

## NACIONAL

Gloria Hutt Hesse

Ministra de Transportes y Telecomunicaciones:

# “No me gusta tanto la restricción vehicular porque termina en la compra de otro auto”

La secretaria de Estado se refiere al bajo impacto que trae la prohibición de circular para catalíticos que partió esta semana. También detalla el modelo que tendrá la licitación “nuevo Transantiago” y no descarta dejar fuera a la empresa Alsacia, la peor del sistema.



FOTO: MARCO TELÉZ

Oriana Fernández

A 36 días del debut del gobierno, la ministra de Transportes, Gloria Hutt, apura el rodaje en su sector: avanza en el diseño de las bases de licitación del “nuevo” Transantiago y, en paralelo, ha debido abordar las contingencias, como la polémica restricción vehicular a automóviles con sello verde. “La medida me gusta poco: en el mediano plazo se produce un ‘rebote’ porque las personas compran un segundo auto para circular”. Por ello, dice que la opción es mejorar el transporte público a través de la renovación del Transantiago, concurso que se podría iniciar a fines de este año, el que renovará buses y mallas de recorridos.

**¿Qué piensa de la restricción vehicular a los automóviles catalíticos? ¿Aporta que salgan sólo 109 mil automóviles por día en Santiago?**

La restricción apunta a un mejoramiento ambiental. Sin embargo, tiene un impacto en el corto plazo en la congestión y existe evidencia de que las personas tienden a comprar un segundo automóvil. No me gusta tanto la restricción vehicular porque termina en la compra de otro auto: en el mediano plazo, con la restricción se produce un ‘rebote’ porque las personas en lugar de organizar sus viajes, optan por usar otro vehículo. Pero, hay que decir también que el plan de Descontaminación de Santiago tiene como objetivo que haya una renovación del parque vehicular a lo largo del tiempo, que los motores tengan un menor nivel de emisiones.

**¿Entonces una opción es la tarificación vial o pago por ingreso a algunas zonas de la ciudad?**

Es una buena medida. Muchos creen que la restricción vehicular sirve para reducir la congestión pero, como dije, no es así. La tarificación ha sido resistida en algunas ciudades, pero es efectiva en cuanto a horarios y sectores donde hay una alta demanda por el espacio vial. En todo caso, se ha estudiado que no es efectivo este mecanismo en áreas como el centro de Santiago. El objetivo de la tarificación es que las personas se bajen del auto o anden en transporte público, pero se ha visto que los conductores tienen poca sensibilidad a la tarifa y posiblemente seguirán usando su auto.

**La opción que se ha planteado es la construcción de más kilómetros de Metro, lo que llevará a reemplazar el automóvil particular. ¿Ustedes se fijaron la meta de dejar alguna línea nueva operando?**

Es muy difícil. En la campaña presidencial lo que planteamos fue un proyecto de crecimiento significativo de la inversión en el

Metro, a ocho años. Eso incluye casi duplicar la velocidad que ha tenido la ejecución de líneas hasta ahora. Entonces, no solo se pone presión en la construcción sino que en la gestión en esa empresa. Es difícil terminarla, por que la Línea 7 es de una complejidad gigante. Hay otras más simples, pero son extensas, se requiere ingeniería y luego su construcción. Eso toma un plazo de más de cuatro años. No tenemos compromiso de fecha de entrega.

**Licitación**

**¿Qué modelo de negocios han definido para la licitación del Transantiago?**

Estamos trabajando de acuerdo a la propuesta que hemos hecho: separar la operación de los servicios, de los activos, es decir, de los buses y terminales, por lo que cada una de esas áreas debe estar a cargo de entidades diferentes. Antes, las empresas administraban todo y el contrato estaba sujeto a la vida útil de los buses. También pensamos que las unidades de negocios deben ser más pequeñas. Esto permite que si hay operadores que no cumplen se pueden sacar más fácilmente, y cuando llega una empresa nueva se le entregan los buses para seguir funcionando.

**¿No es más caro separar áreas?**

En la licitación anterior se consideraba el pago por flota a las empresas que llegaran para que compraran buses, pero ahora se darían esos recursos a una entidad diferente para que se haga cargo de los buses y terminales. Entonces se trata del mismo presupuesto con una administración diferente.

**¿Se pagará a las empresas por pasajero transportado o bien por kilómetro recorrido?**

No tenemos una definición ni hay una regla fija. Lo ideal es que sea un equilibrio en que los operadores lleven a personas y también cumplan con sus recorridos. Por ejemplo, en algunos lugares del mundo se paga todo por kilómetro porque hay poca evasión. En la situación actual, creo que pagar por pasajero es un componente importante. También se están revisando los requisitos para postular a la licitación. Pero ya se definió que se mantendrán los mismos tipos de buses requeridos y habrá cambios pequeños en las mallas de recorridos.

**¿El nuevo Transantiago se implementará de manera paulatina?**

Se espera tener listas las bases de licitación el último trimestre de este año. Así, la primera parte de la implementación será este año y la mitad del próximo. Luego continuará el subsiguiente y así.

SIGUE EN PÁG. 34

**AMPLIACIÓN DE LA RED**

“Es muy difícil dejar terminada una línea de Metro. En la campaña presidencial planteamos un crecimiento significativo de la inversión en esa área”.

**EFFECTOS DE LA RESTRICCIÓN**

“En el mediano plazo se produce un ‘rebote’ porque hay evidencia de que las personas en lugar de organizar sus viajes compran un auto”.

# NACIONAL

VIENE DE PÁG. 32

En esas tres fases debería quedar todo adjudicado y renovado el sistema.

**¿Esto quiere decir que empresarios como Luis Vargas, quien impugnó la licitación anterior ante el Tribunal de Libre Competencia, podrían participar?**

Tenemos una mala experiencia con descartar a priori a personas por conductas que no tienen que ver con el sistema. Sin haber definido cuáles son los requisitos que habrá para postular, queremos sumar mayor competencia con la llegada de nuevas empresas. Si limitamos la competencia, el Transantiago tendrá los mismos males de siempre. Queremos que haya una industria de operadores listos para entrar; esa será la marca del nuevo diseño.

**¿Se le renovará contrato a la empresa Alsacia para seguir operando aunque esté mal evaluada?**

El contrato de ellos tiene fecha de término en octubre. Por las inestabilidades que ha habido este año, estamos evaluando la mejor alternativa para dar continuidad a los servicios de Alsacia. Más allá de que el contrato de esa empresa siga o no, hay que continuar con los servicios. Agregar más ruido con juicios de valor (sobre una compañía) no ayuda.

**Se ha planteado varias veces que usted viene del sector privado y**

**que ahora podría inclinarse por ciertas compañías que participarán de la licitación del Transantiago. ¿Qué piensa de eso?**

He tenido una trayectoria técnica que está fuera de discusión por la labor que he hecho. Tengo una base con la que puedo hacer juicios técnicos y fundados. Ahí, de nuevo, entran opiniones que no ayudan porque no son bien sustentadas. Esto causa daño al sistema.

**El gobierno anunció nuevos buses eléctricos este año. ¿Cómo se implementarán?**

El Presidente Sebastián Piñera encargó que el Transantiago tenga electromovilidad. Lo dijimos y las empresas reaccionaron a ese planteamiento. Así, el operador que ya tiene un contrato vigente podrá cambiar su flota y comprar al proveedor que le parezca mejor. En el caso de Avenida Grecia, donde ya hay dos de estos buses funcionando, se ha visto que las personas tienen una alta valoración

de ellos, los esperan en los paraderos y las empresas elevan su calidad de servicio.

**¿Se sumarán nuevas comunas al Transantiago?**

No. Serán las mismas (34 comunas). Vamos a usar los mecanismos de perimetros de exclusión en las zonas que quedaron descubiertas, es decir, se fijarán normas de calidad a las empresas.

## Plataformas digitales

**Los taxistas critican que están 'hiperregulados' mientras que las plataformas como Uber no. Piden que en el proyecto de ley se les haga exigencias...**

El transporte se regula para la seguridad del pasajero y por eso es importante que las plataformas cuenten con un registro de los vehículos, que sus conductores tengan licencia profesional y que haya una mantención de los vehículos. El foco es que haya competencia en condiciones equilibradas para todos. Además, queremos tener acceso a la información de las plataformas: los tipos de viajes que hacen y los horarios en que ocurren.

**¿Está de acuerdo con que las aplicaciones paguen un monto por kilómetro recorrido?**

No queda claro cómo se justifica ese pago por kilómetro recorrido. Vamos a revisarlo. ●



FOTO: MARIO TELLEZ

▶ La ministra Gloria Hutt señala que este año llegarán buses eléctricos.