

## ¿QUÉ HACER CON TRANSANTIAGO?

- La recientemente asumida Ministra de Transporte anunció la postergación de las bases de licitación de Transantiago para su revisión.
- Los “Contenidos Esenciales” de las bases de licitación antes publicados por el MTT no despejan dudas sobre cómo resolver algunos de los principales problemas de Transantiago que son sus altos costos y la evasión.
- El nuevo proceso de licitación corre el riesgo de no ser competitivo porque los operadores actuales son dueños de los terminales, y las bases impedirían la participación de empresas que no hayan operado más de 300 buses.
- Expertos coinciden que para mejorar la movilidad en Santiago se debe avanzar en perfeccionar su infraestructura para la movilidad, especialmente en la extensión de Metro, trenes de cercanía y autopistas urbanas.

La recientemente asumida Ministra de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) anunció la postergación por un mes de la publicación de las nuevas bases de licitación de Transantiago. En diciembre de 2016 el MTT publicó los “Contenidos Esenciales” que tendrían estas bases. Expertos y centros de estudio han criticado que en estas no se resuelven aspectos relevantes como los elevados y crecientes costos del sistema o la evasión. Asimismo, surgen dudas sobre las condiciones para que el proceso sea competitivo. El motivo de la postergación sería la revisión de algunos de estos aspectos.

Poco antes del cambio de gabinete, parlamentarios de Chile Vamos criticaron la gestión del Ministro anterior. Entre otros aspectos, se refirieron al deterioro de los indicadores de Transantiago, la incertidumbre respecto de los procesos de licitación de este año, y al nulo avance que se ha mostrado en el diseño de la eventual Línea 7 de Metro (paralela a la Línea 1) o el tren de acercamiento a Melipilla.

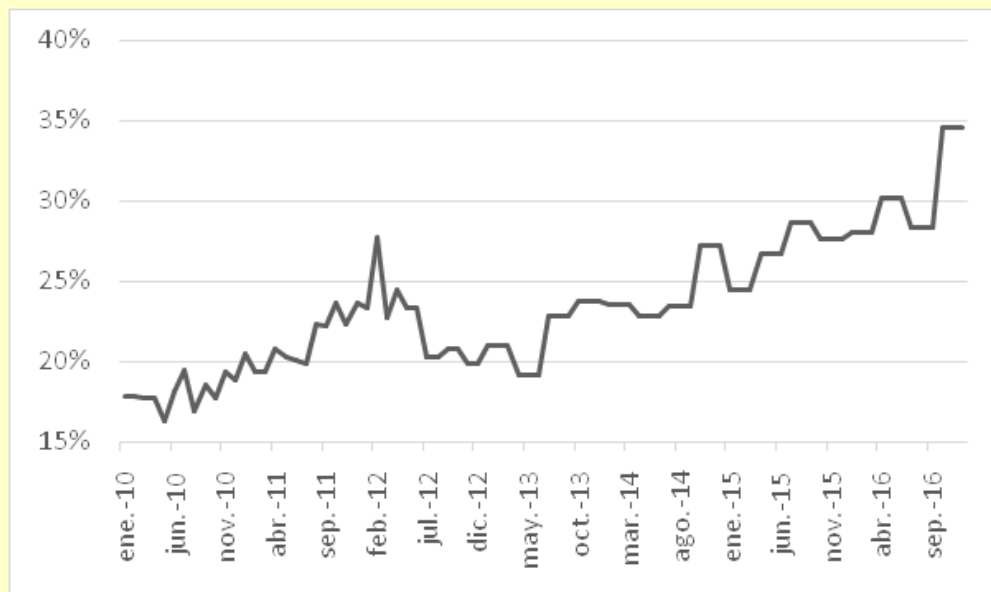
Efectivamente, los indicadores de Transantiago, tanto financieros como operativos, han mostrado un deterioro sostenido. No todo este deterioro es atribuible a la actual gestión del Ministerio, debido a que parte importante es herencia de la inercia de

esquemas de incentivos mal diseñados, así como de las rigideces que imponen los contratos vigentes.

Recientemente se publicó la última cifra oficial de evasión de Transantiago, que ascendió a 34,6%, una de las más altas del mundo<sup>1</sup> y muy por sobre las cifras cercanas a 13% que exhibía Transantiago en sus primeros años de funcionamiento. El Gráfico N° 1 muestra la evolución desde 2010 de la evasión en los buses de Transantiago.

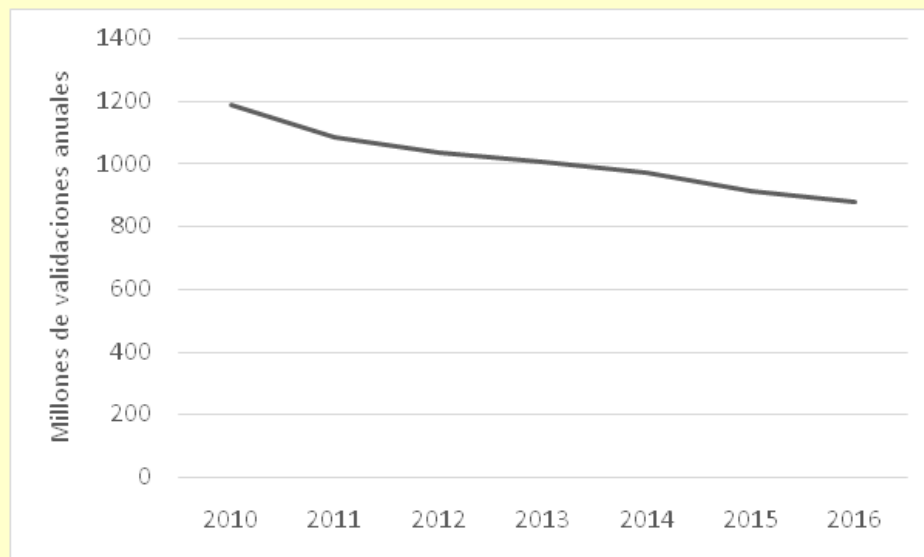
**LA EVASIÓN ALCANZÓ UN RECORD HISTÓRICO DE 34,6%**

**Gráfico N° 1: Evasión en Transantiago**



**ENTRE LOS AÑOS 2010 Y 2016 LAS VALIDACIONES EN BUSES DE TRANSANTIAGO  
HAN DISMINUIDO 25,8%**

**Gráfico Nº 2: Validaciones anuales en buses de Transantiago.**



Fuente: Elaboración propia con datos del MTT.

### **NUEVAS LICITACIONES**

En diciembre de 2016 el MTT publicó los “Contenidos Esenciales” de las bases de licitación de uso de vías en Santiago para 2017. Este documento fue esperado con expectativas debido a que la nueva licitación significaría la renovación de aproximadamente el 61% de la operación de buses de Transantiago. Es decir, una oportunidad para iniciar una transición hacia un nuevo modelo sustentable en cuanto a costos, evasión y calidad del servicio.

Los contenidos apuntan hacia exigencias de buses que podrían ofrecer mayores comodidades a los usuarios, pero esto sería a un mayor costo. En este sentido, llama la atención que precisamente a la empresa Metbus, que trajo los nuevos buses de dos pisos, se le haya extendido la concesión (por lo que no va a formar parte de la nueva licitación), sin una previa evaluación de los costos que va a significar la operación de este tipo de buses, o de si estas mayores comodidades se traducirían en un mayor número de usuarios que justifiquen los mayores costos de operación.

En cuanto a la evasión, ésta ni siquiera se menciona en el extenso documento, lo que deja serias dudas en cuanto a la real preocupación de las autoridades por este grave problema. Tampoco se hace cargo del problema que significa que los actuales operadores sean propietarios de los terminales de buses. Además, a los potenciales interesados, se les incluiría el requisito de haber operado por al menos tres años, durante los últimos 10, una flota de al menos 300 buses. Esto significa que en el mercado nacional sólo pueden participar los operadores actuales, limitando, a su vez, la participación de potenciales interesados internacionales.

### **¿QUÉ HACER CON TRANSANTIAGO?**

En el reciente seminario organizado por Libertad y Desarrollo “Desafíos del crecimiento de nuestra ciudad a 10 años del Transantiago”, destacados especialistas expresaron sus posturas y propuestas sobre el tema. Un diagnóstico común estuvo relacionado con el déficit de infraestructura para el transporte. Con distintos énfasis, los expertos se refirieron a la necesidad de seguir ampliando la red de Metro y trenes de cercanía y autopistas urbanas.

El Intendente de la Región Metropolitana, Claudio Orrego, enfatizó la necesidad de contar con una autoridad que coordine y sea responsable de los distintos aspectos asociados al transporte público y al desarrollo de la ciudad, con una visión integral, más allá de la operación de los buses, poniendo como ejemplo el caso de Londres “Greater London Authority”.

Por su parte, el decano de la Facultad de Arquitectura de la UDD, Pablo Allard, reconociendo los logros relacionados a la formalización de un sector de la economía, recomendó priorizar la expansión de Metro en corredores de alta demanda y enfrentar la evasión. También criticó la construcción de corredores segregados para buses en ejes con poca disponibilidad de espacio.

El destacado urbanista Marcial Echenique dio una mirada más amplia a la evolución esperable del transporte en una gran urbe como Santiago. En este sentido, enfatizó que es esperable que los viajes en transporte privado sigan aumentando, ya que en Santiago estarían muy por debajo de los que exhiben grandes ciudades con mayor desarrollo y con mejor sistema de transporte público. También enfatizó el déficit de infraestructura de Santiago, especialmente en cuanto a autopistas urbanas, Metro y trenes de cercanía.

El profesor Echenique hizo hincapié en el error que está cometiendo la autoridad al imponer restricciones aleatorias a la circulación de vehículos particulares. En este sentido, la evidencia internacional muestra que las restricciones a la circulación se traducen en la compra de más vehículos para evitar la restricción, y en el mediano plazo, en más vehículos circulando y mayor congestión y contaminación.

A las sugerencias anteriores (que compartimos) se suma la necesidad de trabajar más en las bases de licitación a fin de que se hagan cargo de la necesaria contención de costos y de la evasión, y de generar las condiciones para que el proceso sea competitivo. Así, por ejemplo, es importante tener en cuenta el tamaño de las empresas operadoras de buses. En la actualidad operan siete grandes empresas, algunas con serios problemas financieros de corto plazo. Esta situación debilita las facultades normativas de la autoridad, ya que es muy elevado el costo social y político de que alguna deje de operar, por el impacto que tendría sobre el funcionamiento normal de la ciudad. Esta situación tiende a favorecer la posición negociadora de los operadores ante la autoridad. Además, en el caso de los operadores actuales, los de mayor tamaño tienden a ser los que presentan los mayores costos promedio por pasajero. Las nuevas licitaciones deberían dejar abierta la posibilidad de participar a operadores de menor tamaño que cumplan con las competencias relevantes para ofrecer un buen servicio.

## CONCLUSIÓN

Santiago debe avanzar en mejorar su infraestructura para la movilidad, especialmente en la extensión de Metro, trenes de cercanía y autopistas urbanas. Por otro lado, antes de hacer las nuevas licitaciones se debe resolver el problema de disponibilidad de terminales de buses para potenciales interesados, así como dejar la posibilidad que puedan operar empresas de menor tamaño.

La pregunta de fondo, en todo caso, es si perseverar con un sistema que en sus 10 años de operación no ha logrado alcanzar el estándar de servicio deseado y cuyo déficit financiero parece irreversible, o si ya es tiempo de repensar el sistema de transporte público que queremos.

---

<sup>i</sup> Se ofrece un cuadro comparativo de la evasión en ciudades de distintos países en Troncoso y de Grange (2016. "Evasión en Transantiago: Un Análisis de Cointegración," Serie Informe Económico, Libertad y Desarrollo.