

Informe Licitación del Transantiago

Contexto

Debido a que el presente año se vencían los contratos de cuatro operadoras del Transantiago (Alsacia, Express, Redbus, STP), las cuales representan a más del 60% de los operadores de este medio de transporte, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), en septiembre de 2017, reincorporó las bases de licitación para la concesión del uso de vías del Transantiago. Estas bases se encargaron de temas de financiamiento en zonas pagas, de establecer los límites en las multas para los operadores, del término de los contratos y los montos máximos que pueden ofertar quienes están interesados en licitar. Sin embargo, dichas bases generaron gran controversia, ya que dejó varias dudas respecto a si lo establecido en ellas generaba realmente competencia en los operadores que quisiera ingresar al sistema. Por otro lado, se manifestó que esta nueva licitación no se preocupó en establecer indicaciones orientadas a bajar los altos costos que ha tenido históricamente el Transantiago y tampoco se consideró una mejora de sus servicios.

Bajo este contexto, el 25 de enero –a un día de que comenzaran las postulaciones–, el Tribunal de la Libre Competencia (TDLC) dictaminó suspender el proceso de licitación, debido a que las empresas Transber y Santín pusieron una demanda al MTT por las altas barreras de la entrada que habría en esta licitación.

Pese a que no se dio curso a las demandas presentadas, el pasado 13 de marzo el TDLC acogió un recurso de reposición que fue presentado por el saliente gobierno y ordenó continuar con el proceso de licitación 2018. No obstante, el día de hoy, la actual Ministra del MTT, Gloria Hutt, anunció que se tomó la decisión de declarar desierta la licitación como está planteada. En esta línea declaró lo siguiente ***“Nosotros no estamos disponibles para***

seguir parchando este sistema. Estamos disponibles para establecer las bases de un nuevo sistema que esté basado en el interés de las personas, que acompañe el dinamismo de la ciudad y que permita cambiar rápidamente a los operadores que no funcionan¹”.

La Ministra indicó que las primeras medidas que se tomarán son rescatar la consulta ciudadana del proceso anterior, incorporar correcciones según lo haya indicado el TDLC y cambiar el sistema de incentivo.

Principales controversias

- Las bases curriculares de la licitación debieron ser presentadas en febrero de 2017, pero se presentaron en junio, posteriormente se retiraron y fueron reingresadas en octubre y en diciembre se terminó de responder las consultas de los oferentes y se dio 15 días hábiles para contestar las ofertas. Esto estrechó aún más los tiempos para quienes quieran licitar.
- Desde el 2022 se reducirá el subsidio que entrega el Estado al sistema del Transantiago, el cual es de \$700 millones aproximadamente. Respecto a esto, los nuevos contratos que se propusieron en la licitación tendrían vigencia hasta 2028 y la mitad del subsidio está aprobado solo hasta el 2022, lo que genera gran incertidumbre y riesgo financiero para las empresas interesadas.
- No hay claridad respecto a los terminales de buses para los nuevos operadores que quieran licitar, lo que limita la competencia y beneficia a los actuales operadores.
- El contar con un contrato de 10 años, podría generar altos costos sociales y económicos.
- No se realizó una relicitación paralela de los servicios complementarios del Transantiago (Tarjeta Bip!, red de carga, administración financiera, etc.)

¹ Véase en: <http://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2018/03/20/gobierno-decide-declarar-desierta-la-licitacion-del-transantiago.shtml>

- Aumenta la flota de buses sin considerar el impacto que podrían generar las operaciones de línea 3 y 6 del metro.
- Se establece cláusula que obliga a aumentar pagos a operadores por cada pasajero debido a la evasión y disminución de la demanda.
- Se exigen requisitos de experiencia difíciles de cumplir.
- 65% del pago es independiente del pasajero.

Principales cambios a la licitación que plantea el Gobierno²

- Implementación de mallas de recorridos más pequeñas, lo que fomentaría la participación de más empresas.
- Que a las compañías se les pague la mayor parte de los recursos por pasajeros transportados y una parte menor por kilómetro recorrido.
- Nuevos buses de calidad y alta tecnología.
- Renovación de buses, mientras se realiza nueva licitación. Esto será financiado por el Estado. Se evalúa que los buses (1.125 de Alsacia-Express y 50 de STP) puedan ser adquiridos a través de una empresa pública como Metro o EFE.
- Poner a disposición de los operadores terminales de buses. La Ministra, Gloria Hutt indica que se estudia comprarlos, arrendarlos o expropiarlos.
- Sacar a los malos operadores del sistema caducando los contratos.
- El plazo para presentar esta licitación será de un año.
- Los contratos serán más cortos, así se podrá cambiar a los operadores que no funcionan.

² Véase en: http://www.latercera.com/nacional/noticia/los-cambios-incluire-la-nueva-licitacion-del-transantiago/107998/?utm_source=Registros+a+trav%C3%A9s+del+sitio+web&utm_campaign=f6da651bec-EMAIL_CAMPAIGN_2018_03_21&utm_medium=email&utm_term=0_d6d6d9d265-f6da651bec-259754305&mc_cid=f6da651bec&mc_eid=d129efc20b

Comentarios

Desde la implementación del Transantiago en 2007 hasta el año 2017, el fisco ha desembolsado más de US\$8 mil millones. Esto se duplica considerando la existencia del fondo espejo, que obliga al Estado a invertir de igual manera cada peso introducido al Transantiago, para el transporte público en regiones. **En el caso del 2017, se destinaron 715 millones de dólares en subsidio, posicionándose como la inversión más grande desde su implementación. Según El Mercurio, esta cifra debería aumentar aún más el presente año, ascendiendo a unos 862 millones³.** Esto sería un gasto histórico para el fisco. En esta línea los ingresos por recaudación del sistema de buses cuesta más de mil 300 millones de dólares al año, de ellos el 55% es financiado por el subsidio estatal. Actualmente, hay alrededor de 6.300 buses en el sistema, su costo de operación, de costo de inversión y mantenimiento es de casi 200 mil dólares anuales por bus. A dichos gastos, hay que agregar los de utilidades de las empresas, más los 140 millones de dólares que se aprecian por la evasión⁴.

Así, el Transantiago se posiciona como la política urbana más cara de Chile. Por otro lado, **en el último trimestre de 2017 la evasión fue de un 23,7%⁵.** La Ministra Tapia logró, en sus pocos meses como Ministra, reducir en más de 10% la evasión. Debemos considerar que parte importante del alto subsidio que entrega el Estado a Transantiago se utiliza para paliar el déficit producido por la evasión, por lo que es importante aplicar medidas para disminuir la evasión aún más. Por lo tanto, es relevante preguntar a la Ministra Gloria Hutt, **qué lineamientos se plantearán para continuar con la reducción de la evasión** y así destinar el

³ Véase en: <http://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2017/05/18/parlamentarios-criticaron-subsidio-al-transantiago-en-2017-alcanzara-cifra-record.shtml>

⁴ Véase en: <http://www.elmercurio.com/blogs/2017/12/12/56463/Recursos-para-el-Transantiago.aspx>

⁵ Véase en: <http://www.fiscalizacion.cl/wp-content/uploads/2016/10/Indice-Evasion-Oct-Dic17.pdf>

subsidio a la mejora de la calidad del sistema y, no principalmente al no pago del pasaje por parte de los usuarios.

En este contexto, dado los altos costos y la disconformidad de los chilenos frente a la mala calidad de este sistema de transporte, es necesario saber **cuáles serán las primeras medidas que tomará el Gobierno para la mejora de este sistema.**

Por otro lado, considerando la decisión de declarar desierta la licitación, es relevante preguntarle **qué se hará con los contratos próximos a vencer mientras se realiza este nuevo estudio para aplicar cambios a la licitación.** También, podría ser significativo enfatizar en que se debe aprovechar esta instancia para generar reales cambios al Transantiago, y así lograr que sea un mejor servicio, de menor costo y que genere mayor competencia.

Posición

La decisión de desertar la licitación del Transantiago que había gestionado el pasado Gobierno, es una buena medida por parte de la actual Ministra de la cartera, dado que existen dos demandas que no han sido resueltas, por lo tanto, por un tema judicial, no se podía continuar con la licitación.

Por otra parte, la licitación no era clara en la creación de nuevos terminales de buses para quienes quisieran licitar, pues los terminales establecidos ya tienen sus dueños y, por lo tanto, con esto se limitó la competencia –principal queja de las empresas demandantes–. Además, dicha licitación proponía contratos de 10 años con los operadores, lo que provocaría que cuando hubiese operadores que no funcionaran, costaría mucho poder cambiarlos y no se generaría el incentivo a mantener la calidad del sistema. En este sentido, la Ministra señaló que la nueva licitación modernizará los contratos y seguirá la tendencia de los países desarrollados, donde los contratos son muchos más cortos. Con ello, se

lograría una mayor irrupción de operadores, transparente para los usuarios y monitoreado por índices de calidad. Otra de las modificaciones que se harán, es que a las compañías se les pague la mayor parte de los recursos por pasajeros transportados y una menor parte por kilómetro recorrido, así, se termina con la irregularidad de las micros en tránsito, las cuales no subían pasajeros y cumplían solo con recorrer kilómetros. Esto reduciría los costos del sistema.

Respecto a la renovación de buses que proponía la anterior licitación, la Ministra, señaló que la flota que tenía que ser renovada a la fecha seguirá su curso, es decir, deberán cumplir con la renovación.

Por último, el ministerio ha sido claro en que el trabajo no comenzará desde cero, sino que se tomará la licitación pasada, pero se le harán modificaciones, pensadas en una mayor competencia y en una mejora en la calidad del sistema pensada en contribuir a los usuarios.