

NACIONAL

Guillermo Muñoz

Director del Directorio del Transporte Público Metropolitano:

“Tras la licitación de Transantiago habrá cambios que serán valorados”

La autoridad a cargo del proceso que renovará los contratos de las empresas afirma que espera que la industria se ciña al presupuesto establecido, y que se requiere más “transparencia” sobre un mercado que mueve US\$ 1.400 millones. En cuanto a los cambios que se vivirán en 2018, asegura que mejorará el estándar del sistema.

Oriana Fernández

Esta semana se abrió la licitación del Transantiago para que nuevas empresas postulen a ser parte del sistema desde octubre de 2018. La convocatoria, que solo durará dos meses, tiene como objetivo renovar los buses, expandir recorridos y que los privados operen a un precio conveniente.

Guillermo Muñoz, director del Directorio del Transporte Público Metropolitano (DTPM), señala que el sistema al que entrarán los nuevos operadores se podría calificar como un “monstruo”, pues contempla la operación de 6.550 buses que realizan 2,9 millones de viajes al día. Pero para hacer más amable su cara, Muñoz dice que se requieren indicadores de calidad, mejores vehículos y un uso eficiente de los recursos.

Usted ha dicho que el Transantiago es un “monstruo”. ¿Por qué lo ha calificado así?

Es un monstruo porque es un animal muy grande y complicado de administrar. Además, tiene mucho impacto en la sociedad y eso también es un desafío. No hay ningún sistema de transporte tan grande en Chile, y en América Latina es poco frecuente encontrar uno “integrado” y que esté en manos de un solo ente. Nos referimos a Sao Paulo, en Lima recién se está empezando y en Bogotá les ha costado implementarlo. Pero aún se deben mejorar elementos en cuanto a calidad y operación para que la gente pueda percibir una cara amable de este “monstruo”.

¿Ha mejorado la imagen del sistema desde que comenzó hace 10 años?

No quiero hablar por la gente, pero en el último tiempo hemos recibido buenas noticias. Hay una mejor calificación: teníamos una nota de 4,6 y hoy llegamos a 4,9 en la evaluación de los servicios. No son notas satisfactorias, pero pensamos que en la licitación habrá cambios que serán valorados.

¿Cómo se asegurará que los cambios que vienen no serán un “big-bang”, si el plazo de la licitación es breve?

No lo será. Se adjudicarán los contratos a nuevas empresas antes de que termine el gobierno y hay una transición porque rigen desde octubre de 2018. Las personas podrán tomar la misma micro de siempre, el reco-



► Guillermo Muñoz dice que habrá descuentos por los buses que no se detengan en paradas.

rrido de siempre y llegarán a nuevas zonas. Se mantendrá la misma estructura.

Habrà renovación de buses, pero si hay congestión vehicular y pocas vías exclusivas, ¿cuál va a ser el cambio concreto en calidad del viaje?

Recordemos que los nuevos contratos se inician cuando comiencen a operar las líneas 3 y 6 de Metro. Vamos a tener más de 130 kilómetros de rieles, el tren Alameda. Nos y flotas de un mejor estándar, por lo que percibirán mejoras. A fin de año, además, habrá vías exclusivas como Vicuña Mackenna-Rinconada, Dorosal y Rinconada, y se sumará Independencia.

Llegarán compañías que nunca han

CAMBIOS EN EL SISTEMA

“Las personas podrán tomar la misma micro de siempre y llegaremos a nuevas zonas de la capital. Esto no será un big bang. Se mantendrá la misma estructura”.

RESGUARDO DE RECURSOS

“Poner un techo al pago por pasajero y por kilómetro recorrido es una señal de que se aceptarán ofertas, pero con un valor máximo”.

tenido conductores. ¿Habrá déficit de choferes?

Si los conductores quieren quedarse en el sector, se podrán mantener. Esto, porque las nuevas empresas que ingresen van a requerir sus servicios. Ha habido una fuga de choferes hacia otros sectores, como la Minería, pero hemos ido creciendo en contratación cada año. Hay empleo.

El proceso

Se critica que la licitación durará solo dos meses, por lo que se favorecería a las compañías actuales...

A todos nos hubiese gustado tener más tiempo, pero hay que cumplir con los plazos establecidos. Entendemos que, por lo atractivo del merca-

do (los privados) están dispuestos a hacer ese esfuerzo. El volumen de pasajeros y administración de una flota de buses plantea un desafío. Cuando presentamos la licitación, hubo 200 empresas, fabricantes y operadores interesados. Si el mercado tiene muchas consultas, tendremos que tener más personal para responderlas en breves plazos. Podemos cumplir con la fecha.

Si los mismos operadores mal evaluados ganan la licitación, ¿se le podrá renovar la cara al sistema?

Vamos a exigir cierta experiencia a las firmas respecto a la regularidad, y en el caso de los extranjeros se les pide haber operado 150 buses o más, durante tres años. La idea es que todos tengan un compromiso firme con los pasajeros de Santiago.

¿Por qué el gobierno puso un “techo” a los pagos a las empresas?

Este sistema mueve US\$ 1.400 millones en ingresos y la idea es atraer a actores nuevos, pero ceñirse al marco presupuestario. Poner un techo al pago por pasajero, por kilómetro recorrido y por la flota es una señal de eso: se aceptarán ofertas, pero con un valor máximo. Es primera vez que esto se hace.

¿Hay opacidad en el mercado del transporte capitalino?

Nos gustaría que hubiera más transparencia en las cuentas de las compañías. Hemos incorporado algunos elementos interesantes en las bases. Por ejemplo, exigiremos que las concesionarias nos reporten y soliciten autorización cuando quieran subcontratar a empresas relacionadas que representen un gasto importante al interior de la compañía. Estas subcontrataciones tienen sentido, pero cuando los costos son menores o iguales a los que tiene una empresa con su personal interno. Queremos que no existan empresas relacionadas que tengan valores fuera del mercado.

Se pagará más por kilómetro que por pasajero. ¿Cuál será el incentivo para detenerse en las paradas?

La nueva fórmula de pago no difiere a la de hoy. Esperamos que las concesionarias se jueguen su utilidad en transportar pasajeros y el resto en los kilómetros recorridos. Pero para asegurar que los buses se detengan, vamos a fiscalizar y generar multas pues deben cumplir con un indicador. Además, se establecen incentivos por una correcta operación. ●