

Juicio al sistema de transporte público

El 10 de febrero se cumple una década de la entrada en vigencia de lo que se ha denominado la peor política pública del país. El Transantiago, si bien prometía una verdadera revolución al sistema de transportes de la capital, se ha convertido en un constante malestar, que le ha costado al fisco más de US\$7 mil millones desde 2006, valor que se ha duplicado si se considera el subsidio directo y el espejo. Cambios esenciales en el diseño y lógica de funcionamiento son fundamentales, y por ello la nueva licitación abre una oportunidad que para algunos el gobierno ya no supo aprovechar.

Transantiago, los 10 años de un sistema que aún no encuentra el rumbo

Un reportaje de
CARLA CABELLO M.

El próximo 10 de febrero se cumplen diez años de la entrada en vigencia de una de las políticas públicas más complejas que ha instaurado el país. El Transantiago, plan que prometía una verdadera revolución al sistema de transportes de la capital, celebrará una década dando más dolores de cabeza que soluciones.

El sistema de transporte de la Región Metropolitana ha sido considerado por muchos como la peor política pública realizada en democracia. Una descripción, que peor aún, no ha mejorado en los últimos años. Según un reciente análisis del centro de estudios Espacio Público la evasión se ha incrementado un 55% respecto a los valores de 2010, mientras que la tarifa ha aumentado en casi 40%. En tanto, se ha evidenciado una caída sistemática de la demanda-transacciones-en los buses, que alcanza el 22% en cinco años, mientras que la tendencia del metro es al alza, en torno a 9%.

La misma investigación arroja que desde el 2006, el fisco ha desembolsado US\$7.686 millones, alrededor de 450.000 millones anuales al sistema de transporte santiaguino, y estima que los aportes llegarán a los US\$9.000 millones durante el período de vigencia de los actuales contratos que vencen en 2018.

Más aún, el mismo valor se duplica si se considera el subsidio directo a Transantiago y el espejo (fondos destinados a regiones). En total, el sistema ha costado más de US\$15.000 millones en sus 10 años

de financiamiento, la reforma urbana más cara de Chile. A modo de ejemplo, dice el análisis, los aportes estatales al Transantiago superan el monto invertido en toda la red de 103 kilómetros de Metro de Santiago.

Y el gasto no para. A nivel presupuestario, entre 2009 y 2015 se aprobaron cuatro leyes para elevar el monto anual del subsidio, el cual se ha incrementado 15% desde 2010. Pese a la abultada inyección de recursos para la operación del Transantiago, uno de los operadores, Puen, se acogió a la ley de quiebras y otros dos, Alsacia y Express, están en medio de una profunda crisis financiera. La compleja situación por la que atraviesan los principales operadores del Transantiago -las tres compañías representan al 50% de la flota y administran 27 terminales- genera preocupación en la industria en cuanto a lo que pueda suceder en las próximas licitaciones, proceso que comenzará este semestre.

Dado lo anterior, lo único que podría prometer un futuro esplendoroso es un cambio profundo al sistema. Una ventana de oportunidad aparece en las próximas licitaciones de los nuevos contratos de concesión, los cuales vencen entre octubre de 2018 y febrero de 2019.

En ese escenario, los cambios que propone el gobierno en el marco de la consulta pública de las bases de licitación, no están dejando indiferente a nadie; los expertos y operadores, ya advierten falencias que vendrán a encañer aún más el sistema.

"La licitación era una tremenda oportunidad y lamentablemente empezaron dos años tarde. El mis-

tro debió haber empezado a trabajar en la licitación en marzo de 2014, cuando asumió. No hay metas en reducir la evasión ni respecto a la calidad del servicio", critica el director de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, Louis de Grange.

Para el académico, un factor clave que no se consideró en la propuesta del Ejecutivo era la expropiación de los terminales. "Los terminales tienen que ser estatales, no pueden ser los mismos operadores de buses los dueños", indica, explicando que estos son una barrera de entrada al sistema de nuevos concesionarios. "Los operadores que se van a adjudicar la licitación van a ser prácticamente los mismos que hoy están operando pero que los nuevos operadores no tienen cómo competir. El gobierno pretende arrendar los terminales a los dueños actuales para pasárselo a otro, pero quién lo va a querer arrendar si le presentan un poder monopolístico. Si los arrendan se les va a cobrar carísimo", advierte.

Adicionalmente, propone una reducción del tamaño de las empresas, menor a la planteada en las bases en consulta.

En ese sentido el abogado y ex subsecretario de OOPP, Clemente Pérez dice que para mejorar el funcionamiento del sistema, la oferta tiene que ser más atractiva, diseñando mecanismos que permitan mejorar radicalmente los tiempos del Transantiago a través de más vías expresas y corredores de buses que no compitan con las líneas de metro y donde se les prohíba el acceso a taxis y colectivos. "Esto para

"La licitación era una tremenda oportunidad y lamentablemente empezaron dos años tarde. El ministro debió haber empezado a trabajar en marzo de 2014, cuando asumió".

LOUIS DE GRANGE
Director Ingeniería Industrial UDP



"Me preocupa una baja competencia en la licitación y pienso que van a ser los mismos oferentes que hay hoy, si no se hacen cambios en la licitación".

CLEMENTE PÉREZ
Ex subsecretario de Obras Públicas



que el Transantiago no siga perdiendo demanda todos los años", señala. Y agrega: "Ahora hay una gran oportunidad con esta nueva licitación, que por lo que se ha anunciado contempla algunas mejoras en términos de recorridos, más operadores y más pequeños. Pero así como hay algunas mejoras, también hay algunas cosas que a mí me preocupan, tales como una baja competencia en la licitación". "Pienso que van a ser los mismos oferentes que hay hoy si no se hacen cambios en la licitación".

Pérez puntualiza que hay varias barreras de entrada para nuevos concesionarios al sistema. Estas tienen relación con los requisitos que se exigirán a las empresas que postulen y por otro lado, respecto a los terminales de buses que, a su juicio, son "una ventaja competitiva para los actuales operadores".

Otro punto es un posible encarecimiento en la tarifa. "Proponen un aumento en el parque de buses pese a que se vienen nuevas líneas de metro, y están pidiendo un aumento en la malla de recorrido, todo eso va a impactar", comenta. "Hacen consulta ciudadana y no recogen ni consideran las observaciones que le hace la gente. Diseñan medidas que implican aumentos de costos, mayores exigencias y al final todo eso se reduce en más evasión y mayor tarifa, y menos gente en el Transantiago", sostiene.

Coincidencia existe, además, en la ausencia de la palabra evasión en las bases, un dolor de cabeza permanente para la autoridad y los operadores. Así, hoy la nueva licitación se ve lejos de ser una posible solución. ●

2000 El Transantiago era uno de los once lineamientos formulados por el Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS) propuesto el año 2000 por el presidente Lagos.



Febrero 2007 El Transantiago comenzó a operar con tres días de gratuidad en el pasaje. Así se dejó atrás por completo a las micros amarillas. Su fase operativa evidenció deficiencias como falta de cobertura de rutas e inexistencia de infraestructura adecuada de corredores y paraderos.

2005 Se anunciaron las empresas que ganaron la licitación para adjudicarse los nuevos recorridos locales y troncales del Transantiago. El nuevo sistema suponía un cambio radical respecto al existente. Según un estudio de Espacio Público, primero, obligaba a reducir el número de empresas de 3.800 a 16 y la flota de buses de 9.600 a poco más de 4.600.

2011 Durante el gobierno de Sebastián Piñera se realizó un cambio total en los contratos de los operadores del Transantiago que apuntaban a mejorar el sistema.

2015 Se anunció la creación de la Secretaría Técnica, la cual se encargaría del rediseño del sistema y las licitaciones de los nuevos contratos de concesión que finalizan entre octubre del 2018 y febrero de 2019.

Mayo 2016 Subus anuncia proceso de reorganización judicial con el objetivo de reestructurar pasivos y activos en el marco de la nueva Ley de Quiebras.

Junio 2016 Alsacia, el mayor operador del Transantiago, informa el incumplimiento de la cuarta cuota -de un total de diez- de un bono en Estados Unidos.



Diciembre 2016-Enero 2017 Fase de consulta pública al contenido esencial de las bases de la licitación del Transantiago.

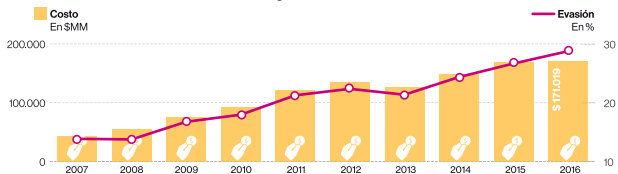
Primer trimestre 2017 Ingreso de las bases de licitación a Contraloría General de la República.

Primer semestre de 2017 Llamado a licitación. Se licitarán los servicios de Alsacia, Express, RedBus y STP.

2018 Se dará a conocer la adjudicación de las licitaciones. Ese mismo año comenzará un proceso de transición hacia el nuevo sistema del Transantiago.



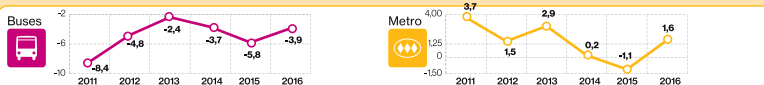
Costo anual de la evasión en buses Transantiago



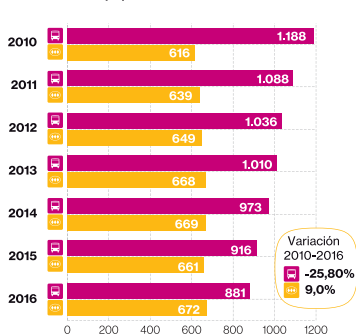
Desde el 2007 al 2016, la evasión de buses aumentó en **14,9%**

Desde el 2007 al 2016, el costo de la evasión en buses aumentó en **SMM128.448**

Evolución de validaciones en Transantiago
Variación porcentual de validaciones por año

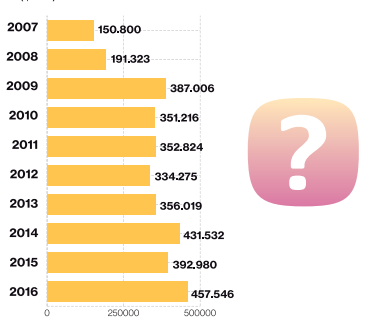


Millones de bips por año

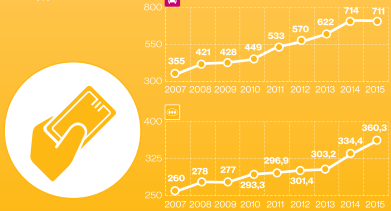


Variación 2010-2016
 Buses: -25,80%
 Metro: 9,0%

Aportes estatales al Transantiago por año (\$M)



Gastos del Transantiago
Pago por pasajero validado (\$)



Distribución de costos del Transantiago
En %



Más de dos tercios de los costos corresponden a buses

