

¿POSTERGAR LAS LICITACIONES DE TRANSANTIAGO?

- El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) reingresó recientemente a Contraloría las bases para la relicitación de la operación de cuatro operadores cuyos contratos vencen en 2018 y que representan cerca del 50% de Transantiago.
- A pesar de las modificaciones hechas a las bases de licitación por parte del MTT, aún quedan dudas sobre la posibilidad de que las nuevas licitaciones puedan ser realmente competitivas.
- 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.
- En este sentido, es pertinente plantear la conveniencia de postergar el proceso de licitación para resolver en forma adecuada las dudas que existen sobre el proceso actual.

El martes 5 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) reingresó a la Contraloría las bases de licitación para la concesión del uso de vías en Santiago. La nueva versión de las bases de licitación se haría cargo de observaciones hechas por la Contraloría, en particular, en cuanto al financiamiento de las zonas pagas, los límites de multas a los nuevos operadores, la caducidad de los contratos y los montos máximos que puedan ofertar los interesados en la licitación, de acuerdo a lo señalado por la Ministra.

A pesar de las modificaciones hechas a las bases de licitación por parte del MTT, aún quedan dudas sobre la posibilidad de que las nuevas licitaciones sean realmente competitivas y que los nuevos contratos se traduzcan en un mayor control de costos, en mejor servicio, así como en una mejor posición negociadora de la autoridad frente a los operadores ante contingencias no contempladas en los contratos.

En este sentido, es preocupante lo estrecho de los plazos para llevar a cabo el proceso, que deberían terminar adjudicándose en febrero de 2018 (de acuerdo a la expectativa oficial). Por otro lado, el subsidio a Transantiago, que financia parte

importante de la operación del sistema, se reduce a cerca de la mitad a partir del año 2022. Los eventuales nuevos contratos tendrían vigencia hasta el año 2028, por lo que buena parte de la operación no contaría con financiamiento bajo la legislación actual. Además, queda la incertidumbre de los servicios complementarios (Tarjeta Bip!, la red de carga y la administración financiera, entre otros), que debieron haber sido re-licitados en paralelo con la licitación de las vías, pero este proceso se descuidó y, por tanto, no estará listo a tiempo. Tampoco se ha resuelto la disponibilidad de terminales de buses para los eventuales interesados en la licitación, ya que la mayoría de ellos es propiedad de los actuales operadores, lo que limita la entrada de nuevos interesados en una ciudad con cada vez menos espacios disponibles para este fin.

Los nuevos contratos tendrían una duración de 10 años a contar del 2018, por lo que desprolijidades podrían traducirse en elevados costos sociales y económicos. En este sentido, es pertinente plantear la conveniencia de seguir impulsando el proceso de licitación actual o postergarlo y hacer un nuevo proceso que aclare las dudas pendientes.

LAS NUEVAS LICITACIONES

En 2018 se vencen los contratos de cinco operadores de Transantiago: Alsacia, Express, Metbus, Redbus y STP, que representan más del 60% de la flota de buses del sistema. La Tabla 1 muestra los vencimientos de contrato de las distintas unidades de negocio de Transantiago. Sin embargo, el Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), mediante Oficio N° 6399 del 6 de diciembre de 2016, hizo un reconocimiento anticipado de su intención de extenderle el contrato a Metbus por 16 meses. Por este motivo, los recorridos atendidos por Metbus no están considerados en el actual proceso de licitación.

La extensión de contrato de Metbus se hizo sobre la base de la Resolución N° 1 de 2012, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, que en su Anexo 4, letra H, señala que: “El plazo del presente contrato de concesión podrá ampliarse hasta por treinta y seis (36) meses, en caso que las nuevas tecnologías que se incorporen a la flota del Concesionario durante la vigencia del contrato de concesión estén asociados a tecnologías menos contaminantes por la incorporación de buses nuevos o dispositivos de post tratamiento de emisiones...”.

De esta manera, el proceso de relicitación incluye los recorridos de cuatro unidades de negocio: U1, U4, U6 y U7, operadas actualmente por Alsacia, Express,

Redbus y STP, que representan cerca del 50% de la operación de Transantiago. Además, el nuevo proceso, contempla distribuir la operación de estas cuatro unidades de negocio entre seis unidades de negocio, creando así las unidades de negocio N° 8 y N° 9.

LA RELICITACIÓN INCLUYE LOS RECORRIDOS DE 4 UNIDADES DE NEGOCIOS QUE REPRESENTAN CERCA DEL 50% DE LA OPERACIÓN DEL TRANSANTIAGO

Tabla 1. Flota y Duración de Contratos por Unidad de Negocio

Unidad de Negocio	Flota	% Flota	Fin Concesión	
Alsacia	U1	741	11.5%	22-10-2018
Subus	U2	1291	20.1%	22-08-2020
Vule	U3	1233	18.5%	24-11-2021
Express	U4	1241	19.1%	22-10-2018
Metbus	U5	970	14.2%	22-10-2018
Redbus	U6	652	9.9%	31-05-2018
STP	U7	518	6.7%	31-05-2018

Fuente: DTPM

DUDAS SOBRE EL PROCESO DE LICITACIÓN

Plazos Estrechos

La expectativa oficial inicial era ingresar las bases de licitación a la Contraloría en febrero de 2017, pero esto ocurrió en junio. Posteriormente se retiraron y fueron reingresadas el pasado 5 de septiembre.

La restricción actual de tiempo es el resultado de una mala gestión del MTT por parte del ex ministro Gómez-Lobo. Impulsar un proceso complejo con plazos tan estrechos, induce a desprolijidades. Por ejemplo, la “Asesoría para el cálculo y análisis de la estructuración de nuevas unidades de negocio”, contratada por el MTT, no consideró el inicio de operaciones de las líneas 3 y 6 de Metro.

Financiamiento Incierto

Cerca del 50% de la operación de Transantiago se financia 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 está aprobado sólo hasta el año 2022.

Los eventuales interesados, enfrentan incertidumbre sobre la existencia de financiamiento para la operación del sistema a partir del año 2022, lo que

representa un importante riesgo financiero y político para las empresas potencialmente interesadas.

Incertidumbre sobre los Servicios Complementarios

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, pero esto no ocurrió. Los servicios complementarios afectan el funcionamiento del sistema de pagos, así como los plazos en que éstos se ejecutan.

El Problema de los Terminales de Buses

Los operadores actuales ya cuentan con terminales de buses operativos. 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 éstos tendrían para el Estado.

Rigidez en los Planes Operacionales

Las 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 de tienen los buses de Transantiago cada año. Producto de esta rigidez se podría producir un escenario en que el Estado tenga que financiar un exceso de oferta innecesario de servicios de buses, en lugar de adecuarlos a una escala más eficiente socialmente.

¿POSTERGAR EL PROCESO DE LICITACIÓN?

En la medida que no se despejen las dudas que pondrían en riesgo el éxito del proceso de licitación, parece pertinente plantear la conveniencia de postergar las licitaciones.

Por otro lado, en caso de llevarse a cabo el proceso, es posible que las ofertas técnicas de los eventuales interesados sean entregadas con un nuevo Presidente electo. Esto supone algún grado de coordinación entre la actual administración y la siguiente.

Las bases de licitación incluirían una cláusula que permitiría al Estado suspender el proceso, incluso después de haber recibido las ofertas técnicas. Esto podría usarse para pasar la responsabilidad política del fracaso del proceso a la siguiente administración, en caso que manifieste su preferencia por suspender el proceso y no dejar amarrado por 10 años al Estado con contratos que serían el resultado de un proceso de licitación desprolijo.

Las Leyes 18.696, en su artículo tercero, y 20.504, en su artículo primero transitorio, facultan y regulan la forma en que el MTT puede extender los contratos de los operadores actuales en un plazo de hasta 3 años, lo que permitiría el desarrollo de un nuevo proceso de licitación bien diseñado que resuelva las importantes dudas que existen actualmente.

CONCLUSIONES

El MTT sigue impulsando el proceso de licitación de los contratos de Transantiago que vencen en 2018. Sin embargo, quedan dudas sobre la posibilidad de que las nuevas licitaciones sean realmente competitivas, y que los nuevos contratos se traduzcan en un mayor control de costos, mejor servicio, y en una mejor posición negociadora de la autoridad frente a los operadores ante contingencias no contempladas en los contratos.

Los nuevos contratos dejarían comprometido al Estado por 10 años a contar del 2018, por lo que desprolijidades podrían traducirse en elevados costos sociales y económicos. En este sentido, es pertinente plantear la conveniencia de postergar el proceso de licitación para resolver en forma adecuada las dudas que existen sobre el proceso actual.