

DUDAS SOBRE LAS NUEVAS LICITACIONES DE TRANSANTIAGO

- En 2018 se vencen los contratos de cuatro empresas operadoras de buses de Transantiago, que representan cerca del 50% del sistema.
- Las autoridades han insistido en que las nuevas licitaciones constituyen una oportunidad para introducir importantes mejoras al sistema de buses de Santiago. Sin embargo, surgen serias dudas de que esto pueda lograrse.
- Los plazos parecen muy estrechos respecto al cronograma inicial del MTT. Además, existe incertidumbre respecto al financiamiento del sistema, la disponibilidad de terminales para eventuales oferentes y la continuidad de los servicios complementarios.
- Las nuevas bases establecen pagos menos vinculados al traslado de pasajeros, así como grandes rigideces en los planes operacionales de los buses, lo que podría traducirse en mayores costos por pasajero.

En 2018 vencen los contratos de cuatro operadores de Transantiago: Alsacia, Express, Redbus y STP, que representan cerca del 50% de la operación de buses del sistema. Las autoridades tienen previsto un proceso de licitación del uso de las vías operadas por estas empresas, que debería terminar durante los primeros meses de 2018 con la firma de los nuevos contratos.

Hace algunas semanas, la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones presentó en la Comisión de Transportes del Senado los contenidos técnicos de las nuevas bases de licitación. Las autoridades han insistido en que estas nuevas licitaciones representan una oportunidad para introducir importantes mejoras al sistema de buses de Santiago, que han sido difíciles de implementar debido a las rigideces heredadas de los contratos iniciales. Sin embargo, surgen serias dudas de que esto se pueda lograr efectivamente.

PLAZOS ESTRECHOS

En primer lugar, los plazos disponibles para el proceso de licitación parecen muy estrechos para algo de esta envergadura. De acuerdo con el cronograma inicial del proceso de licitación, publicado en 2015 por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), las bases de licitación se debieron haber ingresado a Contraloría en febrero de 2017 para que la adjudicación se produjera en febrero de 2018. Sin embargo, éstas recién ingresaron a la Contraloría en junio de este año. La toma de razón por parte de la Contraloría podría tomar varios meses (se esperaban tres meses de acuerdo con el cronograma inicial del MTT). Además, se debe permitir un tiempo prudente a los eventuales interesados, para la elaboración de sus propuestas (se espera que este tiempo sea de unos 90 días); así como también un período para la evaluación de las propuestas (que podría ser de unos 70 días). Todo esto, suponiendo que no se produce ningún atraso. Hasta ahora el MTT no ha publicado un nuevo cronograma para este proceso de licitación, pero los tiempos parecen muy estrechos si se espera que la adjudicación ocurra en febrero de 2018.

FINANCIAMIENTO INCIERTO

Por otro lado, Transantiago se financia casi en un 50% con un subsidio del Estado establecido en la Ley 20.378 que ha sido cercano a los US\$ 700 millones anuales. Las nuevas licitaciones se extenderían por 10 años, sin embargo, cerca de la mitad del subsidio a Transantiago (subsidio transitorio) está aprobado solo hasta el año 2022. Es decir, los eventuales interesados enfrentan una gran incertidumbre sobre la existencia de financiamiento para la operación del sistema más allá del año 2022, lo que impone un enorme riesgo financiero y político a las empresas interesadas.

INCERTIDUMBRE SOBRE LOS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Además, en 2019 se terminan los contratos de los “servicios complementarios” que incluyen, entre otros, la Tarjeta Bip!, la red de carga y la administración financiera. La licitación de estos servicios se debió haber iniciado en paralelo con la licitación de las vías, sin embargo, esto no ocurrió. Esta es una importante fuente de incertidumbre para los eventuales interesados en la operación de los buses, ya que estos servicios tienen incidencia en el funcionamiento del sistema de pagos, así como en los plazos en que éstos se ejecutan. El medio de pago actual es obsoleto y existe incerteza respecto a las condiciones bajo las cuales se

extenderían los contratos a los actuales prestadores de servicios complementarios. En una eventual prórroga de los contratos de los servicios complementarios, los actuales prestadores tendrían un gran poder de negociación frente a la autoridad, ya que el costo de interrumpirlos es muy alto. A esto se suma que en la actualidad sus costos relativos ya son bastante elevados si se compara con sistemas de otros países, representando cerca del 8% del costo total de Transantiago.

EL PROBLEMA DE LOS TERMINALES DE BUSES

Esta licitación favorece a los actuales operadores, ya que las bases permiten que se incluyan en las propuestas buses usados (pero que no podrían importarse), y además, ellos ya cuentan con terminales de buses operativos. Esto último, como consecuencia del mal diseño de los contratos iniciales de Transantiago que dejaron en manos de los operadores la propiedad de los terminales de buses, financiados por los usuarios y los contribuyentes a través del subsidio. El MTT ha anunciado que podría poner terminales a disposición de los interesados en la licitación. Sin embargo, no existe claridad sobre cuántos van a ser, la forma de adquirirlos o el costo que estos tendrían para el Estado.

NUEVOS ESQUEMAS DE PAGOS

Llama la atención la nueva forma de pago contemplada en las nuevas bases de licitación y cómo ésta se podría traducir en un mejor servicio, o en mayores incentivos para disminuir la evasión. Actualmente, cerca del 70% de los pagos a los operadores depende de los pasajeros transportados. En los nuevos contratos este pago representaría solo un 20% de los ingresos de los operadores aproximadamente. El resto estaría asociado a: (i) el financiamiento asegurado de la flota de buses propuesta, (ii) los kilómetros recorridos por los buses, y (iii) a indicadores de calidad del servicio que tendrían que ser fiscalizados en terreno por el MTT como, por ejemplo, que los buses con capacidad para más pasajeros se detengan en los paraderos. Esto último es difícil de fiscalizar teniendo en cuenta la gran extensión de recorridos y paraderos de Transantiago. Es decir, se cambia un esquema que incentivaba mover pasajeros a uno que incentiva mover buses. Precisamente, uno de los principales problemas de Transantiago es su alto y creciente costo. Con los nuevos incentivos, la tendencia al alza de costos podría agravarse.

RIGIDEZ EN LOS PLANES OPERACIONALES

Por último, las nuevas bases de licitación introducen rigideces en los planes operacionales de los operadores de buses. Los kilómetros recorridos por los buses de cada operador no podrán variar en más de 5% cada año y en un 20% durante el tiempo total de la concesión, que sería por 10 años. Esta rigidez contrasta con la pérdida de cerca de 5% de pasajeros que tienen los buses de Transantiago cada año, lo que forma parte de una tendencia esperable en la medida que aumenten los ingresos de las personas.

Tampoco queda claro cómo van a ser los requerimientos de buses para Santiago en los próximos 10 años, con tres nuevas líneas de Metro y con un creciente impacto de las economías colaborativas en el transporte privado de pasajeros. Producto de esta rigidez, se podría producir un escenario en el que se tenga que financiar una sobreoferta innecesaria de servicios de buses, en lugar de adecuarlos a una escala más eficiente socialmente.

CONCLUSIONES

En 2018 se vencen los contratos de cuatro empresas operadoras de buses de Transantiago, que representan cerca del 50% del sistema. Las autoridades han insistido en que las nuevas licitaciones representan una oportunidad para introducir importantes mejoras al sistema de buses. Sin embargo, surgen serias dudas de que esto se pueda lograr efectivamente. Por un lado, los plazos parecen muy estrechos respecto al cronograma inicial del MTT, y existe incertidumbre respecto al financiamiento del sistema, la disponibilidad de terminales para eventuales oferentes y la continuidad de los servicios complementarios. Además, las nuevas bases establecen pagos menos vinculados al traslado de pasajeros, así como grandes rigideces en los planes operacionales de los buses, lo que podría traducirse en mayor ineficiencia en la operación. Cabe entonces preguntarse si tiene sentido insistir con un plan de transporte público fracasado, cuya continuidad en el tiempo va a continuar desfinanciando el erario público.