



Empresa operadora de Red Movilidad alerta del difícil momento de la industria por baja en pasajeros e inseguridad



PATRICIO PÉREZ,
GERENTE GENERAL DE METROPÓL CHILE

POR BLANCA DULANTO

En octubre de 2021, el segundo Gobierno de Sebastián Piñera logró concretar el proceso de concesión de uso de vías que había iniciado durante el 2019. Se trató de la primera licitación del sistema metropolitano bajo el nombre de Red Movilidad (exTransantiago), con el componente de modernización del servicio con buses eléctricos, que implicó cambios contractuales. Dicho concurso público abarcó un tercio del sistema de transporte capitalino, adjudicando seis unidades de servicio (US). Los ganadores eran claros: la empresa Red Bus Urbano (RBU), Santiago Transporte Urbano (STU) y el grupo argentino Metropól.

La adjudicación se concretó en marzo del 2022 y se implementó

■ Según cifras del grupo argentino Metropól, al cierre de 2024 las transacciones del transporte público persisten un 18% por debajo de 2018 y tras dos años de servicio, tres firmas de buses suman pérdidas de US\$ 40 millones.

-en la práctica- a inicios del 2023, cuando las empresas triunfantes iniciaron su operación. A más de dos años de su entrada en el sistema, las compañías advirtieron "una preocupante falta de estabilidad en el sistema a largo plazo" y, de acuerdo a ellas, los contratos diseñados entre 2018 y 2019, e implementados en los últimos tres años, evidencian un "desequilibrio financiero significativo".

En conversación con **DF**, el ge-

rente general de Metropól en Chile, Patricio Pérez señaló que "estamos muy preocupados con la situación que hoy día se enfrenta porque, tras el cambio contractual, vemos un riesgo claro de estabilidad del sistema en el largo plazo. En el fondo creemos que los servicios están en riesgo por una falta de gestión oportuna por parte del Ministerio de Transportes".

El gerente de la empresa trasandina precisó que este riesgo se debe a que las autoridades no están considerando "las muchas complejidades que se van dando en la calle cada día y que en el fondo requieren ser recogidas".

Ante esto, Pérez afirma que "hay demasiado escrutinio" por parte del Ministerio.

"Probablemente los contratos fueron bien intencionados en su

momento, pero la dinámica de la ciudad va cambiando progresivamente y si tú no lo recoges oportunamente, puedes tener impactos sustantivos tanto en el servicio como en el equilibrio de todo el sistema", zanjó.

De acuerdo a las cifras entregadas por Pérez, al cierre de 2024 las transacciones del transporte público aún se encuentran aproximadamente un 18% por debajo del máximo histórico alcanzado en 2018, año en el que se diseñó la licitación. Además, sostuvo que -en particular- el volumen de viajes en buses, cayó un 26% respecto al 2018.

En ese sentido, el ejecutivo sostuvo que "empresas que concibieron sus servicios en un determinado contexto, hoy día ven uno totalmente distinto donde el volumen de viajes cambió sustantivamente y lo concreto es que hoy día estamos en un riesgo real de estabilidad y

eso podría finalmente que haya un quiebre de servicio que impacte a los pasajeros y a los trabajadores".

Pérdidas significativas

Para Pérez, la mejor forma de vislumbrar la criticidad del asunto es viendo los resultados financieros de las tres empresas al cierre de 2024. "Las pérdidas acumuladas en los dos años de servicio de las tres empresas suman del orden de \$ 42 mil millones, o sea, más o menos US\$ 40 millones, lo que implica no sólo la pérdida del capital inicial invertido, sino también un patrimonio negativo cercano a los \$ 17.000 millones", evidenció.

Dicho esto, el gerente de la compañía argentina sostuvo que la gravedad del asunto ante estas cifras estriba en que "si no se hace nada, claramente la viabilidad (del sistema) está en riesgo y la ventana de tiempo puede ser, no sé, menos de un año. Y eso, en la práctica, implica quiebres de servicio".

Cabe destacar que, a juicio de Pérez, a esto de la mala gestión de los contratos se le suma el impacto del vandalismo y la inseguridad, además del tema de evasión, lo que también afecta a sus servicios.

De hecho, Metropól contabiliza que en sus dos años de operación, llevan más de 2.500 eventos de vandalismo a buses y más de 420 agresiones a conductores y pasajeros. "A nosotros nos han quemado tres buses en estos dos años y sólo en vidrios hemos gastado más de \$1.500 millones", puntualizó.

De acuerdo al ejecutivo, esta situación se vuelve aún más crítica considerando que, en 2025, tres nuevas empresas -dos de ellas con capitales extranjeros- comenzarán a operar bajo las mismas condiciones contractuales luego de haberse adjudicado la concesión el año pasado.

Mirada de las autoridades

Según indican las empresas, el diálogo con la autoridad ha sido complejo para poder resolver problemas del modelo contractual que podrían poner en riesgo la continuidad de los servicios.

Ante esto, la directora de Transporte Público Metropolitano, Paola Tapia, indicó que "la gestión de contratos le corresponde a cada una de las empresas operadoras, quienes son las responsables de prestar el servicio de la manera más eficiente, optimizando sus costos y resguardando su propia sostenibilidad financiera".

Además, Tapia agregó que los contratos de las seis unidades de servicios asociadas a la licitación 2019 fueron objeto de una modificación que se hizo efectiva a partir de enero 2024 y puntualizó que el modelo de licitación 2023 no es el mismo que el utilizado en el proceso anterior.