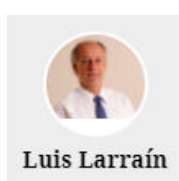


Transantiago, el toro por las astas

Resulta incomprensible la pertinacia de quienes, habiendo participado en el diseño y la administración de la política pública más dañina para la población chilena desde hace mucho tiempo, insisten en su mantención sin considerar a los usuarios. La decisión de la nueva ministra de Transporte ha sido oportuna y valiente.

Publicado el 22.03.2018

Comparte:     



Luis Larraín

La ministra de Transportes, Gloria Hutt, declaró desierto el proceso para licitar el Transantiago y anunció que se realizará una nueva licitación. Argumentó que el proceso que tuvo lugar en la administración de Michelle Bachelet se llevó a cabo en forma improvisada, sin considerar el interés de los usuarios y con los incentivos incorrectos, lo cual nos puede llevar incluso a la situación de mal servicio del año 2007.

La ministra explicó que el gobierno no está disponible para seguir parchando este sistema, pero sí para establecer las bases de un nuevo sistema basado en el interés de las personas, que acompañe el dinamismo de la ciudad, que permita cambiar rápidamente a los operadores que no funcionen, que incorpore buses de mucha mejor tecnología y que permita, también, las renovaciones de forma mucho más ágil. Aseguró la ministra Hutt que se ha elaborado un plan serio y responsable, que no sólo asegura la continuidad de la operación, sino que mejorará sustantivamente la calidad del servicio, incorporando buses nuevos en tramos relevantes.

El proceso de re-licitación vigente del Transantiago ha presentado una serie de problemas que generaron escepticismo respecto de la conveniencia de continuarlo y adjudicarlo. De partida, la licitación se realiza con casi tres años de retraso respecto de la fecha original. En segundo lugar, el proceso ha requerido el pronunciamiento tanto del Tribunal de la Libre Competencia como de la Fiscalía Nacional Económica. Algunas demandas incluso podrían llegar a la Corte Suprema.

La razón de ello es la falta de competencia en la industria local, la que se manifiesta en la baja cantidad de ofertas presentadas (seis oferentes para seis unidades de negocio). Esto se explica por las altas barreras de entrada existentes (la más importante es que los terminales de buses están en manos de los incumbentes) y por el gran tamaño de las unidades de negocio a licitar, con requisitos de experiencia difíciles de cumplir. Otro antecedente importante es que los actuales operadores que se presentan no compiten entre ellos, dejando una sombra de duda respecto de una eventual colusión. Es decir, los riesgos de judicialización del proceso y las consecuencias de ello son inminentes.

El diseño de las bases de licitación es deficiente: aumenta la flota de buses, pese a las aperturas de las líneas 3 y 6 de Metro; cerca del 65% del pago sería independiente de los pasajeros que se transporten, lo que es un factor adicional de congestión; y duplica costos conforme se siga extendiendo la red de Metro y trenes suburbanos en Santiago, ya que se introducen rigideces innecesarias en los planes operativos de los buses. Además, los plazos de los contratos son de diez años, dejando nuevamente capturado al sistema, a los usuarios y a las arcas fiscales.

A la luz de estos antecedentes, parecía prudente revisar el actual proceso y analizar qué es lo mejor para nuestra ciudad. La decisión de la ministra Gloria Hutt es, por lo tanto, oportuna y valiente.

Resulta, en ese sentido, incomprensible la pertinacia de quienes, habiendo participado en el diseño y la administración de la política pública más dañina para la población chilena desde hace mucho tiempo, insisten en su mantención sin considerar a los usuarios. Entre los que han criticado la decisión de la ministra Hutt está el ex ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo, quien en carta a *El Mercurio* intenta rebatir al investigador de Libertad y Desarrollo Rodrigo Troncoso señalando que sería un grave error suspender la licitación del Transantiago. Argumenta, primero, que es necesario aumentar la flota de buses, porque la creciente congestión en Santiago implica que se requieran más buses para otorgar la misma frecuencia. No dice, sin embargo, que más buses aumentan la congestión. Sobre la crítica de Troncoso al plazo de diez años de la licitación, Gómez-Lobo se defiende diciendo que estos plazos son estándares de la industria, porque corresponden a la vida útil de los buses y que reducir el plazo aumentaría los costos.

El ex ministro actúa como si Transantiago funcionara como un buen reloj y no hubiese cambios que hacer. El argumento del estándar de la industria podría ser atendible para un sistema que funcione en forma razonable, pero no para uno que está colapsado. Aún así, hay sistemas de transporte público con plazos de licitación de cinco años que funcionan bien. Es cierto que extensiones de los actuales podrían generar en lo inmediato mayores costos (lo que en gran parte es responsabilidad del retraso de la licitación), pero al menos no dejarán cautivos a los ciudadanos de Santiago por diez años más en un sistema que no tiene arreglo sin un cambio fundamental en su concepción.

La ministra Hutt, una experta en materia de transporte de nivel mundial, ha decidido tomar el toro por las astas e iniciar un plan para terminar con el calvario de los usuarios del Transantiago. Los autores de la peor política pública que se conozca en Chile la atacan, insistiendo en su modelo fracasado. El país ya no está para seguir tolerando sus intentos de engañar a la gente.

Luis Larraín, #ForoLibero