

Link: <http://www.elmercurio.com/blogs/2018/03/21/58898/Transantiago-Gobierno-declara-desierta-la-licitacion-y-ex-ministra-cuestiona-la-decision.aspx>

Judith Herrera C. "Es un proceso que se llevó a cabo de forma improvisada, sin considerar el interés de los usuarios, con los incentivos incorrectos que nos puede llevar incluso a la situación que recordamos todos de mal servicio de 2007". Con estos argumentos, ayer la ministra de Transportes, Gloria Hutt, informó sobre la decisión de declarar desierta la licitación del Transantiago que buscaba la renovación del 50% de la flota. Se trata del final al proceso iniciado en el gobierno pasado por los ex ministros Andrés Gómez-Lobo y Paola Tapia. La última piedra de tope había sido la paralización por la medida cautelar que había interpuesto el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) y que se levantó el 13 de marzo pasado. Ya los expertos vaticinaban que la nueva ministra, quien se había mostrado crítica de la licitación antes de asumir, pondría fin al proceso, pese a que este año vencen los contratos de los operadores del sistema.

Pero de acuerdo a Hutt, se mantendrán algunas aristas "específicamente la consulta ciudadana, una buena parte de las definiciones, pero vamos a incorporar las correcciones según lo que impone el TDLC y a cambiar el sistema de incentivos". Las razones y el nuevo concursoEl principal motivo que dio la jefa de la cartera fue la "improvisación". Explicó que entre las deficiencias estaba que se debió también haber "licitado los servicios complementarios, todos los mecanismos de pago antes de hacer la licitación de vías". La ministra también explicó que el TDLC mantiene aún paralizada la licitación de dos de las seis unidades de transporte, por lo que tampoco es posible continuar el proceso sin todo el sistema, ya que hay proponentes que postularon a unidades que hoy se encuentran paralizadas. Por otra parte, el cambio al sistema no es nuevo ya que en la campaña presidencial, Sebastián Piñera anunció su propuesta de transporte, Tercer Milenio, que busca potenciar a Metro. Ahora, el nuevo proceso estará también marcado por etapas, la primera a desarrollar este mismo año. El foco de esa etapa, sostuvo la ministra, "estará en la provisión de flota.

Esperamos renovar una cantidad significativa de buses cambiándolos por una tecnología más moderna y que serán del completo gusto de los usuarios", esto frente al hecho de que una buena cantidad de los buses se encuentra al límite de su vida útil. Los contratos y el futuroLa decisión de la cartera no fue bien recibida por la antigua administración.

La ex ministra Paola Tapia enfatizó en que se trata de una mala señal y que "no corresponde a una decisión de Estado". "Aquí hay una postergación de los beneficios para los usuarios del sistema de transporte que iban a tener mejoras notables", expresó Tapia, quien además añadió que "esto obliga a negociar con los actuales operadores y a revisar con el Ministerio de Hacienda los costos, ya que puede subir la tarifa a los usuarios y el subsidio proyectado en el tiempo". De hecho, según estimaciones de la antigua cartera, no continuar con la licitación significaría un costo de US\$3.400 millones por los pagos de los contratos que se deberían extender.

Sin embargo, Hutt lo descartó: "Esa cifra corresponde a una extensión de todos los contratos que están actualmente vigentes por ocho años, lo que no corresponde a ninguna situación real en ninguno de los escenarios de la licitación". Hutt agregó que se buscarán alternativas para los contratos que vencerán - STP y Redbus además expiran en mayo-, haciendo un llamado a "abrir la mente". Dijo tener un plan alternativo que estaría casi listo donde se ponderan estas opciones. Según Raimundo Cruzat, académico de Ingeniería de la U.

Católica, la decisión fue la correcta y el ministerio podrá "hacer una nueva licitación en un plazo más corto y mucho mejor para el sistema". En esa línea, Rodrigo Troncoso, investigador de la Facultad de Gobierno de la U. del Desarrollo, aseguró que "el ministerio tiene suficientes herramientas para mantener la continuidad del servicio actual y pesando en el mediano plazo, haciendo un diseño de licitaciones y procesos que sea más competitivo". Pero otras percepciones no lo ven tan fácil de solucionar. "Esto va a postergar la entrada de nuevos buses, va a entregar a malos operadores la posibilidad de negociar en condiciones favorables, lo que hará que los precios del sistema aumenten", advirtió Franco Basso, académico de Ingeniería de la U. Diego Portales.

Para Rodrigo Martín, experto en transporte urbano de la U. de Santiago, es lamentable la decisión, que además, "es más política, de partir de cero ser coherente con las declaraciones que se hicieron durante la campaña, sobre cambios al Transantiago". Las claves del procesoOrigenEste año se terminan los contratos de la mitad de los operadores del sistema de transportes capitalino. DemoraEl proceso fue impulsado durante los últimos dos años, plazo muy ajustado para los objetivos del gobierno anterior, de dejar adjudicados los contratos. Finalmente, una impugnación ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia frenó su desarrollo. Licitación En junio de 2017 se ingresaron las bases del concurso a la Contraloría, para luego abrir el proceso y, finalmente, conocer las ofertas técnicas de la licitación en enero pasado.

CambiosEntre los principales cambios al sistema que pretendía la licitación estaban aumentar la malla de recorridos en más de 500 km, incrementar el número de operadores, mejorar el sistema de pago a las empresas, entregándole mayor ponderación al pago por pasajero transportado, e incluir vehículos de baja emisión contaminante. Extensión El Gobierno deberá ahora definir cómo se garantizará la continuidad del servicio, mientras prepara un nuevo concurso. Lo que establecía la fallida licitaciónEl proceso apuntaba a la renovación del 50% de la flota del Transantiago, es decir, 1.800 nuevos buses y 191 recorridos, para licitar el resto en 2021. Dentro de sus objetivos estaba expandir la cobertura y reducir los transbordos. Para permitir el ingreso de más operadores, se transformaban las cuatro unidades de negocio actuales en seis más pequeñas, reduciendo el riesgo ante fallas. La licitación también buscaba renovar la flota. En el caso de los buses que usan combustible diésel, por ejemplo, se establecía que la edad útil bajaría de 12 a 10 años. Ante

## Transantiago: Gobierno declara desierta la licitación y ex ministra cuestiona la decisión

miércoles, 21 de marzo de 2018, Fuente: Blog El Mercurio.com

Judith Herrera C. "Es un proceso que se llevó a cabo de forma improvisada, sin considerar el interés de los usuarios, con los incentivos incorrectos que nos puede llevar incluso a la situación que recordamos todos de mal servicio de 2007". Con estos argumentos, ayer la ministra de Transportes, Gloria Hutt, informó sobre la decisión de declarar desierta la licitación del Transantiago que buscaba la renovación del 50% de la flota. Se trata del final al proceso iniciado en el gobierno pasado por los ex ministros Andrés Gómez-Lobo y Paola Tapia. La última piedra de tope había sido la paralización por la medida cautelar que había interpuesto el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) y que se levantó el 13 de marzo pasado. Ya los expertos vaticinaban que la nueva ministra, quien se había mostrado crítica de la licitación antes de asumir, pondría fin al proceso, pese a que este año vencen los contratos de los operadores del sistema.

Pero de acuerdo a Hutt, se mantendrán algunas aristas "específicamente la consulta ciudadana, una buena parte de las definiciones, pero vamos a incorporar las correcciones según lo que impone el TDLC y a cambiar el sistema de incentivos". Las razones y el nuevo concursoEl principal motivo que dio la jefa de la cartera fue la "improvisación". Explicó que entre las deficiencias estaba que se debió también haber "licitado los servicios complementarios, todos los mecanismos de pago antes de hacer la licitación de vías". La ministra también explicó que el TDLC mantiene aún paralizada la licitación de dos de las seis unidades de transporte, por lo que tampoco es posible continuar el proceso sin todo el sistema, ya que hay proponentes que postularon a unidades que hoy se encuentran paralizadas. Por otra parte, el cambio al sistema no es nuevo ya que en la campaña presidencial, Sebastián Piñera anunció su propuesta de transporte, Tercer Milenio, que busca potenciar a Metro. Ahora, el nuevo proceso estará también marcado por etapas, la primera a desarrollar este mismo año. El foco de esa etapa, sostuvo la ministra, "estará en la provisión de flota.

Esperamos renovar una cantidad significativa de buses cambiándolos por una tecnología más moderna y que serán del completo gusto de los usuarios", esto frente al hecho de que una buena cantidad de los buses se encuentra al límite de su vida útil. Los contratos y el futuroLa decisión de la cartera no fue bien recibida por la antigua administración.

La ex ministra Paola Tapia enfatizó en que se trata de una mala señal y que "no corresponde a una decisión de Estado". "Aquí hay una postergación de los beneficios para los usuarios del sistema de transporte que iban a tener mejoras notables", expresó Tapia, quien además añadió que "esto obliga a negociar con los actuales operadores y a revisar con el Ministerio de Hacienda los costos, ya que puede subir la tarifa a los usuarios y el subsidio proyectado en el tiempo". De hecho, según estimaciones de la antigua cartera, no continuar con la licitación significaría un costo de US\$3.400 millones por los pagos de los contratos que se deberían extender.

Sin embargo, Hutt lo descartó: "Esa cifra corresponde a una extensión de todos los contratos que están actualmente vigentes por ocho años, lo que no corresponde a ninguna situación real en ninguno de los escenarios de la licitación". Hutt agregó que se buscarán alternativas para los contratos que vencerán - STP y Redbus además expiran en mayo-, haciendo un llamado a "abrir la mente". Dijo tener un plan alternativo que estaría casi listo donde se ponderan estas opciones. Según Raimundo Cruzat, académico de Ingeniería de la U.

Católica, la decisión fue la correcta y el ministerio podrá "hacer una nueva licitación en un plazo más corto y mucho mejor para el sistema". En esa línea, Rodrigo Troncoso, investigador de la Facultad de Gobierno de la U. del Desarrollo, aseguró que "el ministerio tiene suficientes herramientas para mantener la continuidad del servicio actual y pesando en el mediano plazo, haciendo un diseño de licitaciones y procesos que sea más competitivo". Pero otras percepciones no lo ven tan fácil de solucionar. "Esto va a postergar la entrada de nuevos buses, va a entregar a malos operadores la posibilidad de negociar en condiciones favorables, lo que hará que los precios del sistema aumenten", advirtió Franco Basso, académico de Ingeniería de la U. Diego Portales.

Para Rodrigo Martín, experto en transporte urbano de la U. de Santiago, es lamentable la decisión, que además, "es más política, de partir de cero ser coherente con las declaraciones que se hicieron durante la campaña, sobre cambios al Transantiago". Las claves del procesoOrigenEste año se terminan los contratos de la mitad de los operadores del sistema de transportes capitalino. DemoraEl proceso fue impulsado durante los últimos dos años, plazo muy ajustado para los objetivos del gobierno anterior, de dejar adjudicados los contratos. Finalmente, una impugnación ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia frenó su desarrollo. Licitación En junio de 2017 se ingresaron las bases del concurso a la Contraloría, para luego abrir el proceso y, finalmente, conocer las ofertas técnicas de la licitación en enero pasado.

CambiosEntre los principales cambios al sistema que pretendía la licitación estaban aumentar la malla de recorridos en más de 500 km, incrementar el número de operadores, mejorar el sistema de pago a las empresas, entregándole mayor ponderación al pago por pasajero transportado, e incluir vehículos de baja emisión contaminante. Extensión El Gobierno deberá ahora definir cómo se garantizará la continuidad del servicio, mientras prepara un nuevo concurso. Lo que establecía la fallida licitaciónEl proceso apuntaba a la renovación del 50% de la flota del Transantiago, es decir, 1.800 nuevos buses y 191 recorridos, para licitar el resto en 2021. Dentro de sus objetivos estaba expandir la cobertura y reducir los transbordos. Para permitir el ingreso de más operadores, se transformaban las cuatro unidades de negocio actuales en seis más pequeñas, reduciendo el riesgo ante fallas. La licitación también buscaba renovar la flota. En el caso de los buses que usan combustible diésel, por ejemplo, se establecía que la edad útil bajaría de 12 a 10 años. Ante

incumplimientos, los operadores arriesgarían descuentos de hasta un 7,5% del ingreso base, aumentando el techo actual, del orden del 3%. Por el contrario, en casos de desempeño sobresaliente se contemplaba dar incentivos.