

FICHA 1 - TRANSPORTES Y MOVILIDAD URBANA

¿Cuál es la importancia de cada actor para una buena organización del transporte?

CONTEXTO

La modernización y el rediseño de redes de transporte, así como la integración de proyectos de transporte estructurante (tranvías, metro, BRT) acompañan, a través de sus externalidades positivas, no solo la evolución o el crecimiento de las ciudades sino también el desarrollo económico, social y humano. Entre los ejemplos destacables en América Latina, la creación del Transmilenio en Colombia el año 2002 tuvo impactos urbanísticos, económicos, ambientales y sociales considerables que reestructuraron completamente la ciudad de Bogotá.



Fuente: Sitio Transmilenio

La importancia de los impactos relacionados a estas transformaciones hacen que proyectos de transporte no pueden ser considerados solo a través de Iniciativas Privadas y que es necesario implicar más el sector público. Además, se puede notar que muchas de estas Iniciativas Privadas terminan abandonadas o bloquean y esconden proyectos de interés público necesarios para el buen desarrollo de una ciudad, región o país.

Sin el apoyo del sector público, el financiamiento de los transportes públicos es también problemático, entre otros en Santiago, lo que tiene repercusiones no solo sobre la calidad del servicio sino también sobre los usuarios. Los autobuses en Santiago, por ejemplo, son a menudo criticados por su mala calidad, sus frecuencias insuficientes. Como consecuencia, existe una oferta limitada de soluciones de transporte (poco o ningún tranvía, teleférico, tren urbano,...).

PLAN DE ACCIÓN

El sistema de Iniciativa Privada y más precisamente las ofertas en concesión han demostrado tener múltiples ventajas a nivel mundial:

- **Económicas:** las entidades públicas tienen acceso a financiamiento privado, los cuales otorgan la posibilidad de realizar obras de gran envergadura sin generar un endeudamiento de la entidad pública.
- **Técnicas:** la responsabilidad de la coordinación y de los interfaces entre las diferentes partes del proyecto se transfieren al concesionario. Este concesionario es una empresa cuidadosamente seleccionada con amplias referencias en el rubro, lo que asegura un resultado técnico óptimo.
- **Plazos:** al tener una única entidad a cargo de toda la gestión del proyecto, los plazos de realización son

muy optimizados en comparación con un esquema tradicional de contratación en varios lotes gestionados por una entidad pública.

En Chile, además de las ventajas propias de un sistema en concesión, el sistema de Iniciativa Privada, presenta las ventajas siguientes:

- **Abierto:** la postulación a una Iniciativa Privada en Chile es muy fácil y muy frecuente. Como consecuencia, muchos estudios son realizados y pueden ser después disponibles para todos.
- **Reglas claras:** las reglas de funcionamiento son claras, el incentivo a la ingeniería bien definido y las etapas que cumplir preestablecidas.

Sin embargo, las limitaciones siguientes parecen perjudicar la concretización de estas iniciativas:

- **Selección:** al abrir la postulación a cualquier tipo de entidad, se pueden encontrar entidades cuyo proyecto tiene un real interés para el país pero que sin embargo, no tienen capacidades (técnicos principalmente) suficientes para la realización y la gestión de un proyecto tan complejo. Resulta que las ofertas no se concretizan en la mayoría de los casos en licitaciones públicas.
- **Coordinación:** con el fin de ser un éxito inmerso dentro de una visión de largo plazo de planificación urbana, estos proyectos requieren una coordinación fina entre todos los actores: Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Ministerio de Vivienda, Sectra, Intendencia, municipalidad, otros colectivos a cargo de modos de transporte complementarios (bus, colectivos, taxis...). Por eso, parece necesario implicar más el sector público.
- **Riesgos:**
Demanda: los riesgos (y oportunidades) de demanda deben ser compartidos entre la entidad pública y el concesionario ya que existen una multitud de elementos externos que pueden impactar a largo plazo la demanda o número de pasajeros. En numerosos proyectos, existen mecanismos que permiten compartir el riesgo/oportunidad de demanda (túnel de demanda, pago asegurado a nivel de la deuda...). Por ejemplo, cuando la demanda es más de 20% superior a lo previsto, se otorga reducción del pago al concesionario y cuando la demanda es más de 20% menor a lo previsto, se otorga una compensación.
Expropiación: deben existir mecanismos legales claros y eficaces para poder realizar las expropiaciones necesarias en plazos determinados. Es recomendable que estas sean a cargo de un ente público.
- **Económico:** el modelo de Ingreso Total Concesión (ITC), no es adaptado a concesiones Ferroviarias ya que el nivel de costo tiene muchas variaciones de un año al otro por el efecto de la media vida de los activos (trenes) y gestión de obsolescencia.

PROPUESTA

Las concesiones de transporte urbano responden a una necesidad del sector público. Las diferentes gradualidades de PPP (BOT, DBOT, concesiones, etc.) y lo que contienen (vehículos y/o estaciones y/o sistemas de pago, administración de flota, de información usuarios) tienen que ser propuestas por las autoridades, en particular por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y con los montos y tipos de financiamientos necesarios para su implementación y operación.

ACTORES RELACIONADOS

Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Operadores de transportes públicos