



Inicio > Empresas > Industria

Industria

Gloria Hutt y renovación del sistema de transporte: "Con esta nueva licitación de buses, dejaremos atrás el Transantiago"

La titular de Transportes resalta la alta competencia que se logró durante el proceso y dice que "los nuevos interesados son operadores internacionales que nos ayudarán a empujar la calidad en el sistema".

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Domingo 22 de agosto de 2021 a las 20:30 hrs.



Foto: Julio Castro

Compartir



A pocos meses de dejar el cargo, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, está en la recta final de la licitación para renovar 2.030 buses en la Región Metropolitana. Un largo camino que partió en marzo de 2018, cuando asumió la cartera y declaró desierto el concurso de la administración anterior.

Su plan consistió en armar una nueva fórmula que resultó en la división del proceso en dos partes: primero creó la figura del suministrador de flota y luego la de concesionarios de vías.

“Si ingresan estos concesionarios, subirán la vara porque impondrán protocolos y formas de funcionamiento superiores”.

Este mecanismo inédito la puso bajo la lupa de la industria. Por lo mismo, en esta segunda fase del concurso -relacionado al interés de compañías por operar-, la ministra estuvo hasta tarde el día jueves revisando la recepción de propuestas. Y contó que, cuando vio que cinco de los siete interesados iniciales ingresaron sus ofertas, se sintió satisfecha.

***Te puede interesar:* Transantiago: Turbus entra a la carrera para operar buses y Express se queda sin operaciones**

Así, el viernes, durante la ceremonia de Apertura de las Ofertas Técnicas de la Licitación de Concesión de Vías, se dio a conocer que tres postulantes son entrantes: el consorcio Nextbus (Turbus-Alsa), el Grupo Metropol (argentino) y Ascendal (ingleses-australianos). Ellos se enfrentarán a dos de los tres operadores actuales: Redbus Urbano y STP.

El tercer rival, Express Santiago Uno, no pujó por ninguna de sus unidades de negocio, dejando sin aclarar su permanencia en Chile. La compañía de los colombianos Carlos y Francisco Ríos, que incluye también a Alsacia, tuvo un conflictivo paso por el país que terminó en una derrota contra el Estado de Chile en los tribunales del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (Ciadi).

- ¿Cuál es el balance de la licitación?

- Estoy satisfecha de haber llegado a este punto. Este no es un concurso cualquiera, porque no es una edición de un modelo vigente, sino que es un cambio completo de la estructura y propuesta de gestión del transporte público de pasajeros. Por lo mismo, hubo una larga etapa

de desarrollo que involucró un análisis en el soporte legal, de contrato, bases, riesgos, proyecciones financieras. Fue muchísimo trabajo.

La apuesta del ministerio era ofrecer una calidad de servicio superior para las personas, y que las empresas entendieran y valoraran el nuevo modelo. Todo eso se logró y eso me pone contenta.

En total hubo 16 ofertas y en algunas unidades de negocios incluso se generó mucha competencia con cinco postores distintos. Eso nos puede llevar a niveles de costos inferiores a los que tenemos.

- Respecto al tema de la competencia, ¿cómo se cumplió ese objetivo?

- En todas las unidades de negocios, salvo por una, hay más de un competidor; eso objetivamente es mayor competencia. De estas ofertas hay tres nuevos operadores en un contexto muy difícil, con la baja de demanda y la pandemia. Por eso la señal que dan es muy positiva.

Además, estoy contenta porque los nuevos interesados son operadores internacionales que nos ayudarán a empujar la calidad en el sistema por su alto nivel de operación. Son un aporte porque, incluso, generarán un efecto en las unidades que no están en la licitación, pero que son parte del sistema. Si ingresan estos concesionarios, subirán la vara porque impondrán protocolos y formas de funcionamiento con rigor de cumplimiento superiores.

- ¿Cuál es su análisis sobre la decisión que tomó Express de no presentar una oferta?

- Presentar o no oferta es una decisión corporativa de cada empresa. Nosotros nos preocupamos de los oficios mientras estén dentro del sistema de transportes. Que continúen o no, es un asunto del que no puedo opinar.

- ¿Cómo este recambio de buses se hace cargo del malestar hacia Transantiago?

- Hemos actuado por varias vías. En la encuesta de satisfacción de noviembre de 2020 logramos superar la barrera de la nota 5, ya que todas las unidades tuvieron una ponderación superior. Esto refleja que las personas, en promedio, tienen una mejor valoración del sistema.

Sin duda, nos queda mucho por avanzar, pero gradualmente hemos cambiado la percepción de pesadilla que tenía el sistema en su origen. Esta licitación ayudará a avanzar en ese cambio para

dejar atrás a Transantiago.

El siguiente paso para cerrar el capítulo del sistema está bastante avanzado. Se trata del segundo concurso para renovar otros 2.000 buses. Es posible que nuestra administración no reciba las ofertas del próximo proceso, pero dejará el camino listo para que la que viene. A fines de año publicaremos las bases y dejaremos la licitación andando.

Con este nuevo paso dejaremos atrás el Transantiago. Hasta ahora tenemos casi un 70% del sistema renovado y la segunda licitación completará el recambio.

- ¿Cómo afectarán estos cambios a los gastos del sistema?

- Estamos trabajando en cambios con el mismo presupuesto estipulado por la ley de subsidios. Nuestra apuesta para diseñar el proceso de transformación es sostenible con estos recursos. Las finanzas del sistema en este momento tienen muy buena salud y esperamos tener un buen equilibrio.

No deberíamos salirnos del margen; esa es la expectativa. Aún falta abrir las ofertas económicas para confirmar que eso ocurra, pero dada la configuración de las propuestas es posible que nos mantengamos en el mismo rango. El costo final del sistema lo sabremos dependiendo del número de buses y la tecnología que escoja el concesionario, porque reflejará el valor-cuota que pagará el subsidio.

Te Recomendamos