

# Pago por pasajero transportado pasará del 70% de los ingresos al 30% y se crearán premios al cumplimiento: Nuevo Transantiago: Gobierno reformulará pago a operadores y arrendará terminales

Cambio en esquema financiero busca contener costos. Estado alquilará depósitos de buses por 15 años y, en 2021, habrá una empresa operadora de los recintos. Sistema debutará con 60 buses ecológicos.

MANUEL VALENCIA

A fines de 2018, cuando se espera que parta el "nuevo Transantiago", el signo más visible del cambio de sistema serán los nuevos buses que recorrerán la ciudad, con asientos acolchados y, en teoría, más cómodos. En ellos, los usuarios podrán pagar, gradualmente, con diversas tarjetas y un celular, y se prevé que haya algunos recorridos más largos y directos, similares a los que conocían los capitalinos que utilizaban las micros amarillas.

Para este rediseño, el Gobierno ya inició una esperada licitación que promete dejar atrás las falencias del Transantiago y mejorar su calidad de servicio. Ese proceso, que abarcará a cuatro empresas (Alsacia, Express, STP y Redbus, que controlan el 50% del sistema), partió el año pasado con consultas ciudadanas que se prolongan hasta marzo, cuando el Gobierno enviará la versión final de las bases a la Contraloría. Luego se estima que en junio se abra la licitación de vías y que en diciembre se concrete la adjudicación a las nuevas empresas operadoras.

Con el cambio se espera que Transantiago crezca en 500 kilómetros con 19 nuevos servicios y cambios en otros 17. Esto implicará ajustes al 20% de la malla y una inyección de 435 buses, que dejarán en más de siete mil la flota total del sistema.

El plan también trae modificaciones de fondo para contener costos y, según el Gobierno, re-



**TERMINALES.**— Aunque los expertos de distintas sensibilidades políticas recomendaron optar por la expropiación de terminales para igualar las condiciones de competencia de las empresas, el Gobierno optó por el alquiler como fórmula para garantizar esta equidad. Según Melo, la opción se debe a que una expropiación hubiese tomado un plazo mayor a la licitación en resolverse.

## BUSES ECOLÓGICOS

Las bases establecen que las empresas establezcan servicios ecológicos en uno de los recorridos. Considerando que los servicios. Con eso, espera que haya 60 buses híbridos o eléctricos recorriendo Santiago en 2018. Con estos pilotos e incentivos como mayor pago de PPT o más vida útil de los buses (12 años) se aspira a fomentar tecnologías sustentables en el sistema. Así, se espera que hasta 15% de la flota total del sistema opere con tecnologías limpias.

distribuirlos en mayores costos que implica un sistema con más prestaciones, como buses con asientos acolchados, servicios nocturnos con itinerarios, entre otros.

En esa modificación, quedará atrás la estructura actual que es-

table un 70% del ingreso de los operadores por los pasajeros transportados (PPT) y un 30% por kilómetros recorridos (PK). Esta fórmula fue fijada en 2012 por el gobierno anterior con el objetivo de incentivar la contención de la evasión, lo que no se produjo.

**Carlos Melo**, subsecretario de Transportes, explica que el pago por pasajero transportado bajará a entre 20% y 30%. "Buscamos alinear los incentivos económicos con una buena operación. Que las empresas cubran sus costos operaciones si prestan operación en la calle y dejar la posible utilidad a tener demanda y asumir el riesgo de que se vea mermada por la evasión".

El índice por kilómetro recorrido pasará del 30% actual a entre 30% y 50%. Según Melo, este índice hoy no cubre los costos operacionales y la idea es que logre contenerlos.

Adicionalmente, habrá un índice autónomo para establecer compensaciones por renovación de flota. Actualmente, esto obliga a incrementar el PPT, al igual que la mayor evasión o la caída de pasajeros.

Por otra parte, los índices de calidad de atención y de los vehículos pasan de pesar un 1% a un 4%, y el de frecuencia y regularidad se funde en uno solo que se enfocará en "penalizar" el mayor tiempo de espera de los usuarios. Asimismo, se establece un índice que castigará a las empresas con buses que no paran en los paraderos (una situación que genera hasta e 40% de los reclamos de los usuarios). Esto se medirá con inspectores incógnitos en las calles.

Raimundo Cruzat, ex coordinador de Transantiago y especialista dice que una menor variabilidad de los ingresos esperados puede ser un beneficio. "Eso

puede bajar los costos de financiamiento, pero tener un PPT tan bajo puede ser riesgoso".

En su opinión, aumentar la calidad del servicio pasa por mejorar los contratos. "Según lo que hemos visto en las bases nos estamos farreando la oportunidad de mejorar el sistema", critica.

## Terminales alquilados

Una de las incógnitas que se han generado a lo largo de la licitación dice relación con los terminales, puesto que los operadores con terminales propios podrían competir con mejores opciones que aquellos incumbentes que no tienen estos recintos.

Para zanjar esta situación, el Gobierno fijó un plan en dos etapas: en la primera, para esta licitación, se busca arrendar terminales entre 15 a 20 años a los propietarios actuales. Entre ellos,

las mismas empresas y particulares. En ese proceso, que debe concluir en junio, el Gobierno ha logrado avanzar con STP y Redbus, pero no con Alsacia, propietaria de terminales estratégicos.

En una segunda etapa, para la licitación de otras empresas (Subus, Metbus, Vule) en 2021, se aspira a contar con un operador que provea terminales a las firmas.

"Sabemos que el tema tiene que quedar claro en el momento de licitar y eso nos impone cerrarlo hacia junio. Estamos trabajando en metodologías de valorización de arriendo de terminales", añade el subsecretario Melo.

Al respecto, Cruzat dice que expropiar terminales hubiese generado una buena oportunidad de ahorrar costos al sistema. "Que se opte por arriendo genera un alza inmediata de los precios, con un mayor costo para el Estado", opina el ex coordinador.