



DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Industria

Industria

Precios ofertados por buses diésel para Santiago ponen presión a eléctricos

Consortio de Volvo se lanzó con los valores de cuota de flota más bajos en las tres categorías de equipos en competencia para la Red Metropolitana de Movilidad.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Martes 15 de diciembre de 2020 a las 10:02 hrs.



Cerca de 2.000 equipos nuevos se integrarán al sistema capitalino. Foto: Agencia Uno

Compartir



En la industria había dudas si el mayor plazo de los contratos para los eléctricos es suficiente para hacer atractiva la inversión.

Se comenzaron a mover las fichas para participar en la licitación de operadores de vías de la Red Metropolitana de Movilidad (Red, exTransantiago). No solo por el inicio formal del concurso -con la publicación de las bases-, sino que los interesados ya están sacando cálculos para estructurar sus ofertas, después de conocerse los resultados de la primera parte del proceso, donde se seleccionaron los buses que están disponibles para el sistema.

Así, el gobierno seleccionó a distintos proveedores de equipos que, en base a una oferta económica específica, están disponibles para traer buses a diésel con tecnología Euro VI (baja en emisiones) y eléctricos.

Entre los análisis que ya se comienzan a realizar en la industria de operadores de vías está qué conviene más para entregar una oferta competitiva en la licitación, en base a una u otra tecnología, o mix

de ambas.

Una primera conclusión de los resultados del proceso es que los equipos eléctricos -puestos a disposición por BYD y el consorcio entre Kaufmann y Fotón-, tienen valores cuota muy por encima de cualquier rival Euro VI. Aunque eso era esperable -porque históricamente esa tecnología es más económica- Volvo agregó un ingrediente al entregar una oferta agresiva en comparación con los otros competidores, dicen en la industria.

Segmentos ofrecidos

Dependiendo de la zona de concesión, el sistema permite tres tipos de vehículos: la primera (A), con buses de 8 metros de largo; el segundo (B), con 12 metros, y el tercero (C), con articulados.

En el primer segmento, las ofertas de los dos consorcios ligados a Volvo tienen valores cuota inferiores a los \$ 2.000.000 mensuales. Kaufmann propuso un rango entre \$ 2.100.000 y \$2.200.000, y Scania estuvo en torno a \$ 2.240.000.

En la vereda eléctrica, la propuesta económica es la del consorcio Kaufmann-Fotón, con un piso que parte en los \$ 2.600.000. Esto es 23% más alto respecto de la menor oferta de los a diésel. BYD, la firma china que tiene mayor cantidad de buses operando actualmente en la capital en base a esta tecnología, propuso una cuota de \$ 3.700.000 mensuales.

Aunque entre operadores es sabido que los buses diésel son más económicos que los eléctricos en su inversión inicial, lo que -defienden sus promotores- se compensaría con menores gastos de mantención durante la vida útil del equipo, el desafío está en ver si eso es suficiente para presentar una oferta competitiva y ganarse una de las seis zonas que están en disputa.

Esto, porque en la industria había dudas si el mayor plazo de los contratos que se puede lograr al presentar un mix que incluya a lo menos 50% de equipos eléctricos -y otros incentivos que están puestos en las bases para optar por esta tecnología, como puntos adicionales en la evaluación-, sería suficiente para rentabilizar la inversión.

A estos factores, además, se le suma que la propuesta económica de Volvo, que también es uno de los que obtuvo mayores puntajes en la evaluación del concurso -con 87 sobre 100 puntos posibles-, le ha agregado un incentivo adicional para optar por la tecnología Euro VI.

Así, la estimación que hubo en la industria respecto de qué parte importante de los más de 2.000 buses que se recambiarán serían eléctricos, está en una suerte de espera mientras se configuran las ofertas para operar vías que deberían presentarse en mayo.



Gloria Hutt Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Red: en mayo se recibirán ofertas para

operar unidades equivalente a 29% del sistema

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) lanzó este martes la segunda parte de la licitación para renovar el sistema metropolitano de movilidad, con los contratos para operar vía. El llamado a concurso se publicó en el Diario Oficial, después que Contraloría tomara razón de las bases.

En un documento de 1.180 páginas, da detalles sobre los índices técnicos y económicos que deberán traer las propuestas de los participantes, donde también se suma el puntaje de los resultados otorgados a las tecnologías eléctricas y diésel de la licitación de flota. La idea es que los operadores hagan un mix entre ambas opciones.

El concurso tendrá un período de consulta hasta el 14 de enero. Luego se recibirán las ofertas entre el 3 y 7 de mayo, período en que se otorgarán los contratos en seis unidades de operación, equivalentes a 29% del sistema Red, exTransantiago.

Se espera que en esta carrera, los actuales operadores, como Metbus, STP, Redbus, Express, Subus y Vule, entren en competencia con nuevos actores interesados. El MTT destacó que el concurso elimina barreras de entrada.

El gobierno redujo los tamaños de las unidades de servicios a un promedio de 350 máquinas -antes tenían del orden de 1.300- en seis grupos que combina equipos de 8 metros, 12 metros y articulados.

El objetivo es que cada concesionario tenga una flota operativa base, que se compondrá de los buses suficientes para operar los servicios del MTT. Y después tendrá una reserva, que corresponde a máquinas adicionales para reemplazar cuando alguna no se encuentre en condiciones óptimas.

Los contratos bajarán de 10 a cinco años y serán renovables por un período idéntico si se cumplen con indicadores de calidad de servicio.

Para fomentar las flotas de buses eléctricas, se establece que quienes presenten al menos el 50% de su operación en base a esa tecnología, tengan contratos por siete años, renovables.

La ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, dijo que con esta licitación "podremos administrar por primera vez el sistema a partir de índices de calidad. Las empresas tendrán incentivos concretos para prestar servicios de calidad y, en el caso de que no lo hagan, el Estado podrá reasignar los buses y terminales a otra empresa, lo que permitirá que las personas cuenten con un mejor sistema de transporte".