



6.633,08

SP IPSA 4.842,26

BOVESPA 112.064,19

DÓLAR US \$7

VER MÁS

DIARIO FINANCIERO

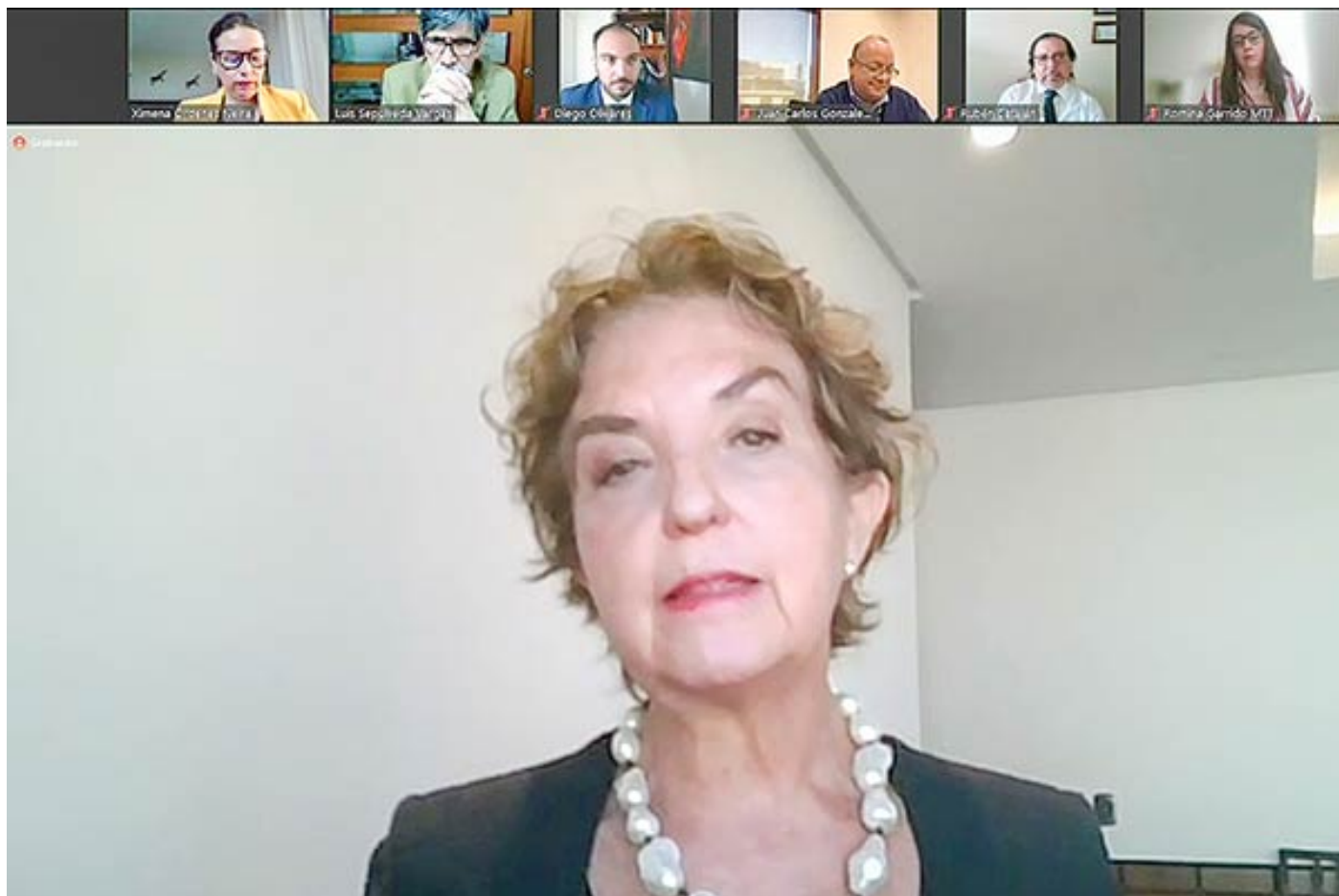
Inicio > Empresas > Industria

Industria

Senadores de oposición buscan frenar licitación de buses de Santiago por mayores costos

Juan Pablo Letelier presentó una moción con 22 firmas de apoyo. En tanto, Gloria Hutt dijo tener “plena conciencia de mantener los equilibrios del sistema”.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Jueves 25 de marzo de 2021 a las 04:00 hrs.



Compartir



Una dura derrota sufrió ayer la ministra Gloria Hutt en la Comisión de Transportes del Senado, en el debate sobre el balance de costos de la licitación de buses en curso.

A pesar de reunirse en dos ocasiones con los parlamentarios, no logró convencerlos de que su fórmula -que contempla mayores gastos en equipos- no se traducirá en futuras alzas de tarifa para los usuarios.

Esto motivó al senador Juan Pablo Letelier a presentar una iniciativa para frenar el concurso impulsado por el Gobierno, iniciativa que tenía 22 firmas de apoyo hasta el cierre de esta edición.

COMPARACIÓN DE PRECIOS DE BUSES, SEGÚN TIPO DE CONTRATO CON EL GOBIERNO

Unidades eléctricas

MARCA	TIPO DE CONTRATO	COSTO TOTAL VIDA ÚTIL (US\$)
BYD	Licitación	899.640
Fotón	Licitación	699.484,80
BYD	Renovación 09/01/2019	619.032,30
Yutong	Renovación 09/01/2020	490.288,30
Yutong	Renovación 07/02/2019	484.416
King Long	Renovación 17/12/2019	476.724
BYD	Renovación 26/06/2020	500.699,60
BYD	Renovación 30/09/2019	495.301,80
	Promedio Provisión	511.077
	Delta de Costo Total vs mejor oferta	37%
	Delta de Costo Total vs segunda oferta	76%

Unidades a diésel

MARCA	TIPO DE CONTRATO	COSTO TOTAL DE VIDA ÚTIL (US\$)
Scania	Licitación	372.312
Scania	Licitación	371.502
Kaufmann	Licitación	329.844
Kaufmann	Licitación	327.378
Volvo	Licitación	316.549,20
Volvo	Licitación	315.332,40
Volvo	Renovación Subus 20/03/2019	297.480
Kaufmann	Renovación Vule 16/05/2019	296.431,20
Kaufmann	Renovación Redbus 16/05/2019	294.337,20
Kaufmann	Renovación Metbus 16/05/2019	292.514,40
Kaufmann	Renovación STP 16/05/2019	292.514,40
Scania	Renovación Redbus 13/02/2020	279.064,80
	Promedio Provisión	292.057
	Delta de Costo Total vs mejor oferta	8%
	Delta de Costo Total vs mayor oferta	27,50%

“Se ha impuesto un modelo de licitación con rigideces y condiciones sobre la mantención que en nada mejoran el servicio del usuario y que obligan a incurrir en costos mayores; por ejemplo, repuestos y suministros originales provistos exclusivamente por el representante de la fábrica”, señala el documento de cuatro páginas presentado por el senador.

Y añadió: “Es incomprensible la actitud pasiva del Ministerio de Hacienda y Dipres frente a la licitación, quienes son los que deben clarificar por qué se optó aumentar unilateralmente los costos al Estado al fijar parámetros financieros que van contra el interés público”.

El conflicto

El debate sobre el alza de costos en el sistema partió el 23 de diciembre, cuando Carlos Melo y Guillermo Muñoz, exautoridades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) durante la administración de Michelle Bachelet, solicitaron reunirse con los senadores para presentarles una comparación de los contratos que se pagan por los valores-cuota de los buses renovados, versus los propuestos en la licitación.

Estos expertos dijeron que los rangos de precios varían entre un 8% y un 70% más según el tipo de tecnología, aunque en algunos casos podría ser incluso mayor (ver tablas). Todo ello consecuencia de los overhaul comprometidos por los proponentes, donde cada fabricante debe hacerse cargo de los mantenimientos para extender la vida útil de su máquina.

Estos argumentos encendieron la alarma en el Congreso, desde donde se decidió pedir explicaciones al ministerio. Ayer, la titular defendió su modelo, argumentando que se elaboró una fórmula en que “los costos son cubiertos por la Ley de Subsidio (...) Tenemos plena consciencia de mantener los equilibrios del sistema”.

En su exposición, Hutt explicó que el concurso contempla dividir en dos el proceso: por un lado define el rol de los concesionarios y, por el otro, crea la figura de suministrador de flota para que el Gobierno pueda tener mayor control sobre las operaciones. Pero este último punto es el que genera las mayores dudas entre los senadores. “El modelo propuesto no es transversal y se hizo sin acuerdo. Esto podría amarrar a los próximos cuatro gobiernos por falta de consenso (...) Se basa en criterios técnicos discutibles”, criticó Letelier.

A juicio de un operador que sigue de cerca el proceso, la gran diferencia de los valores-cuota se produce porque los fabricantes interpretaron de formas muy diversas el documento, ya que los overhaul eran poco claros. Por ejemplo, BYD hará cambio de carrocería y de batería a los siete años, y Fotón decidió extender garantía para lo primero y renovar solo lo segundo.

Según Melo, el problema se generó en la discusión previa de los contenidos esenciales de ambas licitaciones, porque el MTT entregó muy pocos detalles sobre el sistema en comparación con las bases.

“El ministerio no realizó una evaluación amplia del nuevo modelo con todos los actores previo a lanzar los procesos de licitación. Esto ha generado dudas en algunos parlamentarios, que son actores clave porque por ellos pasa la Ley de Subsidio. El diseño del modelo del transporte público de Santiago no debiese ser decisión exclusiva de una administración, sino producto de un consenso entre diversos actores, y en eso el Gobierno debe trabajar”, sostuvo el académico.