

Inicio > Empresas > Industria

Industria

## Gobierno prepara ley corta para financiar el exTransantiago y acusa falta de renovación de flotas de buses

Directora de la DTPM, Paola Tapia, alista plan para reemplazar 1.000 vehículos en la Región Metropolitana que terminaron su vida útil.

Por: Magdalena Espinosa | Publicado: Lunes 9 de mayo de 2022 a las 04:00 hrs.



Paola Tapia, Directorio de Transportes Público Metropolitano. Foto: Veronica Ortiz

Compartir



A contrarreloj, el gobierno de Gabriel Boric enviará una ley corta al Congreso para extender la normativa vigente que permite entregar un subsidio al exTransantiago, el cual vence en diciembre de 2022 y que permite financiar el 60% del sistema con una inyección de unos US\$ 800 millones.

Dada la relevancia de los montos comprometidos, el Ministerio de Transportes prevé que la discusión de fondo será más larga y, por lo mismo, busca dar más oxígeno a través de una legislación transitoria.

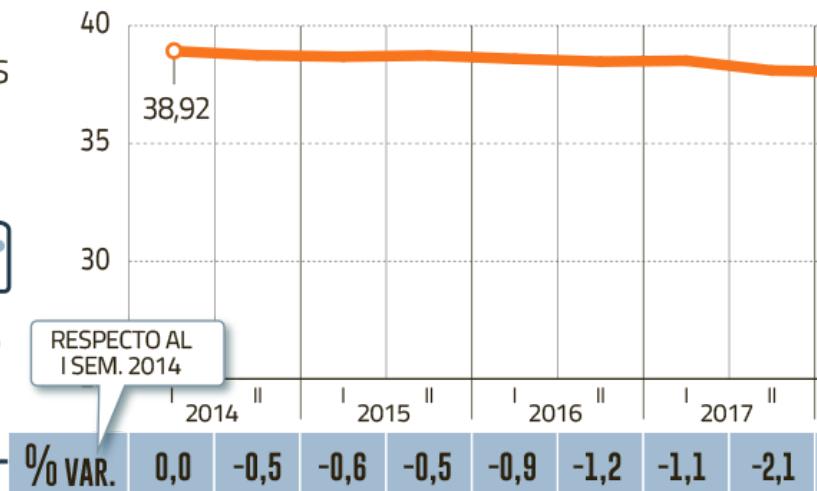
US\$ **800** MILLONES  
SERÁ EL FINANCIAMIENTO

**“Esa falta de renovación se debe a que en 2017 no se hizo la licitación y perdimos tiempo valioso”, criticó Tapia.**

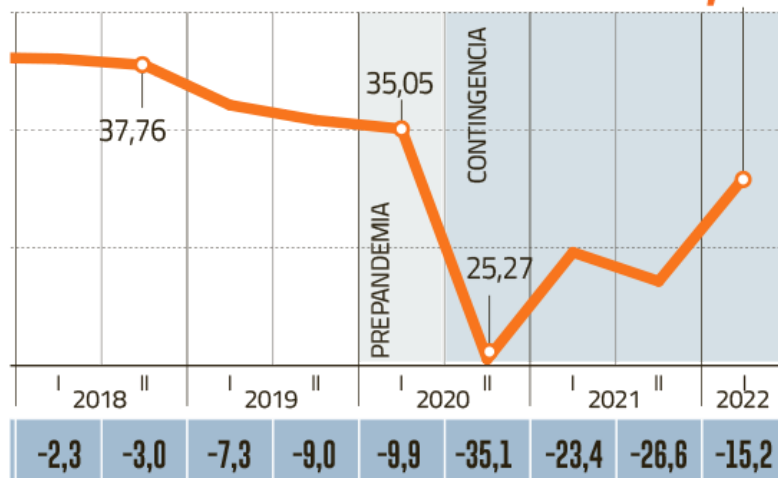
**38,92** KILOMETROS  
RECORRIDOS  
POR LOS BUSES EN LOS ÚLTIMOS  
OCHO AÑOS



FUENTE: DTPM



**33,01**



“El subsidio es esencial para la operación, casi no hay un sistema de transporte en el mundo que se sustente sólo de las tarifas de los usuarios y Santiago no es la excepción. El gobierno anterior no dejó ningún proyecto de ley y tampoco nos entregó una propuesta, pese a que todos sabían que en 2022 vencía la normativa. Por eso, nuestra prioridad es presentar a la brevedad una ley corta para extender los recursos”, dijo la titular del Directorio de Transportes Público Metropolitano (DTPM), Paola Tapia.

La iniciativa aún está en diseño, y Tapia anticipa que el plazo de la extensión será un tema que se discutirá en el Congreso. Respecto a la cifra, explicó que si bien replicará el monto actual, al mismo tiempo buscará generar ahorros. “Vamos a ser más eficientes con el subsidio



## La renovación de buses

La exministra de Transportes del segundo mandato de Michelle Bachelet lanzó un duro diagnóstico de la gestión del gobierno anterior, no sólo por la falta de normativa sobre el financiamiento, sino porque se dejaron en operación 1.000 buses con más de 12 años de antigüedad. Incluso, 57 de ellos datan de 2005.

“Esa falta de renovación se debe a que en 2017 no se hizo la licitación y perdimos tiempo valioso”, criticó Tapia.

De acuerdo con los cálculos de la directora de DTPM, en 2022 el 35% de la flota del Transantiago superará su vida útil, plazo que da urgencia al inicio de una renovación.

La autoridad remarcó que se necesita un recambio adicional a los buses que quedaron comprometidos por la exministra Gloria Hutt con la licitación realizada en su periodo, porque la entrada de esas unidades no coincide con la totalidad del porcentaje que vencerá en diciembre. ¿El problema? Algunos de los operadores que tienen estas máquinas en la calle funcionan con cláusulas de contrato extendidas y no participaron del concurso.

“Nuestro plan es que, en paralelo, impulsaremos la renovación de los buses más antiguos, partiendo desde ya con estas 1.000 unidades. Lo haremos de manera gradual”, explicó Tapia.

En el mediano plazo, la titular de la DTPM espera introducir 2.600 buses, lo cuales se sumarán a las 1.400 unidades que renovó la administración anterior mediante la extensión de contratos.

Respecto a impulsar un segundo proceso licitatorio bajo el modelo que separa el suministro de flota y crea la figura de concesionarios, Paola Tapia aseguró que están analizando la fórmula. “Este concurso es un experimento, no existe en ninguna parte del mundo. A diferencia del gobierno anterior, vamos a implementar esta política pública porque creemos en la continuidad, pero lo haremos de manera responsable y la evaluaremos”, expresó.

## Menos kilómetros



Santiago. “Esto se hizo previo a la pandemia, entre 2018 y 2019, lo que cuadriplica las disminuciones que se ejecutaron en el gobierno de Michelle Bachelet. La única justificación aparente es que buscaron reducir los costos del sistema a costa del usuario”, criticó.

Tapia asevera que la situación es “brutal” ya que, según su análisis, la reducción de kilómetros recorridos en los días laborales es de 7%, mientras que en los fines de semana es de 20%. De hecho, explicó que en julio se presentarán los nuevos programas de operaciones que incluyen 18 correcciones al sistema anterior, con más servicios y recorridos.

## Evación del sistema sube al 35%

Antes del estallido social y la pandemia, el gobierno había avanzado en fórmulas para disminuir la evasión del pago del pasaje de buses. No obstante, los operadores informaron a la nueva autoridad que durante los últimos dos años este indicador se disparó. La directora de DTPM, Paola Tapia, confirmó que hay un 35% de evasión en Santiago.

El desplome de la demanda, en conjunto con la alta evasión puso en aprietos a los concesionarios. Para impedir su insolvencia, a fines de 2019 la ministra Gloria Hutt cambió la fórmula de transacción, sustituyendo el desembolso de Pago por Pasajeros Transportado (PPT) -que equivalía al 70%- por el Pago por Kilómetro Recorrido (PKR) -el restante 30%-. Esta fórmula se mantiene hasta hoy.

Cuando entre en vigencia la nueva licitación, los operadores contarán con un esquema donde el 90% de sus ingresos será por kilómetro recorrido, modelo que incentiva a los buses a estar en la calle y cumplir con los indicadores de frecuencia. Mensualmente ingresan al sistema cuatro millones de validaciones; en cambio, antes de la propagación del Covid-19 la cifra era de seis millones.

La meta de Paola Tapia es incrementar las transacciones de la tarjeta BIP a cinco millones a fines de 2022.