

NACIONAL



FOTO: INDIABUS/LOA

► Las nuevas empresas de transporte operarían en Santiago en 2018.

Hacienda revisa futuros contratos del nuevo Transantiago

Junto a Transportes discute sobre financiamiento del sistema antes de reenviar bases a la Contraloría.

O. Fernández y C. Morales

Ayer se cumplieron 16 días hábiles desde que el Ministerio de Transportes retiró las bases de licitación del Transantiago desde la Contraloría General de la República, las que establecen nuevas reglas de operación a las empresas del sector. Durante las últimas dos semanas, la cartera junto al Ministerio de Hacienda iniciaron la revisión de los contenidos, con el objetivo de determinar el costo que tendrán los futuros contratos y las formas de financiamiento.

Las bases del proceso contemplan exigencias a las empresas que ganen la licitación, pues en 2018 caducarán los contratos de las firmas Alsacia, Express, STP y Redbus, es decir, el 50% del sistema. Los cambios que se establecerán representan un gasto para el Fisco, pues se diseñó un cambio en el esquema de pago a la industria; se crearon seis zonas de operación y las empresas deberán renovar parte de la flota de buses (lo que es pagado por el Estado).

En el Ministerio de Transportes se indicó ayer que "en conjunto con el Ministerio de Hacienda hemos trabajado en los ajustes correspondientes y se reintegrarán (las bases) para continuar la tramitación en Contraloría a la brevedad posible, para avanzar conforme a los plazos proyectados". Una vez recibidas nuevamente por el organismo revisor, no hay plazos específicos para visar los documentos.

Subsidio

El gerente de la Fundación Transurbano, Juan Carlos González, planteó que se debe "resolver el diferendo entre ambas carteras. El punto central tiene que ver con cómo se financiarán los contratos de las empresas, si el subsidio al Transantiago se prolonga solo hasta 2022".

Añadió que el Ministerio de Transportes planteó que se debería enviar un proyecto de ley para asegurar un presupuesto a partir de ese año, mientras que Hacienda es partidario de aumentar la tarifa que debe pagar el pasajero para contar con re-

ursos para el sistema.

"De cualquier manera debe haber una certeza para la industria, pues los contratos entre el Estado y las compañías se prolongan hasta 2028", añadió González.

Este escenario genera dificultades, advirtió: los privados requieren estabilidad para participar en la convocatoria, la que aún no tiene fecha de inicio. Pese a que los expertos sostienen que hay poca claridad respecto del proceso, la ministra del ramo, Paola Tapia, reiteró desde China que "claramente hay temas que son independientes de nuestra propia gestión, pero nosotros, de acuerdo a nuestro calendario, podemos decir que vamos dentro de los plazos establecidos".

Louis de Grange, director de Ingeniería Industrial de la UDP, afirmó que otra dificultad en la licitación es que "aún no está claro qué pasará con la expropiación o compra de las terminales. Durante tres años, durante la administración del ministro Andrés Gómez-Lobo, no avanzó, lo que ahora tiene un fuerte impacto". ●