

# FJG

FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN

## NUEVAS BASES DE LICITACIÓN DE TRANSANTIAGO

---

N° 258 | 17 de octubre 2018



Ideas & Propuestas

## **RESUMEN EJECUTIVO**

El gobierno del Presidente Sebastián Piñera, luego de retirar en marzo las bases de la licitación del sistema de transporte público, conocido como Transantiago, ingresó el mes pasado otras nuevas. El objetivo, como describimos en este número, es crear un sistema moderno, cuyo foco esté puesto en la seguridad y confort de los pasajeros, la realidad dinámica de la ciudad, la reducción de emisiones contaminantes, a la vez que dé cuenta de la diversificación del transporte público.



Foto: mtt.gob.cl

## I. INTRODUCCIÓN

El pasado 11 de septiembre, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones dio a conocer las nuevas bases de licitación para el sistema de transporte de la ciudad de Santiago, Transantiago. El anuncio se enmarca en el rediseño del proceso, luego de que, dada la caducidad de los contratos de algunos operadores, el gobierno anterior dejó ingresadas para aprobación de la Contraloría General de la República. Es así que, en marzo del presente año, y como la primera gran medida de la cartera de la Ministra Gloria Hutt, el gobierno decidió retirar dichas bases para así repensar lo que a futuro sería el sistema de transporte capitalino, buscando

pasar de un enfoque puesto en los operadores, a uno puesto en las personas transportadas.

Ya en marzo, al retirar las bases de licitación anteriores, se daban luces de los principales aspectos que el nuevo Gobierno del Presidente Sebastián Piñera buscaba mejorar en el sistema de transporte capitalino. En este sentido, las nuevas bases de licitación presentadas en septiembre pasado, vienen a materializar la aspiración de un sistema de transporte capitalino más integrado y cuyo foco esté en las personas transportadas y no en garantizar la ganancia de los operadores.

## II. LAS NUEVAS BASES DE LICITACIÓN

Las nuevas bases de licitación del Transantiago, se pueden conceptualizar en varios aspectos. Por un lado, está la reducción de **RIESGOS**, para lo cual se redujeron las zonas de operación, para así diversificar la oferta dentro de la región Metropolitana, permitiendo que en caso de que algún operar no cumpla con los niveles requeridos, este pueda ser reemplazado de manera rápida. Esta medida permite aumentar los niveles de competitividad entre las empresas, apuntando a mejorar la calidad de servicio a los usuarios.

Por otro lado está la idea de **INCENTIVAR**, ya que se reducen los años del contrato de 10 a 5, con la posibilidad de renovar por 5 años más, siempre y cuando se cumpla con una calidad adecuada del servicio. Esto estimulará a los oferentes a tener que estar constantemente pendientes de la calidad del sistema que entrega, ya que de no ser óptimo, quedarán sin opción de renovación.

Junto a lo anterior, estas nuevas bases de licitación, vienen a redefinir los **ROLES** dentro de la operación, ya que se separan los proveedores de los buses, con los operadores de las vías. Esta medida permite al Estado mejorar constantemente los estándares de

los buses que funcionaran, no teniendo que esperar a los cambios de contrato de los operadores que administran las vías. En paralelo, se busca mejorar los precios de adquisición de los buses, impactando en los precios finales de la operación, fruto de las economías de escala.

Otro aspecto clave, y que fue una de las principales críticas de los distintos actores a las bases presentadas por el gobierno anterior, fueron las **BARRERAS DE ENTRADA** a las operaciones que generaba la necesidad de ser propietarios de los terminales de buses. Para esto, las nuevas bases de licitación establecen que el sistema adoptara las medidas necesarias para que los operadores puedan acceder a los terminales de buses necesarios para sus operaciones, mediante contratos que regulen el uso de los inmuebles.

Junto con estos cuatro puntos estructurales de la operación del sistema de transporte, estas nuevas bases de licitación incorporan una visión en términos de **GÉNERO**, fijando una cuota a cumplir dentro, premiando a aquellos que busquen proponer más que lo establecido.



Foto: t13.cl

Otro elemento fundamental considerado por este gobierno es que la evasión en el Transantiago ha sido uno de los grandes temas en todos sus años de implementación, dado el gran gasto fiscal que ha significado los subsidios a la tarifa. En este sentido, las nuevas bases buscan cambiar el foco traspasando parte de la RESPONSABILIDAD a los operadores de las vías, ya que estos tendrán que proveer zonas pagas, que es el sistema que más ha demostrado eficiencia en la materia, como también tecnología para medir los niveles de evasión. Lo anterior se suma a los cambios en los esquemas de pago, pasando de una lógica centrada principalmente en los kilómetros recorridos, a una que combina, kilómetros recorridos (45%) con energía que se ocupa en la operación (25%) con pasajeros transportado (30%), diversificando así los focos de la operación. Se pretende así equiparar lo referido al

recorrido propiamente tal de los buses, con un buen incentivo al pago de las personas, complementado con promover energías más limpias en la operación.

Estos cambios estructurales de las bases de licitación, van acompañados en mejoras de aspectos que permiten cambiar la percepción del sistemas, los cuales se centran principalmente en la mejora sustancial de los nuevos buses que se les pedirá a los operadores. Las mejoras que se plantean van desde aspectos de confort térmico, como es el uso de aire acondicionado, pasando por aspectos de seguridad con cabinas aisladas para los choferes y cámaras de seguridad al interior de los buses. Adicionalmente, se busca mejorar los sistemas de información, mejorar la accesibilidad universal y reducir las emisiones de gases contaminantes fomentando el uso de buses eléctricos.



Foto: mtt.gob.cl

### III. NUEVOS BUSES ELÉCTRICOS TRANSANTIAGO

Desde el punto de vista de la operación, el nuevo sistema busca, por un lado, reducir los costos actuales que este tiene, para aquello diversifica los actores. Así también, busca brindar mayores niveles de estabilidad en los tiempos de espera de los usuarios, junto con mejor información respecto a los recorridos, para lo cual genera nuevas herramientas para el control de flota, como también la mejora sustancial de ésta (como ya hemos descrito).

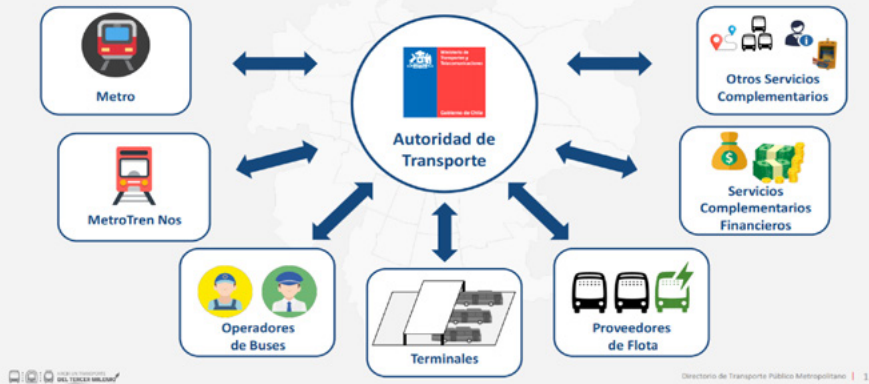
Otro punto estructural de la operación que busca modificar estas nuevas bases de licitación es la reducción de los trasbordos y aumentar las zonas de coberturas actuales.

El nuevo esquema que busca empezar a generar estas nuevas bases de licitación del Transantiago se basa principalmente en reconocer la diversificación de los sistemas de transporte que operan en la ciudad, como son las líneas actuales y futuras del metro, el metrotren NOS, como también dejar espacio al desarrollo futuro de otros sistemas. En ese

sentido, el fijar los contratos a cinco años, posibilita el reconocimiento de nuevos sistemas que se vayan generando en Santiago, y saca la mochila de estar estáticos durante una década con los mismos trazados, limitando la integralidad del sistema.

La diversificación del nuevo esquema, no solo se expresa en los sistemas de transporte, sino que también en los actores que pueden participar. Claro pues, junto con quitar barreras que rayaban en lo monopólico, como era la propiedad de los terminales de buses, se diferencia la propiedad de los buses, con la operación propiamente tal de las vías, generando así un orden e incentivos claros para cada uno de los actores, focalizando los esfuerzos de cada uno de estos en aspectos específicos. Esto además facilita al Estado fiscalizar y monitorear las operaciones de manera más eficiente y con mayores niveles de maniobra, lo que se suma a la mayor cantidad de operadores, ampliando la posibilidad de reemplazo en caso de incumplimientos de estos.





Fuente: [mtt.gob.cl](http://mtt.gob.cl)

## IV. HACIA UN NUEVO PARADIGMA DE TRANSPORTE

La decisión del Gobierno del Presidente Sebastián Piñera de retirar las bases de licitación generadas por el gobierno anterior, a todas luces, más que responder a criterios meramente políticos, fue una decisión estratégica de generar un cambio en la forma de entender el sistema de transporte que queremos para Santiago. En ese sentido, las dos bases de licitación presentan una estructura y enfoques claramente distintos. Por un lado teníamos unas bases de licitación que miraban a la ciudad por el retrovisor, llevando a los pasajeros a un sistema que operaba bajo la misma lógica con la que se pensó originalmente el Transantiago. Es decir, poniendo los incentivos en las ganancias de los empresarios del transporte y no en el mejoramiento de la calidad del traslado de los pasajeros, teniendo como referente una ciudad estática, que se amarraría durante una década a los mismos operadores. Además, producto de las barreras que imponía la licitación, existía una alta probabilidad de que siguieran los mismos que ya llevan más de una década recorriendo Santiago.

Por otro lado, la Ministra Gloria Hutt ha propuesto la generación de un sistema más abierto, con más

actores, con una licitación donde las barreras de entradas sean las menores, para así fomentar la competencia entre oferentes y lograr menores costos para los ciudadanos y el Estado en general. Las nuevas bases de licitación dan cuenta del estado actual de nuestra ciudad, así como también del dinamismo que está experimentando Santiago. Por eso, amarrarse durante 10 años a un mismo operador y bajo zona tan amplias, era un error que en los tiempos actuales la ciudad no se podía permitir.

Estas nuevas bases de licitación, junto con diversificar la capacidad de oferentes en la licitación, permiten dar cuenta del transporte que el nuevo gobierno quiere para Santiago, a saber, un transporte más limpio, potenciando energías renovables, con menos riesgos en las operaciones, por eso se reducen las zonas de concesión y se amplían los oferentes. En rigor, se busca un transporte más sistémico, que reconozca la versatilidad de la ciudad, como también que sea capaz en un futuro de adaptarse de manera clara a nuevas líneas de metro, a nuevos sistemas de transporte y a nuevas zonas de expansión urbana.

## V. COMENTARIOS FINALES

Uno de los grandes temas de las ciudades modernas hoy en día es la movilidad, entendiéndose que existen múltiples sistemas y que su desarrollo afecta directamente la calidad de vida de sus habitantes. Es así que múltiples naciones se han dado a la tarea de mejorar sus sistemas de transporte, para así mejorar la vida de sus ciudadanos. En este sentido, el cambio en las bases de licitación del Transantiago, debe ser visto tanto como una oportunidad como una necesidad que la ciudad de Santiago no podía dejar pasar.

Pensar la ciudad a futuro a través de un sistemas más integrado -con mayores niveles de flexibilidad a la hora de gestionar los operadores, con una mejor calidad de los buses, con mejores zonas pagas,

con menores tiempos de espera y desplazamiento, integrado con el Metro, MetroTren u otros- irá en directo beneficio de los habitantes de la ciudad.

Revertir los más de 10 años de mala gestión del Transantiago, será una tarea compleja y que tomara más que una sola licitación o un cambio en la calidad de los buses, tomara necesariamente un cambio conceptual en la materia. Las nuevas bases de licitación, dan cuenta de una voluntad de dar ese giro necesario en la materia hacia una mirada más integral y por sobre todo, puesta en los usuarios del sistema de transporte, los cuales cada día van requiriendo no solo un sistema más eficiente, sino que sobre todo, un sistema más acorde a su realidad de movilidad.





Capullo 2240, Providencia.