

# Los cinco puntos que generan discusión en la decisión de declarar desierta la licitación de Transantiago

El anuncio hecho por el gobierno de partir un nuevo proceso genera dudas en cuáles serán sus modificaciones, principalmente, si los contratos serán más cortos y si se mantendrá el sistema de cobro actual.

21 de Marzo de 2018 | 15:29 | Por Valentina Osorio, Emol

[M] 29 [T] [F] [G+] [E]



El Mercurio

SANTIAGO.- La ministra de Transporte y Telecomunicaciones, **Gloria Hutt**, anunció ayer que no se va a continuar con la licitación del Transantiago impulsada por la administración anterior y que generó amplio debate entre expertos.

"La licitación del Transantiago se llevó a cabo en forma improvisada, sin considerar el interés de los usuarios, con los incentivos incorrectos, lo cual nos puede llevar incluso a la situación de mal servicio de 2007", fueron algunas de las palabras de la ministra.

## NOTICIA RELACIONADA



Transportes declara desierta licitación del Transantiago y asegura que fue "improvisada"

[M] 97

Junto con el anuncio, se aseguró que este año habrá renovación de flota y que la nueva licitación tendrá "bases que fomenten la competencia entre las empresas" y "se incentivará la llegada de buses eléctricos, de bajas emisiones y con prestaciones adicionales".

Ayer, la ex ministra **Paola Tapia** y el ex subsecretario de la cartera, **Carlos Melo**, salieron a criticar el anuncio. A continuación, algunos de los puntos que generan más controversia entre la pasada y la nueva administración.

## Más competencia

El gobierno propone que exista mayor competitividad, por lo que se baraja la opción de negociar con operadores más pequeños.

El ex subsecretario Melo señala que esa estrategia "está basada principalmente en hipótesis".

"Efectivamente empresas más pequeñas permiten operadores más pequeños. Sobre todo, operadores nacionales que pueden hacerlo en el medio rural o regiones y participen en el proceso con mejores condiciones, pero la licitación nuestra no dejaba fuera de competencia ese tipo de operadores", dice la ex autoridad.

El urbanista Iván Poduje indicó que "pese a las mejoras que introdujo la ex ministra Paola Tapia en su corta gestión, aún existen barreras de entrada para competir".

"Como el hecho de que los terminales de buses sean de los actuales operadores, quizás por ello, de las 69 empresas que compraron bases solo se presentaron siete y cuatro son operadores actuales que con precisión matemática evitaron competir entre sí", sostuvo el también arquitecto en su columna de opinión en La Tercera.

#### NOTICIA RELACIONADA



Transantiago: Ex ministra de Transportes asegura que nuevas autoridades "no están a la altura" tras suspensión de licitación

406

### Extensión de contratos

La licitación que se declaró desierta tenía una duración de 10 años. Gloria Hutt dijo que "el proceso como estaba no respondía al interés de los usuarios ni a las dinámicas de la ciudad, y pone una camisa de fuerza a Santiago por 10 años".

El ministerio quiere que los contratos sean más cortos y más flexibles para que en un plazo menor se pueda negociar con los operadores. Aún no se define cuanto tiempo se va a fijar, pero se cree que serán cinco años.

El ex ministro de Transportes Andrés Gómez-Lobo refutó que la extensión de 10 años no sea prudente, porque es "absolutamente estándar en esta industria, pues corresponde a la vida útil de los buses".

#### NOTICIA RELACIONADA



Frenazo a la licitación del Transantiago: ¿Oportunidad o alto costo para el Estado?

79

### Renovación de flota

Una de las principales críticas que generó la suspensión es que los buses podrían no renovarse en el corto plazo, aun cuando varios de ellos sobrepasan el millón de kilómetros recorridos. Sin embargo, el

gobierno asegura que este año habrá nuevos buses en la calle, los cuales podrían ser adquiridos por Metro o la Empresa de Ferrocarriles de Santiago (EFE).

"Esta fórmula de renovar flota antes de hacer la licitación creo que es un tema que hay que discutir, hay que analizar bien y que no se puede hacer de forma apurada. Es algo que no se ha hecho nunca en Transantiago", plantea el ex subsecretario Melo.

Sobre el presupuesto para los nuevos buses, Gloria Hutt afirmó que "no voy a cometer el mismo error que la administración anterior, que por ajustar presupuesto echó al sacrificio al usuario".

### Buses eléctricos

"En las bases de licitación del próximo sistema se incentivará la llegada de buses eléctricos, de bajas emisiones y con prestaciones adicionales", asegura el ministerio.

En la licitación actual se incluían 90 buses eléctricos y se le pedía a toda la flota que cumpliera con el estándar de emisión Euro 6, norma ambiental que regula las emisiones de óxido de nitrógeno.

El ex ministro de Medio Ambiente Marcelo Mena dijo que "todo esto tendrá que esperar, porque ni siquiera quisieron ver las ofertas de los nuevos contratos de Transantiago. La ideología no debería ganarle a la razón".

Ahora la interrogante es si el nuevo proceso incluirá una mayor cantidad de flota eléctrica y si se mantendrán los estándares propuestos por la administración pasada.

### Cobro por persona vs. por kilómetro

Actualmente, el 70% de los ingresos es por pasajero transportado, modalidad que comenzó en 2012. Mientras que en la licitación declarada desierta se buscaba que el cobro pasará a ser por kilómetro recorrido por el bus.

Gloria Hutt ha señalado que prefiere el cobro por persona, ya que asegura que "los recorridos son muy distintos" para poder ser comparables.

Este punto genera debate entre los expertos. El investigador de Libertad y Desarrollo, **Rodrigo Troncoso**, apoya la postura de Hutt

"Los pagos fijos sabemos que no generan buenos incentivos. Yo creo que está bien que lo que reciba el operador esté relacionado con el hecho de transportar personas y con la calidad de servicio que ofrecen para ello. O sea no pagar sólo por mover los buses", afirma.

Por otro lado, **Alejandro Torres**, académico de la facultad de ingeniería de la Universidad Central, se inclina por el cobro por kilómetro.

"Lo que se necesita es un control que me permita cobrar lo justo y que no ocurran situaciones donde si cobro por kilómetro recorrido no voy a andar dando vuelta con un bus vacío. Y eso se logra con un control de gestión de flota, tecnología que está desde la década de los 70 a nivel mundial", señala.