

Volver

Comenta y Comparte

14 Crónica La Segunda martes 20 marzo 2018

Proceso era para las operaciones del 50 por cierto del sistema

# Ministra Hutt declara desierta licitación del Transantiago y expertos prevén sus efectos

La titular de Transportes abordó dificultades como el déficit financiero y el deterioro de buses.

Por P.Pino, D.Armijo y T.Infante

Después que el pasado 13 de marzo el Tribunal de la Libre Competencia desbloqueó la licitación de cuatro de las seis unidades del Transantiago cuyos contratos iban a cambiar este año, la nueva ministra de Transportes, **Gloria Hutt**, dijo que se tomaría unos días para resolver si seguir adelante con la licitación destinada a renovar la mitad del sistema de transporte.

La decisión llegó esta mañana y apartándose del camino que heredó del gobierno anterior, Hutt dijo que declaró desierta la licitación y que iniciará un nuevo proceso para relicitar antes que termine el año y no tener que prorrogar los contratos de actuales operadores que se vencen cuando termina 2018. Igual tendrá que prorrogar los contratos de dos operadores, STP y Redbus, que finalizan en mayo.

El fin de esta licitación del Transantiago se produce cuando el sistema muestra una serie de anomalías, que eventualmente podrían agudizarse en este nuevo escenario. El año pasado un informe del Director Público de Transporte Metropolitano (DTPM) mostró un déficit de \$448 mil 477 millones, la mayor cifra desde 2014. A ellos se añade que de acuerdo con un informe de inicios de marzo, 1.225 buses comenzaron a operar entre 2005 y 2006, equivalente al 18,3% del parque, lo que implica que los vehículos están al borde su su vida útil.

Ante esta situación, la ministra dijo que "por la forma en que fue concebida esta licitación podría anticipar que aumentaba los costos del sistema. No tengo ninguna evidencia que muestre que esta licitación iba a reducir los costos", indicó y respecto de los buses más viejos dijo que "estamos en la época de cumplimiento de vida útil de gran parte de la flota. (Pero) una unidad debe renovar 600 buses por contrato y otros 700 deberían entrar en operación este año".

Incluso, en la eventualidad que alguna empresa que ahora presentó una oferta contemple quejarse ante la justicia, Hutt sostiene que "no veo que haya espacio para reclamo alguno de los proponentes. Los proponentes firman un documen-



La licitación se hizo con mucha improvisación y sacrificando el interés de las personas".

**Gloria Hutt**  
Ministra de Transportes

to en que aceptan las condiciones y entre ellas está que se declare desierto".

### Efecto en imagen país

"Es una decisión que yo no hubiera tomado", señala el ingeniero en Transportes y Logística de la UC **Juan Carlos Muñoz** sobre la medida que hoy anunció la ministra. Según el experto, habrá un

fuerte impacto en varias áreas. "Posterga la entrada de buses nuevos a la ciudad, posterga los ahorros de costos asociados a un proceso de licitación, enfrenta a la autoridad a tener que negociar con nuevas empresas en condiciones que no van a ser positivas para el Fisco", asegura.

Y añade: "Van a tener que negociar con las nuevas empresas probablemente en condiciones que no van a ser muy favorables para el Fisco y se pierde la oportunidad de, a través de una licitación, haber tenido costos menores, nuevos buses, buses de mejor estándar y buses eléctricos".

Además señala que esto empeora la imagen del país ante empresarios internacionales que apostaron por venir a Chile.

En tanto, el investigador y economista de Libertad y Desarrollo, Rodrigo Troncoso, cree que la decisión podría tener un impacto negativo en el Fisco ya que "es muy posible que impacte los costos por-

### Las razones de la ministra

**"Pone camisa de fuerza sobre la ciudad por 10 años"**

La ministra dio tres razones para declarar desierta la licitación. Primero, porque los contratos que se iban a adjudicar con el sistema ideado durante la gestión de Paola Tapia "priorizaban los kilómetros recorridos, lo que induce más a movilizar buses que personas. La licitación se hizo contra el tiempo, con mucha improvisación y sacrificando el interés de las personas por cumplir un plazo". En segundo lugar, señaló, el modelo "pone una camisa de fuerza sobre la ciudad por diez años y el sistema de transporte se transforma en una traba más que en una instancia de dinamismo. Impide hacer ajustes porque elimina las revisiones programadas" y ejemplificó con que si se instala un nuevo desarrollo inmobiliario, no se consideraba hacer ajustes para enfrentarlo.

Y lo tercero, es que el "Estado queda limitado a cambiar a operadores que funcionan mal en plazos cortos. Estos contratos replican exactamente el modelo original de Transantiago, en circunstancias que hay modelos mucho más ágiles y dinámicos, por un máximo de 5 años, con unidades más pequeñas y una cantidad de operadores que entran y salen".

que una renegociación debería ser en condiciones, por lo menos, similares a las actuales, y ya es una negociación bastante costosa", señaló.

La decisión de no continuar con el proceso anterior es valorado por el economista ya que "la incertidumbre normalmente se traduce en costos. Si en dos años más salía un fallo del Tribunal de Libre Competencia contra el fisco y se invalida el contrato, entonces ahí la situación de continuidad del servicio sí que se vuelve mucho más grave".

Por ello, Troncoso agrega que el anuncio no tendría un efecto negativo en los usuarios ya que "las atribuciones del Ministerio están hechas para velar por la continuidad del funcionamiento de operaciones de sistema".