

**Futura licitación del Transantiago**

# Los cambios de Hutt: Contratos de menos años, operadores más chicos y hasta buses de Metro

Expertos sugieren desde elevar porcentaje de pago por pasajero hasta más buses eléctricos.

Por Patricio Pino M.

**A**unque todavía está formando el equipo que elaborará las nuevas bases del Transantiago, la ministra de Transportes, Gloria Hutt, ya plantea tres cambios para los contratos que espera licitar antes de fin de año. Esto luego de declarar desierto el proceso que heredó del anterior gobierno y que se había entrampado en el Tribunal de la Libre Competencia (TDLC, que el 13 de marzo levantó la suspensión para 4 de las 6 unidades licitadas).

"Los plazos tienen que ser más reducidos", dijo la titular de Transporte sobre el tiempo de los contratos. El proceso que ella finiquitó contemplaba 10 años de extensión. "No hay un estándar internacional porque cada país tiene su modelo, pero 5 años ha funcionado muy bien en Londres. En Francia se hacen contratos de operación por 2 años. La tendencia es a contratos mucho más cortos", dijo.

**Economía de escala**

Lo segundo es crear unidades de negocio más chicas.

Esto, considerando que las bases desechadas proyectaban en promedio operadores con 550 buses, que ya era una reducción frente a 2007: "Apunto a algo más pequeño, que mantenga alguna de las economías de escala, pero se enfoque en la buena operación. Preferiría no comprometerme con números hasta que tengamos los cálculos", dijo.

Y el tercer aspecto es la instauración de "mecanismos de ajuste para adaptarse a la ciudad", es decir "desagregar contratos en distintos componentes. Hay contratos para la operación y otros para la administración de activos. Eso permite ha-

cer cambios con mayor facilidad". Anoche ante los diputados —publicó el Diario Financiero—, señaló se evalúa que EFE o el Metro compren buses y los entreguen en contratos de provisión.

Estos lineamientos serán llevados al papel por un grupo de trabajo que funcionará dentro del Directorio de Transporte Público Metropolitano. Trascendió, de todos modos, que el gobierno anterior no dejó presupuesto para una nueva licitación. Los fondos del equipo que trabajó en el fracasado proceso habían provenido de un programa del PNUD y de contratos con consultoras. A esto hay que añadir que el 9 de marzo la antecesora de Hutt, Paola Tapia, mandó a la Contraloría las bases para la licitación del sistema de pago.

**100% por pasajero**

El urbanista Iván Poduje cree que en las nuevas bases deberían "modificar el esquema de pago, entregando el 100% por pasajero transportado y no por kilómetro recorrido", dado que en las bases desechadas se contemplaba 70% por kilómetro recorrido y 30% por pasajero transportado. Poduje plantea "condicionar la entrega de subsidios a metas de calidad de servicio, con mecanismos efectivos para caducar contratos. Eso pasa por reducir el tamaño de empresas y aumentar la competencia en ejes estratégicos".

También propone un avance del Estado en el control de varios activos: "Los terminales de todos modos. Deben ser estatales, operados por un tercero que cobra tarifa por servicios incluyendo estacionamiento, como el modelo del puerto terrestre de Los Andes. También que en los ejes estratégicos el Estado compre la flota y la administre un privado, lo que facilita el control de desempeño, reduce poder de mercado y permite caducar contratos en caso de mal servicio".

El profesor de la UDD e investigador de LyD Rodrigo Troncoso dijo que puede haber contratos de 10 años pero "en las antiguas bases se planteaba que en cada contrato sólo se podía modificar no más



CESAR SILVA

**2** años de contrato en Francia, es una de las referencias que tiene la ministra.

**Comisión de Transportes**

**"Cada vez estoy más izquierdista"**

Durante la sesión de ayer de la Comisión de Transporte de la Cámara, la ministra Gloria Hutt fundamentó que "el porcentaje del subsidio será el que sea. No tengo ningún complejo y cada vez estoy más izquierdista en el sentido que el Estado tiene un rol aquí, y el rol del Estado es proteger, es ser ese componente de servicio a los usuarios... Eso es una decisión de política pública súper clara". Ante eso, el

diputado René Alinco le dijo "bienvenida a la izquierda ministra... Como dijo Parra, la izquierda y la derecha unidas jamás serán vencidas". Pero al final de la sesión pidió la palabra la diputada UDI María José Hoffmann quien también se refirió a los dichos de Hutt: "Le quiero decir ministra que no necesitamos banderas de la izquierda para gobernar, y lo demostraremos ahora al ser gobierno".

de un 5% de la malla de recorridos en un año. Eso era una rigidez innecesaria en un sistema donde los buses pierden entre 3% y 5% de pasajeros al año".

En tanto, el profesor de ingeniería del Transporte UC Juan Carlos Muñoz señaló que "se puede ser más agresivo sobre la tecnología y la calidad de los buses. Sería más ambicioso en cuántos buses de alto

estándar se pueden meter en Santiago, porque la calidad es uno de los elementos más débiles del sistema actual. Las empresas que postularon dijeron que presentaron más buses eléctricos que los mínimos exigidos. Más que cada empresa tuviera unos poquitos buses, lo que haría es que tener una mayor concentración de buses eléctricos en algunas empresas".