



Gloria Hutt, ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

SENTANDO LAS BASES PARA EL FUTURO

LA MINISTRA GLORIA HUTT SE REFIERE A LOS DESAFÍOS DEL SECTOR. LA NUEVA LICITACIÓN DEL TRANSANTIAGO, LA ENTRADA EN VIGENCIA DEL PLAN DE TRANSPORTE TERCER MILENIO Y LA AMPLIACIÓN DEL METRO SON ALGUNOS DE LOS TEMAS QUE MARCARÁN LA AGENDA EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. “LAS CIUDADES MÁS DENSAS NECESITAN ESPACIOS PÚBLICOS DE MUY BUENA CALIDAD, PORQUE EN ELLAS LA VIDA SE HACE PUERTAS AFUERA”, AFIRMA.

— Por Jorge Velasco_Fotos Vivi Peláez —

“El foco del ministerio para este año está puesto en redoblar los esfuerzos para mejorar el transporte público y conectar aún más a los chilenos”, afirma la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt. Subsecretaria de esta misma cartera en el anterior gobierno del Presidente Sebastián Piñera y ex integrante del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), esta ingeniera civil de la Pontificia Universidad Católica realizó un amplio recorrido en la asesoría en transportes antes de ocupar su actual cargo.

Sus objetivos en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) son amplios. Buscará, por ejemplo, instalar el plan de Transporte Tercer Milenio (TTM), que pretende –entre otros aspectos– movilizar a las personas en ejes estructurantes basados en rieles (trenes, Metro y tranvías), con sistemas multimodales complementarios y un fuerte énfasis en el fortalecimiento de los núcleos urbanos regionales.

También hará hincapié en la seguridad vial, trabajando aspectos como la reducción de velocidad para los vehículos motorizados en las calles, mejoras en la señalización en las ciudades y en las zonas urbanas y el incentivo al manejo consciente. “Todo esto tiene que ver con nuestra visión de la ciudad. Las ciudades más densas necesitan espacios públicos de muy buena calidad, porque en ellas la vida se hace puertas afuera en mayor medida”, comenta Gloria Hutt.

A estos aspectos se suma también el desarrollo de los puertos en la zona central del país. “Creemos que hay que avanzar en mayor capacidad portuaria, específicamente en el Terminal 2 de Valparaíso, que ya está adjudicado. Queremos promover que se empiece a construir, porque desde que se comenzó a hablar de él han pasado ocho años y no se ha puesto ni un pilote. También nos gustaría fortalecer una red ferroviaria, particularmente con trenes de cercanía y conectividad de carga a los puertos”, agrega la ministra.

DEL TRANSANTIAGO AL TTM

Los primeros 100 días de trabajo de la ministra Hutt al mando del MTT han sido intensos. En este contexto, uno de los temas que se ha tomado la agenda de estos meses ha sido el Transantiago. En marzo el gobierno decidió declarar desierto su proceso de licitación, luego de que este fuera suspendido por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC).

¿Cuál es su evaluación de estos primeros tres meses de gobierno?

Hemos reactivado proyectos que nos importan mucho en el ámbito de la seguridad. Está, por ejemplo, el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI). Cuando uno baja la velocidad de circulación en las vías urbanas, necesita también tener una fiscalización eficaz. Este centro automatizado

permite controlar la velocidad con cámaras, no con el espíritu de ser “cazabobos” ni de recaudación, sino de tener un centro de control externo, que es el que registra las infracciones y las manda a los infractores. Cuando el tiempo que pasa entre la infracción y la sanción es corto, las personas corrigen su comportamiento. Pero cuando transcurre mucho tiempo, no asocian directamente la infracción con el comportamiento y no se produce un cambio en el hábito.

También respaldamos el proyecto de ley de disminución de velocidad de los vehículos, de 60 km/h a 50 km/h en áreas urbanas. Se aprobó en el Senado y ahora pasó a la Cámara de Diputados. Este año se aprobó el proyecto de Ley de Convivencia Vial, que establece condiciones de circulación para las bicicletas y que prácticamente las obliga a bajar a la calle. Entonces, si mantenemos la velocidad máxima en 60 km/h para los vehículos motorizados, el riesgo es muy alto, porque un atropello a un ciclista a esa velocidad tiene una probabilidad importante de ser grave. En cambio, si la bajamos a 50 km/h disminuye mucho.

Asimismo, hemos propuesto cambios en los directores de las empresas portuarias y ferroviarias, para fortalecer la gestión y sacar adelante los proyectos que planteamos en el programa de gobierno. Y presentamos una parte del plan Transporte Tercer Milenio, que corresponde a las nuevas líneas



La ministra Gloria Hutt evalúa positivamente sus primeros 100 días de gestión.

SERVICIOS 5G

Una de las tareas del MTT para los próximos años será el impulso de la tecnología 5G en Chile. “En esta plataforma se mueven grandes volúmenes de datos. Está orientada a usos como telemedicina, educación a distancia y vehículos autónomos, servicios para los cuales se necesita que la respuesta sea muy rápida y que la transmisión sea muy estable, por lo que se requiere un tipo de soporte de muy alto nivel”, explica Gloria Hutt. Se ha establecido un grupo de trabajo entre la Subsecretaría de Telecomunicaciones y las empresas proveedoras, con el fin de discutir cuáles serían las medidas más efectivas para realizar inversiones en esta materia.

“Se precisan grandes inversiones y una cantidad enorme de antenas nuevas de características distintas a las actuales. Por otro lado, para dar estos servicios de 5G se necesitan un espectro y banda definidos. En el mundo hay distintas alternativas y nosotros tenemos que tomar una definición”, agrega.

no funciona se puede reemplazar fácilmente, porque los buses y los terminales pertenecen al sistema. Entonces, la barrera de entrada, que es la que objetó el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, se elimina y la administración del sistema de transporte público queda con mucha más capacidad de gestión por calidad. Al tener unidades más pequeñas, contratos más cortos y con la posibilidad de medir por cumplimiento de índices de calidad, si alguien no cumple es más fácil de reemplazar. Presentaríamos las bases para hacer el llamado a ofertas en el último trimestre de este año.

¿Qué problemas sigue teniendo el sistema y cómo esperan solucionarlos?

Un problema que es bien importante es cómo cambiamos la variable de gestión. Es una distorsión que ha mantenido el sistema sin poder avanzar mucho más en calidad. Creemos que es uno de los cambios importantes que tenemos que hacer.

Actualmente, hay índices de calidad de servicio que influyen en el pago, pero la

"CREEMOS QUE LA INVERSIÓN privada es necesaria y vamos a tratar de fortalecerla en Metro y ferrocarriles".

de Metro. Son las líneas 8 y 9, que van a La Florida y La Pintana, respectivamente, y la extensión de la Línea 4 hasta Bajos de Mena.

¿Cuál es la situación del Transantiago?

La licitación del Transantiago entró en una complejidad legal tan difícil de resolver que solamente dejaba el camino de declarar-la desierta. Eso abrió la posibilidad de revisar el modelo de negocios con el cual se estaba llamando a la licitación. Históricamente, los contratos tenían amarrada la operación con los activos (buses y terminales). Entonces, un mismo operador tenía los terminales y los buses y hacía la operación en unidades

geográficas grandes, lo cual no es la mejor solución cuando el Estado quiere sancionar o mejorar la calidad. Cuando un operador tiene unidades geográficas tan grandes y el operador es dueño de todos los activos, no hay ninguna posibilidad de reemplazo, porque no hay cómo sustituir una amplia cantidad de activos y cobertura de la operación.

Lo que nosotros hicimos ahora y que estará en la licitación que viene, consiste en cambiar este modelo de negocios por unidades más pequeñas, contratos de menor duración y licitar la operación en forma separada de los activos. De esta manera, un operador que

"CON TRANSPORTE TERCER

Milenio reconocemos que la ciudad, diez años después, es de otro tamaño, más grande y más densa y necesitamos concentrar a los pasajeros en ejes de alta capacidad y esos son principalmente redes de Metro".

variable de gestión que finalmente termina mandando la mayor parte del tiempo es el control del déficit. Cuando hablamos del control del déficit nos referimos, por ejemplo, a cuando se quiere implementar una medida de mejoramiento, pero solo se hace si no afecta al déficit financiero. No desconocemos la importancia del control de las finanzas, pero lo que estamos tratando de hacer es que dentro del mismo marco presupuestario podamos hacer un cambio para que la variable de control más importante sea el índice de calidad.

Por otra parte, entre las carencias del sistema creo que necesitamos una respuesta de mejor nivel a las expectativas de las personas. Hay operadores que cumplen bastante bien con los índices de frecuencia y regularidad, pero todavía hay una brecha de calidad importante percibida en los buses. Cuando los usuarios ocupan el Metro tienen un estándar de calidad que es reconocido como de buen nivel. Pero al combinar con un bus tienen la

sensación de que es un retroceso. Las condiciones físicas del bus y el espacio interior no siempre son las más adecuadas o no son las que acompañan las expectativas de las personas. Eso se mejora renovando la flota. En este caso, tenemos una oportunidad especial, porque los contratos originales del Transantiago empezaron a llegar a su fin este año.

¿Qué va a pasar con el Transantiago y el Tercer Milenio?

Cuando hablábamos en la campaña presidencial del fin del Transantiago, no nos referíamos al final del sistema de buses en Santiago, pero sí del modelo de diseño original del sistema que está funcionando ahora. Eso es el fin del Transantiago en el sentido de que los contratos van a cambiar bastante. No sabemos si se seguirá llamando Transantiago, pero el concepto original con el que se estructuró el sistema es lo que será diferente. En la propuesta del Transporte Tercer Milenio reconocemos que la ciudad, diez años después, es de otro tama-

ño, más grande y más densa y necesitamos concentrar a los pasajeros en ejes de alta capacidad y esos son principalmente redes de metro. Los buses son un complemento para llegar a las áreas menos densas.

EL AVANCE DEL METRO

Entre diciembre y enero se inaugurará la Línea 3 y se iniciarán las obras para su extensión hacia Quilicura. A su vez, en su cuenta anual, el presidente Piñera anunció la construcción de las líneas 8 (Providencia-Puente Alto) y 9 (Santiago-La Pintana) y la extensión de la Línea 4 desde la Plaza de Puente Alto hasta el sector de Bajos de Mena. De esta manera, el Metro pasará de la actual red de 118 kilómetros a una de 215 kilómetros en 2026. Ese crecimiento incluye, además, la ejecución de la Línea 7 (Renca-Vitacura) y las extensiones de las líneas 2 (de La Cisterna a San Bernardo) y 3 (de Los Libertadores a Quilicura).

¿En qué están las nuevas líneas de Metro?

La Línea 7 está con algunos inicios de obra y con la ingeniería avanzada. Las líneas 8 y 9 tienen que empezar su ingeniería de detalle ahora y esperamos que en nuestro período queden iniciados los trabajos. Es posible que la extensión de la Línea 4 a Bajos de Mena sea más rápida. Todavía no hemos definido exactamente cómo se va a resolver, pero dado que es una extensión y un área con menos complejidad, es posible que se produzca a mayor velocidad. El objetivo es que estas líneas estén operando en 2026.

¿Qué medidas van a tomar para disminuir problemas como los de la Línea 6?

Las definiciones de la Línea 6 se tomaron hace varios años y ha habido avances de tecnología importantes desde entonces. Hay un aprendizaje en su puesta en marcha y la Línea 3 debiera tener mejoras en aspectos técnicos que a veces son bastante finos. Por eso, las pruebas de la Línea 3 comenzarán mucho antes de la apertura al público.

¿Se piensa hacer algo con la Línea 1?

El eje oriente-poniente es el más cargado de Chile. La Línea 1 ya ha dado lo máximo que puede en su capacidad y por eso se está desarrollando la Línea 7, que entrega capacidad adicional en este eje. Y también las mejoras en servicios en superficie apuntan a ser un buen suplemento de la Línea 1. En la medida en que se tengan buenos buses y bien controlados los corredores, también se aumenta la capacidad en esos mismos ejes.

RED FERROVIARIA

"No tengo dudas de la necesidad de una buena red ferroviaria, especialmente en la macrozona central, para conectar los puertos y ofrecer servicios de pasajeros. Para estos últimos nuestra visión es que hay que avanzar en trenes de cercanía como es Santiago-Nos-Rancagua, que son de distancias medias y cortas y movilizan grandes cantidades de pasajeros. En la misma línea estaría Santiago-Padre Hurtado-Melipilla o algunos tramos como podría ser Osorno-Puerto Montt. Como tienen altos volúmenes de demanda, es más viable financiarlos. La estrategia para pasajeros es avanzar en trenes de cercanía y después unir algunos tramos de ellos", explica la ministra Gloria Hutt.

¿Cómo se pueden materializar estos proyectos?

Los proyectos ferroviarios necesitan respaldo del Estado. Por lo general, es así en todo el mundo. Una primera definición es cuál va a ser el compromiso de recursos del Estado. No son recursos frescos y en general es endeudamiento de EFE contra aportes futuros.

¿Es una opción el financiamiento vía concesiones?

Es una opción tanto para el Metro como para ferrocarriles. Creemos que la inversión privada es necesaria y vamos a tratar de fortalecerla en ambos casos. No tenemos líneas de Metro concesionadas, pero es una alternativa que vamos a explorar. Hay casos exitosos en que el privado no solo construye, sino que también opera la línea.