

BREVES

ESPERANZA

Muestra regional

Con mucho público se realizó días atrás la Primera Muestra Regional del Transporte, en la satelítica ciudad de Esperanza. Empresarios y público en general disfrutaron de los principales productos de marcas líderes del sector: camiones, acoplados, semirremolques, neumáticos, rastreo satelital, accesorios y repuestos, etc. La ocasión fue, además, escenario para las deliberaciones del Consejo Federal de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (Faeac).

SCANIA

Mejores conductores

Scania lanzó la convocatoria para participar del certamen *Mejor conductor de camiones de la Argentina*. La primera etapa se desarrolló entre el 18 de este mes y el 14 de enero de 2008. En ese lapso, los interesados podrán inscribirse completando el formulario de adhesión y un cuestionario sobre la ley de tránsito, seguridad, medio ambiente y primeros auxilios. Ambos documentos deberán ser entregados en los concesionarios Scania o enviárselos gratuitamente por correo al Apartado Especial N°1, Correo Argentino, Sucursal Saavedra, (C1432AC) Capital Federal. Los que superen esta instancia participarán en pruebas regionales que incluyen maniobras de destreza, frenado, seguridad y consumo de combustible. El ganador de cada región concursará en la gran final, que será en Buenos Aires el 13 de junio de 2008.

CHILE

No alcanzó con tener un plan

La fallida puesta en marcha del Transantiago, un ambicioso sistema de transporte público, complicó la vida en la capital trasandina y provocó una crisis política

Por Federico Quilodrán

Corresponsal en Chile

SANTIAGO, Chile.- Diseñado para revolucionar lo que era un caótico transporte público capitalino, a siete meses de su puesta en marcha el Transantiago no sólo no resolvió los problemas de unos 4 millones de santiaguinos que a diario usan ese medio, sino que para la mayoría se convirtió en una pesadilla.

Políticamente causó un gran problema y una fuerte y sostenida baja en la popularidad de la presidenta Michelle Bachelet. Y aunque faltan dos años para la elección presidencial, amenaza la continuidad en el poder de la coalición de cuatro partidos de centroizquierda que gobierna a este país desde el retorno de la democracia en 1990, según admiten algunos en el oficialismo.

El rediseño de los extensos recorridos por todo Santiago y una disminución sustancial en la cantidad de autobuses fueron las causas que provocaron la pesadilla para quienes usan el transporte público. La serie de medidas correctivas, incluso la remoción del ministro de Transporte, Sergio Espejo, y la inyección de US\$ 290 millones para asegurar el funcionamiento del proyecto hasta fines de año, no fueron suficientes y los problemas subsisten, aunque en menor medida que en los meses iniciales.

Las largas colas de espera y un ferrocarril subterráneo o Metro abarrotado continúan. El Metro fue sobrepasado y de 1,6 millón de pasajeros diarios pasó a 2,2 millones, lo que durante los horas pico obliga a cerrar momentáneamente las puertas de acceso a las estaciones.

El controvertido plan de transporte llegó también a los tribunales. Ca-



Tras la creación del Transantiago, viajar se volvió caótico

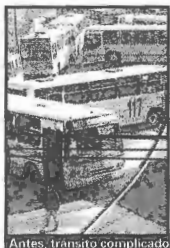
si 900 personas demandaron al estado compensaciones por unos US\$ 33 millones por los perjuicios que le ha causado el Transantiago.

En el Congreso una comisión investigadora busca determinar responsabilidades políticas. El ministro del Interior, Belisario Velasco, fue interpelado por la oposición de derecha como jefe político del gabinete ministerial, y por declaraciones en las que confesó sus problemas sobre el inicio, en febrero, del plan.

Dardos envenenados

El fuego cruzado contra el Transantiago no sólo vino desde la oposición. En las filas oficialistas la unidad se vio resquebrajada y los dardos envenenados hacia algunos de sus ministros no se escatimaron.

En el oficialismo también se menciona un boicot de algunas de las empresas que licitaron los recorridos. Y acusaron a los privados, encargados de sostener el respaldo tecnológico, de no cumplir lo convenido. Pero con con-



Antes, tránsito complicado

tratos que los aseguraban a los transportistas un pago, las empresas no necesitaban salir a captar pasajeros, por lo que no era necesario que secaran todos sus vehículos a la calle.

Tras largas negociaciones, el Gobierno - que en mayo había descartado la propuesta del presidente del Senado Eduardo Frei de estatizar el

transporte público - logró renegociar esa cláusula.

Bachelet hizo un público mea culpa por los trastornos causados a las miles de personas que a diario, en suburbios, deben sufrir largas esperas. Y por haber anticipado la puesta en práctica del plan pese a los reparos que se le hacían. "Fue un error cuyos costos padecieron, sobre todo, los más débiles", dijo.

Uno de los pocos logros hasta ahora parece haber sido una disminución en la contaminación atmosférica y una menor congestión en calles y avenidas, especialmente del centro, que hasta febrero estaban plagadas por las enormes cantidades de autobuses que se disputaban los pasajeros. Los conductores ahora tienen un salario fijo asegurado, mientras que antes sus ingresos dependían de la cantidad de boletos que cortaban.

Asimismo, implicó una reducción en el valor del pasaje al utilizar los pasajeros el Metro y los autobuses con un mismo ticket. Para muchos ha significado también la gratuidad al no tener controles en el uso de la tarjeta electrónica que se utiliza en reemplazo de boletos. La evasión se estima en un 40 por ciento.

El Transantiago fue trazado durante el anterior gobierno de Ricardo Lagos y se inspiró en planes de transportes como el de Bogotá y Curitiba. Tres empresas colombianas se encuentran entre las que licitaron algunos de los recorridos. El líder de derecha y precandidato presidencial Sebastián Piñera apuntó al ex mandatario. "Lagos prometió un sistema de transportes en el nivel mundial y no dio un desastre", disparó.

El actual ministro de Transporte, René Cortázar, prometió que a fines de año estarán resueltos los problemas. A esa fecha deberán estar ya incorporados unos 1000 autobuses que se fabrican en Brasil a un costo de US\$ 70 millones. Cuando el plan partió se disminuyó de 9000 a 4800 la cantidad de vehículos. Al mismo tiempo una nueva malla de recorridos restringió la circulación. Actualmente circulan unos 5400 autobuses y las autoridades aspiran a aumentarlos a 6400.

Red de Ventas:

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

Volkswagen Chile S.A. - Dirección: Avenida B. A. Sarmiento 1400, Santiago - Teléfono: (56 2) 2200 0000

VOLVO

TENEMOS ORO EN EL MERCADO

NUEVOS VOLVO FH G FM TOTAL PERFORMANCE

La nueva línea dorada de camiones Volvo presenta importantes innovaciones: nuevos motores de 13 litros (Euro 3) con potencias que van desde los 400 a los 520 CV; la nueva caja de transmisión electrónica I-Shift; un moderno interior de cabina rediseñado para mejorar la funcionalidad y el confort para el conductor; con asientos aún más confortables dotados de espuma de múltiple densidad. Volvo es Total Performance, la perfecta combinación de productividad, eficiencia de conducción, disponibilidad y bajos costos.