

Fecha: 04/09/2018

Fuente: EMOL

Título: ¿Transantiago "mató" al tranvía por Las Condes?: Análisis a la compensación que habría puesto fin al proyecto

Visitas: 4.053.280

VPE: 13.578.488

Favorabilidad: No DefinidaLink: <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2018/09/04/919373/Transantiago-mato-al-tranvia-por-Las-Condes-Analisis-a-la-compensacion-que-habria-puesto-fin-al-proyecto.html>

Según concejales de la comuna, la iniciativa se cayó por la obligación de pagar al sistema un equivalente a la pérdida de demanda. Expertos proponen que en el futuro debiese ser el Estado quien se haga cargo de ese monto. SANTIAGO. - Transantiago mató al tranvía. Así de claro fueron los concejales de Las Condes Martita Fresno y Julio Dittborn, quienes lamentaron la decisión de su comuna junto a las de Vitacura y Lo Barnechea, de finalmente no llevar adelante dicho proyecto de transporte público después de muchos años de trabajo. El tranvía por avenida Las Condes fue una idea presentada el año 2011 y que pasó por un extenso período de evaluación para instalarla como una alternativa al Transantiago en las tres comunas aludidas. Contemplaba una inversión de US\$250 millones para instalar un tren ligero que pasaría por el mall Portal La Dehesa hasta el metro Manquehue a través de 8,9 kilómetros de vías y 11 estaciones. Para los concejales citados, la razón de por qué la iniciativa no verá la luz es clara: Nos enteramos de que todo nuevo medio de transporte que le quite pasajeros al Transantiago -dado los contratos vigente- debe compensar a este conglomerado de empresas concesionarias de buses por los pasajeros que libremente han preferido otro medio de transporte público. Los actuales contratos establecen un pago obligatorio del tranvía al Transantiago de \$440 por pasajero transportado. El precio que cobraría el tranvía era alrededor de \$720 (. . .). Es evidente que con esos ingresos, el proyecto tranvía no es viable, agregó la misiva. Por esto, a juicio de los ediles, cabe preguntarse si en los contratos vigentes entre el Estado y las empresas del Transantiago se está generando un mercado flexible y dinámico en el transporte público que incentive la entrada de nuevos operadores. Al respecto, a través del mismo medio, el Panel de Expertos del Transporte Público, defendió la llamada compensación por pérdida de demanda, afirmando que ésta responde a la necesidad de utilizar contratos contingentes en un ambiente de incertidumbre e inversiones a largo plazo. ¿Cómo contratar hoy una inversión en transporte público con una vida útil de 10 años si al quinto año existe la cierta posibilidad de que aparezca una nueva tecnología de transporte público que deje a la inversión original parcial o totalmente obsoleta? (. . .). Las compensaciones debiesen ser parte de un contrato óptimo, y nunca desecharlas como plantean Fresno y Dittborn, expresó la carta. {SUB Estado garantista}Estoy de acuerdo con que el Transantiago mató al tranvía, sostuvo a Emol el experto en transporte y académico de la **Universidad de Santiago**, Juan Pedro Sepúlveda. Y es que para el entendido, si tú castigas de esta manera, naturalmente que la probabilidad de que el proyecto pueda ser rentable es bastante baja (. . .). Se nos cae un proyecto porque efectivamente el Transantiago canibaliza de cierta forma parte del ingreso (del tranvía). Seguido de ello, cuestionó los argumentos dados por el panel de expertos, y dijo que ese es el punto de vista del empresario. Afirmó además que este tipo de compensaciones va en desmedro de una calidad de servicio para el usuario. Da la sensación que con estas concesiones en general, muchas veces el Estado es bastante garantista con los inversionistas, pero muchas veces piensa poco en el usuario final, enfatizó. {CITA Rodrigo Troncoso: Es una barrera de entrada importante en la medida en que sea la operación del tranvía -o cualquier otra iniciativa privada- la que tenga que hacer esta compensación, y no otro mecanismo alternativo como el Estado}En tanto el investigador del Centro de Políticas Públicas de la Universidad del Desarrollo Rodrigo Troncoso, sostuvo que lo expuesto por el panel de expertos se justifica: Sin ser tan blanco o negro, ayer el panel de expertos hace un punto que es bien relevante, en el sentido de que este tipo de instrumentos no son extraños (. . .), implican inversiones para disminuir lo que es el riesgo que enfrenta el que se gana la concesión. Dicho aquello, Troncoso admitió que eso implica muchas rigideces y afirmó que los contratos se diseñaron sobre premisas que resultaron no ser ciertas. Por ejemplo, se esperaba un aumento sostenido en el uso de los buses en Santiago, y sin embargo, lo que se observa es una caída del orden del 3% al 5% al año del uso de los buses. Eso por diez años es una cantidad importante de pasajeros que ha dejado de viajar en bus en relación al inicio. {SUB Soluciones}En esa línea, Troncoso recaló que la obligatoriedad en el pago de las compensaciones constituye una barrera de entrada importante en la medida en que sea la operación del tranvía -o cualquier otra iniciativa privada- la que tenga que hacer esta compensación, y no otro mecanismo alternativo. Por eso, para el académico de la UDD, es clave la pregunta de si un eventual nuevo proyecto ¿es socialmente rentable o no? De ser positiva la respuesta, deberían buscarse en forma activa mecanismos para que pueda hacerse. Decir: 'Existen estas rigideces, pero la verdad es que queremos que salga el proyecto. {CITA Juan Pedro Sepúlveda: Es bastante raro que nos encontremos con ese tipo de situaciones cuando en realidad lo que debiera haber es competencia, y si hay competencia, efectivamente el que sale beneficiado es el usuario}Así, Troncoso propuso que fuese el Estado quien se haga cargo del pago de las compensaciones a los operadores del Transantiago. Si finalmente este proyecto tiene rentabilidad social, la idea es que se haga, comentó. Mientras que Sepúlveda recordó que estamos en una economía de mercado, por lo que llamó a hacer competir a los concesionarios del Transantiago. El día de hoy no hay incentivo a la competición, ellos están con los ingresos garantizados, y fantástico, no hay ningún incentivo a moverse un poco más (. . .). Es bastante raro que nos encontremos con ese tipo de situaciones cuando en realidad lo que debiera haber es competencia, y si hay competencia, efectivamente el que sale beneficiado es el usuario. Por lo que el experto recomendó dos caminos para que nuevas ideas de transporte que tengan rentabilidad social puedan ver la luz: Hay que modificar los contratos (con los operadores del Transantiago) en un comienzo, y por otra parte, el Estado debiera participar en aquellos sectores o con aquellos servicios que tal vez de forma privada no son rentables. El Estado también tiene que mirar desde el punto de vista social, y que desde ahora en adelante no sea tan garantista con los contratos de concesión que establezca con los privados, concluyó. ,

