

Carlos Melo analiza situación de la licitación del Transantiago:

## “Estamos decididos a continuar con esto”

El subsecretario de Transportes defiende el proceso y dice confiar en que aún hay tiempo para dejar adjudicados los contratos. Califica como un “error importante” la idea que ronda de desechar el proceso e iniciar uno nuevo durante la próxima administración.

MANUEL VALENCIA

La licitación del Transantiago tiene una carga emocional personal para el subsecretario de Transportes, Carlos Melo (DC, 36 años). Pasó a un cargo de figuración en el Gobierno en 2015 de la mano del proceso como secretario técnico, y desde hace dos años lo sigue de cerca como subsecretario.

Ante la suspensión de la adjudicación de los seis contratos que prometían renovar el Transantiago desde octubre, con 1.800 buses, nuevos recorridos, máquinas eléctricas y contratos que anticipaban ahorro de costos, Melo sale a defender el proceso y advierte que detenerlo o desecharlo durante el próximo gobierno sería un “error importante”.

—¿Por qué es tan necesario llevar adelante ahora esta licitación y cómo afectaría a los usuarios que se postergara?

“Es absolutamente indispensable que esos operadores que han tenido resultados muy dispares pasen por un proceso competitivo nuevamente y que sea una oportunidad para perfeccionar aspectos contractuales. Ade-

“Ha habido un proceso responsable, serio, con todos los argumentos y contenidos técnicos que se requieren para desarrollarlo y dentro de las atribuciones que tiene el Gobierno”.

más, hay un tema impostergable con la calidad de servicio que reciben las personas (...) Hay un tema que también es relevante, que tiene que ver con aprovechar la oportunidad de la licitación para establecer incentivos y un esquema más claro en el control de los costos del sistema”.

—¿Cuánto podría ahorrar el sistema, de concretarse la licitación?

“Transantiago, desde 2012 en adelante, debido a la estructura contractual que tiene con el mecanismo de las revisiones programadas, ha tenido un aumento en los costos año a año. La inclusión de nuevas tecnologías y esque-

mas como las nuevas líneas de metro o el metrotrén hacen que los costos del sistema aumenten, porque hay que asumir los costos de esa operación. Además, se establece, según los contratos actuales, una compensación por esa demanda que tienen por esos servicios masivos que se implementan y, por lo tanto, esos costos van creciendo en el tiempo. Los costos pueden bajar porque se establecen techos y por la competencia. Estamos optimistas de que genere costos bajo los techos en torno a 5% o más”.

Melo dice que las semanas de gobierno que quedan “son cruciales”, pero que aún hay tiempo para adjudicar los contratos en esta administración, en caso de que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) levante la precautoria que hoy tiene suspendida la licitación.

—¿Qué sucede si se adjudica a las empresas y luego el TDLC falla en contra del proceso y le dé la razón a quienes acusan falta de competencia?

“El levantamiento de la medida precautoria no implica un pronunciamiento final respecto



WILLYAN SÁNCHEZ CASTILLO

“RIESGO MENOR”. — El subsecretario de Transportes señala que las eventuales acciones que pueda adoptar el TDLC son un “riesgo menor” en comparación con los perjuicios que significaría no cerrar el proceso ahora.

del fondo. Es algo que todos tenemos claro. Sin embargo, creemos que los antecedentes que hemos entregado al tribunal permiten hacerse una muy buena idea respecto de eso, que los eventuales riesgos o evaluaciones posteriores que haga el tribunal pueden implicar determinadas acciones que en ningún caso van a atentar contra la estabilidad del sistema en ese momento. Es un riesgo menor comparado con los perjuicios que trae no cerrar este proceso en este momento. Es algo que a la hora de sopesar si es que llega a ocurrir, estamos decididos a continuar en ese proceso”.

—¿Y si el tribunal invalida a una empresa de participar, al establecer que hay participación cruzada o poca competencia?

“Ahí corresponde que el tribunal mandate a la Fiscalía Nacional Económica que haga una investigación, y en ese caso lo que corresponde es aplicar sanciones a las empresas involucradas en esas situaciones. Es algo que hemos planteado en nuestros escritos presentados al tribunal, que el ministerio ha hecho todos los esfuerzos posibles para que este tipo de situaciones no se produzcan, para que sea una licitación competitiva, pero que sobre el eventual actuar de determinados oferentes y respecto de investigaciones futuras que quiera hacer el tribunal o la fiscalía, lo que corresponde es aplicar en su momento las sanciones del caso”.

—¿Cómo observan que el próximo gobierno eventualmente deseché esta licitación, incluso si

ustedes la adjudican y existan contratos firmados?

“Creemos que sería un error importante. Ha habido un proceso responsable, serio, con todos los argumentos y contenidos técnicos que se requieren para desarrollarlo y dentro de las atribuciones que tiene el Gobierno. Así que creemos que sería un error grande. De hecho, también eso genera un perjuicio sobre la imagen del sistema frente a futuros oferentes. En ese sentido, también sería un error importante. No hemos tenido ninguna señal de que algo así pueda ocurrir. Creemos que las autoridades que van a recibir la administración del ministerio sabrán sopesar que esos problemas eventuales que puedan resultar de una decisión como esa son problemas complejos”.