas de transporte de superficie de áreas geográficas restringidas, que sirven de acercamiento a las Unidades Tróncales y satisfacen la demanda de transporte dentro de su zona de competencia.

En este esquema la red de Metro cumple un papel fundamental, como eje estructurante y articulador del sistema, que será complementado con el diseño de los servicios de transporte público de superficie.

11.5. Administrador Financiero de Transporte AFT

El sistema de transporte público diseñado para la ciudad de Santiago, comprende como condición necesaria para su funcionamiento, el desarrollo de las actividades de emisión, comercialización y provisión de la red de recarga del medio de acceso que servirá como único medio de acceso al sistema, la provisión del equipamiento de pago y gestión a bordo de los buses, así como la administración de los recursos necesarios para el pago de la prestación de los servicios de transporte y de efectuar la distribución de éstos entre los

diversos integrantes del sistema, tareas que serán delegada al AFT. Con todo esto la administración financiera del sistema será integrada y única.

III.11.6. Centro de Información y Gestión CIG

La gestión operativa del sistema de transporte requiere de una entidad tecnológica encargada de la captura, procesamiento y distribución de la información generada en los servicios de transporte, actividad delegada en el CIG, el cual proporcionará a los usuario de los servicios de transporte público y a los operadores de transporte información acerca del funcionamiento del sistema para la planificación oportuna de actividades.

III.11.7. Infraestructura de apoyo al Sistema

A fin de contar con una adecuada infraestructura para la implementación del Transporte Urbano, está contemplado la construcción de Estaciones de Intercambio Modal, Estaciones de Traslado y Corredores Segregados.

Estaciones Intercambio Modal: Corresponden a unidades diseñadas como rótulas del sistema de los trasbordos entre diferentes modos de transportes, tales como Metro a sistemas de buses en forma expedita. Este tipo de estaciones se desarrollan fuera de la vía pública.

Las Estaciones de Traslado son unidades de infraestructura de menor tamaño que facilitan la integración en aquellos puntos en los cuales se realice gran cantidad de trasbordos, y que se distinguen de las primeras en cuanto a que, principalmente, se desarrollarán en el espacio público.

Los Corredores Segregados corresponden a infraestructura para uso exclusivo del transporte público, con el objeto de reducir los efectos de la congestión sobre la operación de los servicios de transporte, además de la existencia de conexiones viales estratégicas.

A continuación se presentan las figuras N° 3, N° 4 y N° 5, con los tipos de buses que operaran en el Transantiago, en los servicios locales y troncales.

Figura Número 3:
Buses y Troncales

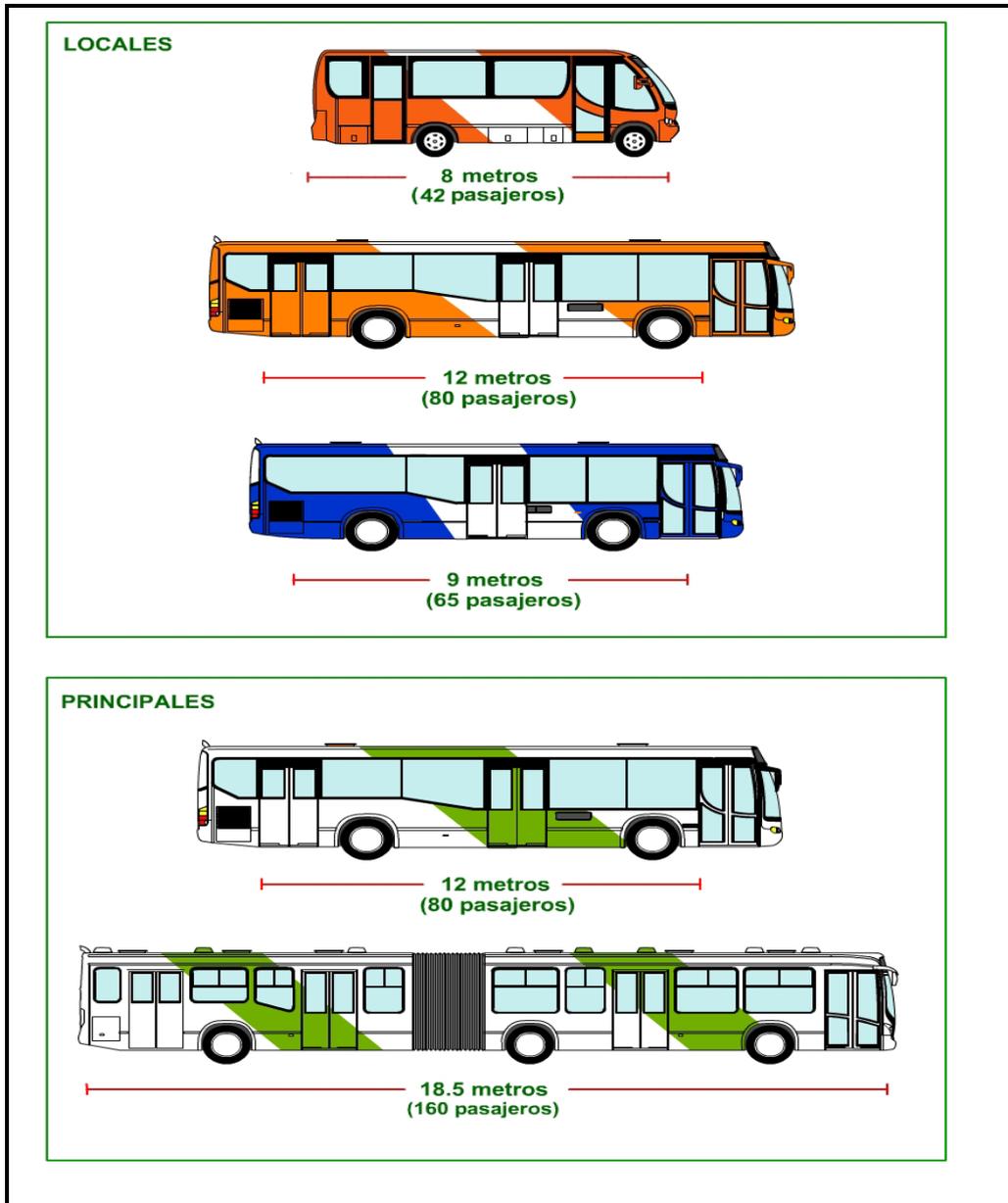
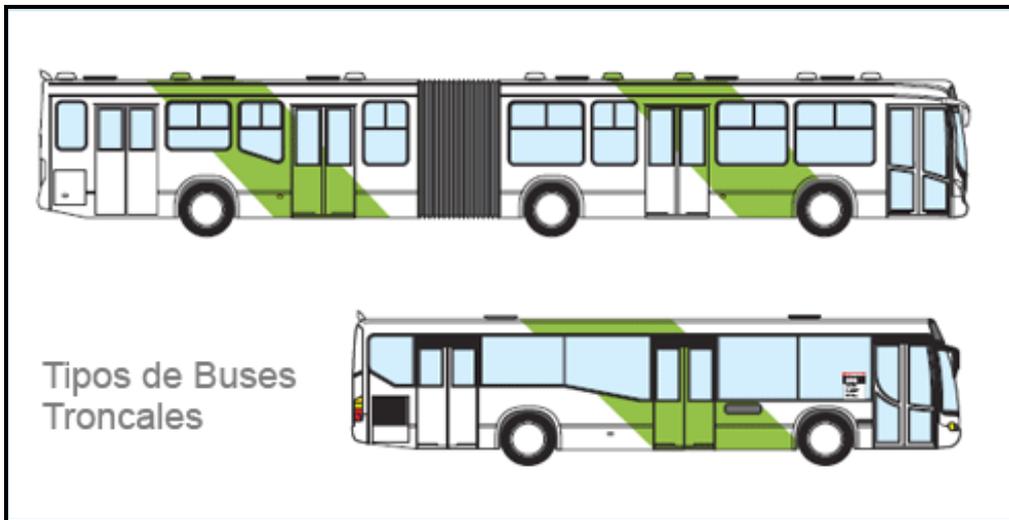


Figura Número 4

Buses Troncales



Servicios Locales

Los buses de recorrido local tienen como color principal el asignado para cada zona, como se muestra a continuación:

Figura Número 5
Servicios Locales



Empresas adjudicadas para servicios troncales.

Troncal 1: Inversiones Alsacia S.A. (Ganadora, colombiana) y Buses la Capital S.A. Chilena.

Troncal 2: Su Bus Chile S.A. (ganadora, Chilena), Avanza (Española), Expres de Santiago (colombiana), Ciudad Móvil Chile S.A (colombiana), Coñees (francesa), y las chilenas Buses Huelén S.A. y Redbús Metropolitano S.A.

Troncal 3: Buses Gran santiago S.A. (ganadora, chilena) y las chilenas Unión de Transporte S.A. Transantiago Unión S.A.

Troncal 4: Expres de Santiago unión S.A. (Ganadora, colombiana), Avanza (Española), Alsa (Española), Connex (francesa) y las chilenas Transportes La Montaña y Redbus Metropolitano.

Troncal 5. Buses Metropolitano S.A. (ganadora, chilena)

III.11.8. Empresas Adjudicadas para Servicios Locales

Local Zona B: Buses Gran Santiago S.A. (ganadora Chilena) y las chilenas Redbus Urbano S.A. y Unión de transporte S.A.

Local Zona C: Redbus Urbano S.A. (ganadora, chilena). Transportes Metropolitano de Chile S.A (española). Transporte Urbano de Santiago S.A. (española) y las chilenas Servicio de Transporte de Personas S.A. y Unión de Transporte S.A.

Local Zona D: Servicio de Transportes de Personas S.A. (ganadora chilena), y las chilenas Trans Araucarias. Y Buses Metropolitana S.A.

Local Zona E: Unión del Transporte S.A. (ganadora chilena) y las chilenas buses la Capital S.A. y Trans Araucaria S.A.

Local Zona F: Servicios de Transportes de Personas S.A. (ganadora chilena) y las chilenas Tras Araucaria S.A. Unión del Transporte S.A. y TurMaipo futuro S.A.

Local Zona G: Buses Gran Santiago S.A. (ganadora chilena) y las chilena Redbus Urbano S.A. y Unión del Transporte S.A.

Local Zona H: Trans. Araucaria S.A. (ganadora chilena). Transporte Urbano de Santiago S.A. (española) y las chilenas Su Bus S.A. y Buses Metropolitana S.A.

Local Zona I: Comercial Nuevo Milenio S.A. (ganadora chilena) y las chilenas Su Bus S.A. Redbus Urbano S.A. y Unión de Transporte S.A.

Local Zona J: Comercial Nuevo Ministerio S.A. (ganadora chilena) y las chilenas Red Bus Urbano S.A. Líder S.A. y unión del Transporte S.A.⁸.Fuente Transantiago

La licitación de los nuevos recorridos finalmente se produjo a fines del 2004 y comienzo del 2005, en que participaron tanto inversionistas extranjeros como algunos de los dirigentes de los microbuseros habían participado en la movilización del 2002, la tardanza en la licitación y falta de infraestructura obligaron al gobierno a cambiar la fecha de la puesta en servicios del sistema para el 22 de octubre del 2005, fecha en que ya deberían estar listo los trabajos en pajaritos y otras vías menores .

A mediado de ese año comenzaron a llegar al país los primeros buses articulados del Transantiago, provenientes del Brasil. Los 1.181 buses estos buses que llegaron eran todos articulados los que se vieron enfrentados a una ciudad que no estaba preparada ello fue que solo meses ante de la implementación del sistema la calle Bandera bajo la Alameda no contaba con la altura reglamentaria de un paso nivel como debiera estar o haberse construido.

III.12. Definiciones: Ejecución del proyecto.

A comienzo del 2004 se iniciarían los primeros trabajos con mira al nuevo plan de transporte. La Avenida principal de Santiago (Alameda), fue repavimentada durante el verano de ese año (2004), teniendo que ser reparada debido a la mala calidad de los materiales durante el 2005, año en que también comenzaron los trabajos para establecer corredores segregados en la avenida los Pajaritos.

Subsecretaría de transportes

(Aprueba modificaciones de contratos que indica y documenta que señala).⁹

III.12.1. Condición de Prestación de los Servicios al Usuario de Transantiago.

Metro deberá abastecer a Transantiago de una oferta de transporte por Línea, según se detalla en el cuadro N° 4.

⁹ (Publicada en el Diario Oficial el 28 de abril de 2008, Núm. 670 exenta, Santiago 24 de Abril 2008).

CUADRO N° 4**OFERTAS**

Línea	1	2	3	4	4 ^a
Oferta Pasajeros/hora-vía Período Punta	44.580	24.300	32.100	29.800	14.900
Oferta Pasajeros/hora-vía Período Fuera de Punta	21.200	10.800	11.900	12.800	5.000

Esta oferta, se concentrará en la medida que van inaugurando las nuevas líneas y tramos de Metro programados a la fecha.

Línea	1	2	3	4	4A	L1	L5
Oferta Pasajeros/hora-vía Período Punta	44.580	24.300	32.100	29.800	14.900	20.428	18.253
Oferta Pasajeros/hora	21.200	10.800	11.900	12.800	5.000	10.989	15.796

Nota. L1 (Extensión Los Dominicos), L5 (Extensión Maipú)

Esta oferta, se concretará en la medida que se van inaugurando las nuevas líneas y tramos de Metro programados a la fecha.

Cualquier modificación a esta oferta, sólo se hará de común acuerdo entre el Ministerio y Metro.

Compromiso de Entrega de Información al Ministerio Metro entregará al Ministerio la siguiente información:

a) Con periodicidad anual: Capacidad Máxima de Transporte en hora punta para cada una de las líneas.

b) Con periodicidad trimestral: Frecuencia en hora punta, Frecuencia mínima y máxima en hora fuera de punta.

La información señalada deberá considerar día laboral sábado domingo y festivos y entregarse 80 días anticipado al inicio del período respectivo, individualizando de manera detallada la oferta en los distintos tramos de las líneas y los itinerarios.

CAPITULO IV

Análisis crítico del Diseño e Implementación de Transantiago.

IV.1. Principales problemas detectados en la etapa de Diseño.

Transantiago fue diseñado en el modelo matemático las capacidades de los buses y de los trenes se definieron en valores elevados – 6 personas por metro cuadrado en el caso del Metro, por las propias deficiencias del modelo lleva a que sea muy probable que se obtenga resultados que al aplicarse en la calle produzcan sobre saturación de los servicios.

La adopción de una malla de recorridos organizada en términos de tróncales y alimentadores permitió reducir la flota con las ganancias que ello significa en ahorro de costos de operación y reducción de externalidades, pero que se paga en tiempo y molestia de los usuarios dado el mayor número de trasbordos asociados. Puesto que el plan originalmente consideraba una amplia red de corredores segregados, es razonable que se haya optado por desarrollar una malla troncal-alimentadora, pues las mayores velocidades permitirían menores tiempos de viaje, lo que compensarían adecuadamente las molestias

El renunciar a tener una central de monitoreo y fiscalización del sistema es incomprensible a viva cuenta de su trascendencia y su relativo bajo costo, lo cual representa una de las más insensatas decisiones del proyecto.

Nunca se debió separar el diseño de la implementación, este fue el peor error cometido ya que si hubiera habido una gestión del diseño a la par con la implementación se habría detectado de inmediato el problema de la funcionalidad práctica en su implementación o en la teoría del diseño, bajo este modelo los errores y fallas se reparan al instante para seguir su marcha del proyecto y lograr los objetivos deseados.

El diseño no considero la consulta a los usuarios, por ende el mal diseño parte de aquí concluyendo con la puesta en marcha de una implementación deficiente

De acuerdo a la investigación desarrollada en nuestro trabajo, se puede concluir que, ya que los recursos estaban disponibles, la comisión encargada debió considerar todos los problemas de implementación tanto en; flota, tecnología e infraestructura, vías segregadas, paraderos intermodales, ciclo vías, terminales y validadores.

El diseño tampoco considero la asignación de ingresos a los operadores de acuerdo a la demanda real, lo que generará los incentivos para controlar la evasión e inducir la demanda.

IV.2. Principales problemas detectados en la etapa de Implementación.

a) El Primer problema detectado es la manera de gestionar el proyecto, este separó el diseño de la implementación y operación, este es quizás el peor de los problemas, ya que esta lógica de separación se basa en un paradigma antiguo de gestión de proyectos que no está alineado con las necesidades y requerimientos de sistemas de ingeniería de alta complejidad, como el Transantiago.

b) Se observan problemas de alineamiento en incentivos entre las partes operadoras, también se detectan cambios al diseño original, la eliminación de algunas funciones que inicialmente eran parte del diseño. La evidencia derribó los supuestos acerca de como las personas utilizarían el Metro y la tarjeta Bip, Entre todo esto, no se pueden minimizar los efectos de los cambios en el liderazgo del Transantiago, no se pueden comparar los recursos de un país desarrollado con los de uno en desarrollo. Es cierto pero hasta cierto punto. Es aquí donde la teoría de innovación nos ayuda de nuevo, porque los sistemas complejos son contra-intuitivos en muchos aspectos.

En Chile, dado que somos un país pobre, debemos cuidar mejor nuestros recursos. Sin embargo, esto no significa no gastar, sino invertir bien. Lo ejemplificaremos con un ejercicio basado en algunos datos del Transantiago.

El sitio web del Transantiago enuncia que, previo a febrero del 2007, la inversión para el proyecto contempla, entre aportes del Estado y de los privados, montos que van de los

US\$300 millones a US\$400 millones. Sus pérdidas entre febrero de 2007 y agosto de 2008 ascienden a US\$635,5 millones, con un déficit mensual calculado al mes de julio del 2008 de US\$54,2 millones

c) Daño Social: Al evaluar los resultados del Transantiago, deben considerarse en primer lugar, los negativos efectos que tuvo la implementación del plan en los usuarios del sistema. Son Ellos y no otros, los principales afectados por la concreción de esta política pública, y por ende, las conclusiones finales deben estar centradas en los costos que han sufrido y permitir iluminar a las autoridades sobre las posibilidades de soluciones que deban implementarse.

d) Problemas Operativos : A continuación se señalan los principales problemas operativos detectados:

- Los operadores tradicionales se negaron a vender los buses que quedaron fuera de circulación. Los nuevos operadores, ante la imposibilidad de comprar buses usados localmente, debieron adelantar la compra de buses nuevos y, en algunos articulados en lugares no aptos para ellos.

- La llegada de buses desde Brasil se vio retrasada por la falta de las patentes que les permitirían circular por territorio Argentino hacia Chile.

- Se presentaron inconvenientes en el proceso de internación en Chile, ya que la cuota de importación de buses desde Brasil con arancel cero había sido cubierta con anterioridad. Se estima que por este concepto se pagaron cerca de dieciséis mil dólares adicionales por bus.

- Transantiago es un ente interministerial, en el que participan los ministerios de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, Hacienda, Vivienda, la Comisión Nacional de Medio Ambiente (CONAMA), la Intendencia de Santiago, la Subsecretaría de Transportes, la SECTRA y la oficina de Concesiones de Obras Públicas. Lograr acuerdos entre estos organismos no es sencillo, y se estudió dotar

- a Transantiago de una nueva institucionalidad, tomando como referencia al Consorcio de Transporte de Madrid.
- La modalidad de implementación: "Bing Bang" (donde en una fecha determinada cambiaría todo radicalmente) o "Implementación Gradual" (que permitiera resolver los problemas en la medida en que éstos fueran apareciendo). Finalmente esta última modalidad escogida.
- El medio único de pago: inicialmente, sólo la TISC podría ser utilizada como medio de pago a bordo. Luego se resolvió implementar también dispositivos de cobro con moneda sin vuelto, para facilitar el proceso de transición.

El AFT podrá integrar los equipamientos asociados al Sistema de Validación en los Servicios Transporte mediante buses con los de otros sistemas que éste puede instalar relacionados con el Sistema de Apoyo a la Explotación de Flota.

El AFT deberá equipar los Buses de los Proveedores de Servicio de Transportes que se estén operativos en la Etapa V del Plan de Implementación.

Si se requiriera instalar equipamiento adicional en Buses, en estas bases se informa el valor máximo que podrá cobrar el AFT por cada elemento o servicio adicional.

En todo caso, este equipamiento adicional también será entregado en arriendo a los Proveedores de Servicios de Transporte.

- Tiempos inaceptables de espera
Una de las grandes promesas del Transantiago era la configuración de un sistema eficiente. Sin embargo, hasta ahora, la aplicación de este modelo demostró ser totalmente ineficiente y la alta cantidad de trasbordos, la escasa infraestructura y la deficiente información

proporcionada, aún aumentado considerablemente los tiempos de espera en los paraderos. A estos factores se suma la baja frecuencia por la mínima disponibilidad de buses y la incapacidad sostenida del sistema, de generar un mecanismo de gestión de flota eficiente y efectivo que permita reducir estas lamentables marcas.

- Incomodidad en el traslado

Nadie puede pretender afirmar que el sistema antiguo era un medio de transporte cómodo. Ciertamente los micros amarillos eran inseguros, antiguos y ocasionaban todo tipo de molestias. Pero estas características, no fueron subsanadas por el nuevo sistema y se incorporaron nuevos factores que hacen aun más desagradable los viajes. Principalmente, es muy difícil realizar viajes sentados, los tiempos de traslados han aumentado considerablemente y los atochamientos de pasajeros producen una sensación e humillación e indignidad inaceptable.

No es factible en tan poco tiempo elaborar una verdadera estimación del grado de incomodidad en los usuarios y de qué forma esto se manifiesta en la calidad de vida que llevan. Sin embargo, es posible concluir que Transantiago ha implicado pérdida significativa en percepción de la calidad, que ha afectado principalmente a las mujeres, adultos mayores y discapacitados.

- Excesivo número de trasbordos

Dentro de los supuestos vacíos del modelo, incorporación de los trasbordos resulta un elemento fundamental. Si antes las personas podían trasladarse en recorridos punta, practica, estos fueron desechados y reemplazados por trayectos breves que requieren la transferencia de personas de bus en bus.

Sin embargo, para una correcta aplicación este modelo conforme a la experiencia, era necesario crear las condiciones de infraestructura básica para que estos se desarrollaran adecuadamente y se minimizara el lapso de tiempo del traslado total de un viaje. Ello no ocurrió y es una de las razones que explica el fracaso del modelo.

“El nuevo sistema de transporte multiplico por cinco la cantidad de transbordos y no entregó ningún beneficio a cambio”

Transbordos como contrapartida una disminución en los tiempos de traslados. Ocurrió precisamente lo contrario y si antes, una persona podía demorarse 2 horas en un trayecto, es probable que ahora lo haga en 2 y 3 horas, pero incluyendo al menos 2 transbordos, con los consabidos tiempos de espera.

- Riesgos evidentes para la salud psíquica y física

Si bien aun no se cuenta con un estudio serio y determinado sobre los efectos de la implementación del Transantiago en la salud de las personas no es difícil aventurar que los efectos negativos que la implementación pudo ocasionar y seguramente ha ocasionado, entre ellas están las severas complicaciones en los pasajeros que se suben a un vagón de metro repleto de gente, o a quienes deben soportar filas interminables de pasajeros para poder abordar un bus de vuelta a sus hogares.

Asimismo, el análisis de hechos puntuales da cuenta de la irresponsabilidad de las autoridades para generar un plan que considerará las verdaderas necesidades de los usuarios. El ejemplo claro, es ausencia de recorridos que pasen por Hospitales, Consultorios y otros servicios de primera necesidad.

- Perjuicios accesorios

Los afectados no han sido solo los usuarios que día a día ocupan el Transantiago. Hay que sumar a los cientos de comerciantes que, a partir de una malla diseñada por técnicos ajenos a la realidad, excluyó y limitó el acceso a importantes centros de comercio de la ciudad, como el Barrio Franklin, Patronato y estación Central. Las ventas disminuyeron en casi un 40% y pese a las mejoras prometidas, lo cierto es que el panorama no ha cambiado

A ello hay que sumar la evidente baja de público que se produce por los efectos propios del Transantiago. No sólo es el acceso, sino también, el cambio en las costumbres de personas. Antes, la gente podía organizarse para salir a comprar, se disponía de tiempo después del trabajo y de una mayor capacidad de organizar de la agenda. El Transantiago borro todo aquello y sepulto las esperanzas de cientos de comerciantes minoristas que han sufrido importantes mermas en su negocio

- Principales afectados

Dentro de los sectores que se han visto gravemente afectados podemos indicar especialmente a 3 grupos:

Las Mujeres: que ven con temor la excesiva sobre utilización del Metro o de los Buses que, ante los posibles acosos, empujones o molestias, se abstienen de ocupar el transporte público o esperan en demasía por buses más desocupados.

Los Adultos Mayores: quienes más se han visto afectados por los cambios en el transporte han sido los adultos mayores. Literalmente, esta “encerrados” sin opción, sin alternativas Las condiciones del servicio, aun en la actualidad, les inhiben de acceder al transporte masivo, por el riesgo implícito que va encerrado en la operación del sistema, atendiendo su frágil condición de salud y avanzada edad.

Los Discapacitados: Una de las grandes promesas del Transantiago fue precisamente garantizar acceso a la ciudadanía a los medios masivos de transporte. Sin embargo, con el tiempo y las restricciones presupuestarias que se fueron dando, la verdad es que el cambio no solo ha implicado un estancamiento en las políticas a favor de la discapacidad, sino que efectivamente, han devenido en un retroceso en el acceso a estas personas a la locomoción. Promesas de buses nuevos, modernos con rampas de acceso para discapacitado, el mayor número de buses. Asimismo, los atochamientos y concentraciones masivas de personas en

las estaciones del metro, imposibilitan que estas personas puedan trasladarse con comodidad y seguridad.

- Deterioro en la calidad de vida

En el contexto de daños no cuantificables, ciertamente deberá ocupar el primer lugar de nuestras conclusiones en tremendo deterioro en la calidad de vida de las persona, en los distintos ámbitos de su existencia y relación con la sociedad

Primero existe evidentemente perjuicio para las familias. Si antes ya era difícil abstraerse de la congestión y largos recorridos para llegar a sus respectivos hogares, actualmente este desafío es aún mayor, puesto que se desconocen en absoluto los tiempos de espera que se pueden perder en un paradero, los incalculables trayectos que puede tomar el traslado en un bus y además, el desplazamiento que en muchos casos debe realizarse caminando. Por lo tanto, en la actualidad es necesario preguntarse ¿En qué momentos los trabajadores pueden compartir con sus familias? ¿Qué opción tiene si para cumplir sus obligaciones deben levantarse de madrugada y regresar tarde por la noche? ¿Qué tipo de convivencia sana es esa?

IV.3. Manejo Comunicacional

De acuerdo a nuestros análisis, la prensa o medios de comunicaciones deben ser educativos, informativos, transparentes y fluidos con la sociedad en general. Los medios de comunicación son importantes y libres de expresión como medios de credibilidad para entregar mejor calidad informativa.

Con el Transantiago los medios de comunicación se empeñaron en buscar explicaciones en ministerios y altos personeros de gobierno por una implementación defectuosa. ¿De quién es la responsabilidad del Transantiago? Para dar explicaciones a la sociedad civil y entregar mayor información frente a la implementación del Transantiago.

A más de 6 meses del inicio del plan que prometió revolucionar el transporte de Santiago con una modernización sin igual, las grandes deficiencias que hicieron detonar el descontento social. Transantiago marcó altos índices de desaprobación y en la calle se palpó la molestia con las autoridades debido a una implementación que ha aumentado en, por lo menos, el doble los tiempos de viaje en paupérrimas condiciones.

(Cobertura en las ediciones centrales de 24 horas, Teletrece, Meganoticias y Chilevisión Noticias, medidas en cantidades de segundos)

Inicio del Plan Transantiago	40.270
Tragedia por explosión de gas Valparaíso	13.128
Duelo copa Davis entre Rusia y Chile	9.349
Festival de Viña del Mar	2.384
Incendio Hostal Punta Arenas	2.319
Torneo ATP Viña del Mar	2.228
Fuga de reos desde Tribunal Rancagua	1.532
Encuentro de Ufología en Viña del Mar	1.484
Incendios de locales comerciales Valparaíso	1.215
Choque de auto contra La Moneda	1.196

IV.4. Dificultades en la participación de los usuarios

La implementación de Transantiago desde febrero 2007, traía como promesa la modernización del transporte público en el Gran Santiago, sin embargo, hasta hoy se observa que éste presenta una serie de problemas técnicos en su puesta en marcha; lo que ha desembocado en un amplio debate político sobre las responsabilidades de las autoridades en cuanto a la decisión de llevar adelante el proyecto, así como también ha tenido fuertes repercusiones a nivel de la población que debe lidiar con las fallas que este plan de transporte presenta a diario. Esto último, desembocó -sobre todo durante el primer semestre 2007, en una inusitada agitación en villas, barrios y poblaciones, que fue

encauzada en la conformación de los llamados *Comités de Usuarios de Transantiago*. Organizaciones sociales que nacen como una respuesta colectiva ante la deficiencia de los primeros recorridos trazados, y que buscan, principalmente, incidir en conseguir la creación de nuevos recorridos, de modo tal que reflejen las demandas de los pobladores y vecinos de los distintos sectores de la región Metropolitana.

Se puede señalar, que cada Comité de Usuarios desarrolló una manera particular de perseguir la consecución de sus objetivos propuestos recurrentes movilizaciones en sus territorios; coordinación con juntas de vecinos, organizaciones políticas y Sociales del sector; contactos con concejales; demanda a los Municipios; y coordinación con otros homólogos. Ante la amplia gama de estrategias utilizadas para conseguir similares objetivos, cabe preguntarse ¿qué permitió que algunos Comités de Usuarios fueran más exitosos que otros?, teniendo en cuenta que son numerosos los factores que pueden influir, se considera relevante estudiar las *redes* que conformaron los distintos Comités de Usuarios de Transantiago, con otras organizaciones o entidades políticas.

Beneficios del Transantiago (ambientales, institucionales, tecnológicos) no serán percibidos mientras el objetivo básico de un transporte eficiente no se cumpla: el sistema sigue consumiendo tiempo, un recurso valioso de los usuarios con perdidas hasta de sus fuentes de trabajos.

Los servicios en el diseño deberían estar o más bien haberlos orientado de forma detallada: solución a requerimiento de usuarios, tecnología, información espacio físico, instalaciones, sistemas de integración

IV.5. Análisis a partir de las políticas públicas.

Considerando lo mínimo en políticas públicas es que sea un flujo de información, en relación a un objetivo, desarrollado por el sector público y consistente en orientaciones. El concepto de políticas públicas incluye tanto a las políticas de gobierno como a las políticas de Estado. Estas últimas son, en realidad, políticas de más de un gobierno.

Si los referimos a calidad de políticas públicas tenemos como factores influyentes que inciden en la calidad de una política pública.

Como instrumento analítico las políticas públicas permiten ordenar entorno a la finalidad o propósito de estas, la información dispersa en las metas ministeriales y en los objetivos administrativos, por una parte, y en las diferentes glosas presupuestarias, por la otra lo que se puede apreciar en este diseño de políticas públicas

Así mismo, las políticas públicas como proceso comunicacionales pueden enfrentar diversos problemas como se aprecia en las políticas públicas del transantiago; formulación de políticas públicas sin diseño claro de ejecución

CAPITULO V.

CONCLUSIONES

V.1. Incumplimiento del proyecto transantiago.

El Plan de modernización de transporte de Santiago, Transantiago, producto de las deficiencias en las etapas de Diseño e implementación por no seguir la metodología de las políticas públicas, no cumplió con las siguientes promesas:

Cambio cultural: no se preparó correctamente a los usuarios frente a los nuevos servicios y mayores transbordos. (Tampoco se los actualiza oportuna mente de los cambios que se introducen).

Infraestructura: A la fecha, a un se encuentran en fase de construcción, obras de infraestructura que harían más expedito el transporte público, las cuales se suponían disponible al inicio del plan.

Tecnológicos: Diversos problemas con el equipamiento en buses, el software de apoyo a la gestión y el sistema de pago impiden.

- a) Comunicación bus torre de control
- b) Regular frecuencia
- c) Administrar y controlar la seguridad en los buses (apertura de puertas, botones de pánico, video, etc.,).
- d) Conocer el real comportamiento de la demanda
- e) Entregar información a usuario
- f) Conocer en tiempo real como se está llevando a cabo la operación
- g) Diferenciar entre los viajes que deben ser pagos de aquellos que son gratuitos para el usuario

- h) Operadores de transporte: no todos se prepararon de igual forma para enfrentar el desafío que implicaba el inicio de Transantiago, situación agravada por una solicitud de flota adicional por parte del Ministerio un mes antes de la partida. Ello se tradujo en una insuficiente oferta inicial en algunas unidades de negocio y actualmente en una dispar calidad de servicios.

V.2. Las dificultades de METRO

Metro no dispuso de la capacidad de transporte comprometida para la partida de transantiago, hecho agravado por una demanda descontrolada, que solo busco certezas en los viajes y en los tiempos de los mismos.

- a) Manejo comunicacional inadecuado: “La tarifa no subirá en tanto el servicio no mejore”.
- b) Alta evasión, permitida y fomentada irresponsablemente al inicio
- c) Inexistencia de dispositivos electrónicos que permiten fiscalizar al interior de los buses el pago por parte de los usuarios.
- d) Institucionalidad:
- e) Existe una difusa institucionalidad
- f) Múltiples ventanilla cada una de cuales hace sus propios requerimientos, los cuales no necesariamente son coordinado
- g) Excesivos cambios de ejecutivos a cargo del proyecto y su implementación.

V.3. Los problemas de Financiamiento

El plan Transantiago presenta los siguientes problemas de financiamiento:

- a) Tarifa inicial mal determinada (partida desfinanciada).
- b) Incertidumbre del financiamiento operacional de corto y largo plazo
- c) Ausencia de la banca nacional
- d) Continuos cambios de los conductores
- e) Rigidez de los financistas internacionales frente a los problemas de la puesta en Servicio

- f) Politización del plan.

V.4. Evaluación ciudadana.

Transantiago midió evaluación de servicios tanto en buses alimentadores como Trónchales, evaluación por comunas y por propósito de viajes, es decir, si las personas que abordan lo hacen por razones de trabajo o estudios.

De las 34 comunas se realizó esta consulta, solo dos de ellas obtuvieron nota sobre 5. Estas fueron Ñuñoa 5,4, Vitacura 5,1. Las peor evaluadas, y que obtuvieron nota bajo 3,0, fueron Lo Prado, 2,9. La Granja 2,6, Cerrillos 2,4 y Quilicura 1,6. Según aseguró Louis de Grange, Profesor de la Universidad Diego Portales Facultad de Ingeniería, profesor encargado del estudio, el bajo resultado se explicaría por la baja frecuencia en estos servicios que redundan en elevados tiempos de espera de los usuarios, así como también en las mayores caminatas para llegar a los paraderos.

En relación a la evaluación de servicios, los buses tróncales y los alimentadores obtuvieron nota promedio de 3,5, En cuanto a los primeros, el peor evaluado fue el Troncal 2 con una nota 3,2, y que circula por los ejes Gran Avenida y Américo Vespucio Norte, atendiendo la Comuna de Quilicura, es la que presenta la peor nota,. Respecto de los alimentadores, el D, destinado a las Comunas de la Reina, Peñalolén, Macul y Ñuñoa, obtuvo la calificación más baja, con nota 2,2. A pesar de que los usuarios de Ñuñoa evaluaron con un 5,4 al Transantiago, lo anterior se debe a que los servicios tróncales de esta comuna fueron mucho mejor calificada que los alimentadores.

Evaluación Positiva: La ciudadanía señala los siguientes avances aportados por Transantiago.

- a) Implantación de un sistema moderno de transporte público, combinando el sistema metro con los buses
- b) sistema de cobro con “validadores” que le permite a los conductores de buses solo conducir.

- c) Disminución de carreras entre buses de diferentes líneas, lo que disminuye el riesgo de accidentes,
- d) posibilidad de saber exactamente la hora de pasada del bus de un cierto recorrido por el paradero control de flota
- e) posibilidad de calcular casi con exactitud el tiempo de recorrido desde el paradero cercano al hogar hasta el lugar de trabajo
- f) Posibilidad de viajar en un sistema de transporte limpio, seguro y digno para poder empezar la jornada de trabajo con ánimo y alegría.

Evaluación Negativa: La ciudadanía señala las siguientes dificultades del plan Transantiago.

- a) Uno de los objetivos de este plan era disminuir la contaminación ambiental pero a la luz de los resultados observados y evaluaciones realizadas por entidades universitarias, la situación es prácticamente la misma.
- b) En forma irracional se despreció la malla de recorridos antiguos, especialmente para sectores más populares y aledaños del gran Santiago, lo que creó un caos de proporciones. No olvidemos que la mayoría de la gente que trabaja en la construcción, asesoras del hogar, etc., viajan de esos sectores hasta sectores de mayores recursos.
- c) El mayor problema está en el financiamiento del nuevo sistema. Por qué digo esto cuando las micros amarillas recorrían la ciudad, estaban en manos de privados quienes jamás, a cualquier juicio nunca pidieron ayuda al Estado. “se financiaba o autofinanciaba cada micro empresario”.

V.5. Incumplimientos en las Licitaciones, Contratos y Operadores.

El incumplimiento de los Operadores de buses, que son responsables de no sacar a la calle el número de buses comprometidos en los Contratos. Aún cuando es imposible determinar el número exacto de éstos en la calle dada la inexistencia de un sistema de control de flota. Lo que hoy apreciamos es que ha habido una falla masiva en el incumplimiento de los Contratos, que no fue prevista

En cuanto a las responsabilidades de los organizadores de gobierno, no es razonable afirmar que el diseño estaba bien hecho y que solo se cometieron errores en su implementación, lo que se constata es que hubo fallas anteriores a la puesta en marcha del plan, de modo aun cuando se hubiese postergado su funcionamiento completo, muchos problemas hubiesen persistido. Este contenía errores conceptuales que todavía son causa del mal funcionamiento del transporte y de los daños sociales causados.

Se detectan falencias tanto en el diseño, como en la implementación. Hubo un masivo incumplimiento de parte de actores que debían garantizar la operación del sistema.

No se contó adecuadamente con herramientas de supervisión y fiscalización. No se consideró al inicio un pilar público de apoyo ni la gradualidad que ameritaba un cambio de esta magnitud.

Lo anterior deja en evidencia algo que debe llamar la atención que es el estado el que debe cumplir un rol más relevante en el transporte público.

V.6. Ausencia de Cobertura.

Se constatan problemas para acceder a lugares imprescindibles como escuelas, hospitales, falta de recorridos por las noches, madrugadas y festivos, mallas de recorridos retiradas sin ser reemplazadas por ningún medio de transporte.

Se ponen en funcionamiento Mallas de recorridos nuevos ilógicas, las que solo les suma el problema a los más pobre, aquellos donde solo ven sus tiempos aumentados en sus viajes, largas esperas entre trasbordos, inseguridad en aislamiento por caminatas y paraderos, incomodidad por buses lentos, poco amigables para ancianos, niños y discapacitados.

Hacinamiento en el Metro, mala o escasa información de recorridos, ausencia e insuficiencia de lugares para recargar la tarjeta bip, accidentes por aglomeraciones, lo que se parece mucho a los tipos de accidentes causados por las micros amarillas, con los sueldos a porcentaje de boletos cortados, aquí el Metro suma sus pasajeros en el carro y recibe su sueldo no importando la calidad de vida y mucho menos el respeto a la calidad de vida que tanto se prometió que debería ser mejor con el nuevo transporte colectivo.

VI. CONCLUSIONES FINALES

La combinación del diseño inadecuado con decisiones equivocadas de implementación descritas en el presente trabajo dan cuenta de las dificultades que afronto y enfrenta aun el Plan de modernización del transporte público para Santiago, los antecedentes descritos, dados su magnitud y complejidad hacen que en la actualidad el sistema Transantiago no tenga, a la fecha, una salida viable en su forma original.

El análisis de presente trabajo hace visibles los errores básicos en el diseño y en la conexión del diseño con la implementación.

En materia de infraestructura se minimizó la importancia de este factor, postergando inversiones importantes que debían ser parte del soporte del sistema, situación que se agravó al optar por una implementación masiva y no por etapas, que evidenció la precariedad de la infraestructura vial para sostener los objetivos propuestos en el Plan, y exhibió un escenario de improvisación que contrastaban con las expectativas de los usuarios respecto a los resultados que supuestamente el plan generaría. De esta manera, aspectos básicos del Plan, como vías segregadas, paraderos y capacidad de las vías para soportar los nuevos vehículos de transporte, no estaban listos al momento de comenzar la implementación.

En materia de recorridos, se observó también que el trazado de los mismo no contó con consulta a los expertos, municipios y usuarios, lo que debió corregirse, ya que la cobertura del sistema se vio afectada y se hizo colapsar al Metro, generando además transporte “pirata” que surgió espontáneamente para resolver el problema de transporte durante los días más críticos.

En materia de información a los usuarios, se observó la falta de información respecto al alcance del plan en los usuarios y las consecuencias que tendría en el cambio de las rutas y en los hábitos de los usuarios del transporte. El efecto principal se observó en el

desconocimiento de la población de los nuevos recorridos y de las características de uso del sistema, entre ellas el nuevo sistema de pago. La falta de información repercutió en atrasos laborales, estrés y elusión del pago, lo que comenzó a generar un problema en el financiamiento del transporte.

Los beneficios esperados del Transantiago (ambientales, institucionales, tecnológicos) no serán percibidos mientras el objetivo básico de un transporte eficiente no se cumpla: en el intertanto, el sistema sigue consumiendo tiempo y energía en los usuarios cautivos de este plan.

VII. BIBLIOGRAFIA

a. Libros

- Introducción a las Políticas Públicas, Eugenio Lahera Parada, Primera reimpresión, Chile, 2004.
- Cruz Lorenzen, Carlos, Transporte Urbano para un Nuevo, CUNSENSU Ltda., Santiago, Diciembre 2001.
- Hernández Sanpieri Roberto, Fernández Cepillado Carlos , Baptista Lucio Pilar, Metodología De la Investigación, Cuarta Edición, 2006

b. Publicaciones periódicas (revistas, diarios)

- Bases de Licitaciones 2007 Optimizado (Bali-07)
- Revista que Pasa Transantiago, Diseño o implementación
- Trabajo realizado por el área de recursos Nacionales, Ciencias, tecnología de la Investigación.
- Revista Transporte Público Internacional 6-2006
- Informe del Banco Mundial
- Superintendencia de Valores y Seguros – Información Pública Bid – Revista Imagen Magazine.
- Recopilación de noticias, reportajes, artículos, cartas y editoriales aparecidas(os) en algunos medios más importantes, relacionados con TRANSANTIAGO.
- Revista Qué Pasa

c. Documentos oficiales

- Modificación de Contrato de Mandato Mercantil de Recaudación Administración y Custodia.
- Bases de Licitación pública para el Contrato de Prestación de los Servicios de Información y Atención a usuarios de Transantiago. (Licitación SIAUT 2006) ANEXO N° 5.2-Funcionalidades.

- Revelación de Contrato operadores Transantiago de Contrato de Concesión de Uso de Vías de la ciudad de Santiago para la prestación de Servicios Urbanos de Transportes Público Remunerado de pasajeros mediante Buses.
- Addéndums a Modificaciones de Contratos

d. Normas y leyes

- Ley de Subcontratación, el Transantiago para las Empresa Martes 24 de Abril 13,30 horas
- Informe de estado de comportamiento de operadores de call Center Visita Call Center Atento DIA 16 de Enero de 2007
- Modernización del transporte público Transantiago “Alsacia”
- Aprueba Modificación de Contratos Santiago 07/07/2006
- Bases de licitación pública para el Contrato de Prestación de los servicios de información y atención a usuarios de Transantiago licitación SIAUT 2006 ANEXO N° 5.1.2 ANEXO N° 5.2.2. Contratos con Operadores de Transantiago
- Bases de Licitación Pública de los contratos de Prestación de los Servicios Complementarios de Administración Financiera de los recursos del Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago (Transantiago)
- ACTA N° 2003/11 Comité de Ministros para el Transponerte Urbanos de Santiago 000600-1, 000601,-2, 000602,3, Abril 2002.

e. Sitios de Internet

- Biblioteca del Congreso Nacional www.bcn.c
- <http://governabilidad.cl/modules.php?name=Newws&file=primnt&sid=1251>
- <http://www.transantiagochile.com2006/12>
- www.transantiago.cl
- Comunicados de prensa 2005 – 2007 Canal 13 Internet
- www.cooperativa.cl
- El Mercurio Online
- www.emol.cl

- www.lanación.cl
- www.lasegunda.cl
- www.latercera.cl
- www.lun.cl
- Transantiago informa
- www.lainsignia.org
- Unión del Transantiago S.A. Páginas de Internet
- <http://www.transantiagochile.com/contratos/operadores/>
- <http://chile.com/tpl/articulo/det. tp? cpod articulo=87085>
- http://edelect.latercera.cl/medioarticulo/0,0,38035857_17848859_187446112,00.html
- <http://gobernabilidad.cl/modules.php?name=Newws&file=primnt&sid=1251>
- <http://www.transantiagoinforma.cl/tarifa.do>
- <http://www.transantiagoinforma.cl/consultascomprarecarga.do>
- <http://Transantiagoinforma.cl/formasdePago.do>
- <http://transantiago.cl/showw/CambiosServiciosAction.do>
- <http://www.transantiago.cl/descripción .do>
- <http://www.transantiago.cl/multiVia.do>
- <http://www.transantiago.cl/tarjeta>
- <http://www.transantiago.cl/paseEscolar.do>
- <http://transantiago.cl/searchActividadesAgendaAction.do>
- <http://www.transantiago.cl/indexSugerencias.do>
- <http://www.transantiagochile.com2006/12>
- www.steerdaviesgleave.com
- <http://blog.delarepublica.cl>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Transantiago> La enciclopedia libre Pág., 3, 4. 6/07/2007.

A. ABREVIACIONES

EAE:	Evaluación Ambiental Estratégica de Santiago
PTUS:	Programa de Transportes Urbano de Santiago.
CED:	Consultoría del Centro de Estudios para el Desarrollo
SECTRA:	Secretaría Interministerial de Planificación de Transportes
MOP:	Ministerio de Obras Públicas.
ITS:	Sistema de inteligencia de transportes (sigla en inglés)
CIG:	Centro de Información y Gestión.
JEC:	Jornada Escolar Completa.
SEGPRES:	Ministerio Secretaría General de Gobierno de Chile
MIDEPLAN:	Ministerio de Planificación.
CONAMA:	Comisión Nacional de Medio Ambiente
AFT:	Administrador Financiero de Transportes
RMS:	Región Metropolitana de Santiago
SVS:	Superintendencia de Valores y Seguros
SIAUT:	Sistema de Información al Usuario de Transantiago.
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
CGTS:	Coordinadora General del Transporte de Santiago
PPDA:	Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana.
SERVIU:	Servicio de Vivienda y Urbanismo.