

# Señalan que estructura de pago podría generar que operadores no tengan como incentivo buscar pasajeros

## Nuevo Transantiago: ex ministro y expertos anticipan que bajará la calidad del servicio

Gobierno defiende que indicadores como el de detención en paradas y el pago asociado a la encuesta de calidad, además de incentivos y mayores descuentos, cambiarán las deficiencias actuales del sistema.

MANUEL VALENCIA

En la primera semana de venta de las bases de licitación, el proceso que busca rediseñar el transporte público capitalino para convertirlo en un "Nuevo Transantiago", en octubre del próximo año, ha concitado un alto interés. A la fecha, 32 empresas de distintos rubros han pagado \$300 mil cada una para comprar las bases, en las que se define el marco del próximo sistema.

Pero tras conocerse detalladamente las más de mil páginas del documento, ex autoridades y especialistas consultados por "El Mercurio" han visto con preocupación modificaciones que —señalan— podrían deteriorar la calidad de servicio del sistema.

El ex ministro de Transportes **Pedro Pablo Errázuriz** apunta a una en particular: la estructura de pago. El actual diseño establece un 70% de pago variable, que se cancela según la cantidad de pasajeros transportados. Este se complementa con un 30% fijo por kilómetro recorrido. En el "nuevo Transantiago", el pago será un 75% fijo (por kilómetros recorridos efectivos) y 25% por pasajero transportado.

Según explica, con ello los operadores no estarán incentivados a recoger pasajeros, sino a cumplir kilómetros recorridos. "Los buses antes no abrían las puertas y evitaban los paraderos. La mejora que produjo el actual contrato, de 2012, es que se abrieran las puertas y se recibirían los pasajeros. Así también era el transporte antes del Transantiago y sigue siendo así en regiones. Por otra parte, la fiscalización nunca va a ser suficiente para asegurarse de que los buses se detengan en los paraderos, y eso va a incidir en la calidad".

También cree que se fomentará un incremento de la evasión, pese a que con el actual contrato los pasajes impagos crecieron de 21% a inicios de 2013 hasta un peak de 34,6% a fines de 2016.

La crítica la comparte el ex coordinador del Transantiago Raimundo Cruzat: "Hay un menor incentivo a recoger pasajeros y uno mayor a tener buses circulando por circular. La contrapar-



**INCENTIVOS.**— En los contratos se establece un pago extra de 10% a los operadores que presenten un buen servicio y suben los descuentos del 3% actual a 7,5% si no cumplen con buses puntuales que se detengan en los paraderos. Para esto se realizarán encuestas entre usuarios y planes de fiscalización.

### ■ Tower Transit: "La calidad de servicio elevada que se espera requiere de los recursos necesarios"

Tony Williamson, director para América del Sur de la empresa británica Tower Transit, que participará en la licitación, señala que están estudiando en detalle las bases. Sobre la disposición de terminales, uno de los aspectos aún no resueltos del proceso, dice que están desplegando esfuerzos "en encontrar las mejores soluciones sobre esta materia que también beneficie a nuestros usuarios".

Respecto a los plazos de dos meses para presentar ofertas, calificados como muy breves por expertos, dice que en distintas licitaciones en que han participado, "el plazo varía y depende de los requerimientos

del transporte, como la tarjeta bip o el sistema de gestión de flota. Aunque esos contratos culminan en 2019, para los expertos, la licitación debió zanjarse antes, frente a los cambios esperados por la autoridad.

"Seguramente habrá un nivel de incertidumbre que podría afectar la precisión y los riesgos asociados a las ofertas. Quisiera que el Gobierno pudiese presentar contenidos esenciales de lo que exigirá en la licitación de

de los gobiernos y del contexto imperante. En algunos, el plazo es similar y en otros, es mayor".

En cuanto a la estructura de pago y que no se incluyan instancias para revisarla por aumento de evasión o pérdida de validaciones, afirma que en la propuesta se incluyen todas las consideraciones necesarias para exceder las expectativas del Gobierno y de los usuarios. "Esperamos que ello sea valorado y considerado. La calidad de servicio elevada que se espera requiere de los recursos necesarios para conseguirla. De esta manera, la relación contractual será estable, basada en el cumplimiento y responsabilidad mutua".

Así, en el mecanismo de pago actual, el restante 45% queda implícitamente fijo, a todo evento". Añade que los actuales contratos, a pesar del foco de pagar por pasajero transportado, "no han sido suficientes para solucionar el problema de no detención en paraderos ni la evasión".

Otro aspecto que genera incertidumbre dice relación con los llamados "servicios complementarios": los sistemas tecnológicos que apoyan la operación

del transporte, como la tarjeta bip o el sistema de gestión de flota. Aunque esos contratos culminan en 2019, para los expertos, la licitación debió zanjarse antes, frente a los cambios esperados por la autoridad.

Seguramente habrá un nivel de incertidumbre que podría afectar la precisión y los riesgos asociados a las ofertas. Quisiera que el Gobierno pudiese presentar contenidos esenciales de lo que exigirá en la licitación de

servicios complementarios, de modo que las empresas operadoras de buses tengan más claridad respecto de qué esperar", añade Muñoz.

Al respecto, el gerente de la fundación Transurbano, Juan Carlos González, es crítico y anticipa que podría afectar la licitación de vías, en curso. "Un operador necesita saber cómo le van a pagar la tarifa, con qué periodicidad le van a pagar, con qué elementos de información a los usuarios va a contar para estimular la demanda o contener la evasión, y con qué metodología se va a medir esta".

### Cambios en la ciudad

El tamaño de empresas y de las mallas también genera divergencias entre los especialistas. El nuevo sistema propone pasar de cuatro a seis unidades de negocio, de un promedio de 550 buses cada una que extenderán la cobertura actual un 6%, al pasar de 2.821 km a 3.092 km.

El director de Transporte Público Metropolitano, **Guillermo Muñoz**, dice que el diseño de re-

### PAGO A SUBUS

► **INCREMENTO** El director de Transporte Público Metropolitano, Guillermo Muñoz, dijo que el incremento que finalmente tendrá el pago por pasajero transportado de Subus asciende a \$54. Así, la empresa pasará de ganar \$685 a \$739. "No es un salvataje a la empresa", aseguró, sino una compensación por el alza del costo en el pago a choferes, tras calificarse su labor como trabajo pesado, así como por la entrada en operaciones del servicio ferroviario Alameda-Nos, integrado al Transantiago, que afectó la demanda de la empresa de capitales colombianos, que termina su concesión en 2020. Muñoz señaló que la auditoría de Deloitte "estableció un déficit de caja de alrededor de \$20 mil millones anuales y \$120 mil millones al final del periodo de concesión. Además, señalaba razones tras el déficit, como el endeudamiento en dólares "sin provisiones como un seguro por tipo cambio".

ALBERTO VILLALBA

corridos incorpora zonas periféricas que se han desarrollado y asume los cambios de la ciudad, como la extensión del centro hacia el oriente. "La nueva malla reconoce esos elementos, además de déficit históricos del Transantiago en cobertura, como Cerrillos con el centro".

Pero la ex subsecretaria **Gloria Hutt** indica que en el diseño de recorridos "se mantiene una concentración geográfica que rigidiza la gestión. Áreas menores licitadas periódicamente, en contratos de cinco años, por ejemplo, y flotas de 100 a 150 buses permiten un mercado dinámico de entrada y salida de operadores en forma constante. Así se acompaña mejor la dinámica de la ciudad y los pasajeros.

Respecto del plazo, Muñoz cree que 10 años es mucho y que es preferible licitar paquetes de servicios más pequeños y más frecuentemente. "Hay que tener incentivos para incorporar buses de mejor calidad, ya sea en su comodidad interior como en sus emisiones. Adjudicar la licitación al mínimo precio desincentiva estas inversiones".