

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 366^a

Sesión 6^a, en miércoles 4 de abril de 2018

Especial

(De 12:17 a 14:53)

*PRESIDENCIA DE SEÑORES CARLOS MONTES CISTERNAS, PRESIDENTE,
Y CARLOS BIANCHI CHELECH, VICEPRESIDENTE*

SECRETARIO, EL SEÑOR MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA.....	675
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	675

III. ORDEN DEL DÍA:

Análisis de licitación del sistema de transporte público urbano que opera en el área metropolitana de la ciudad de Santiago (Transantiago).....	676
Proyecto de acuerdo de los Senadores señoras Allende, Goic, Muñoz, Órdenes, Provoste y Rincón y señores Bianchi, De Urresti, Girardi, Guillier, Harboe, Huenchumilla, Insulza, Lagos, Latorre, Letelier, Montes, Navarro, Quintana, Quinteros y Soria, por medio del cual, solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República, que si lo tiene a bien, instruya a la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones que informe sobre la licitación pública para el uso de vías para la prestación de servicios de transporte público, Transantiago, que fue declarada desierta, conjuntamente con las medidas adoptadas para iniciar un nuevo proceso, su cronograma y costos asociados, además de otros antecedentes sobre la materia (S 1.971-12) (se aprueba).....	710

*A n e x o***DOCUMENTO:**

1.- Proyecto de acuerdo de los Senadores señoras Allende, Goic, Muñoz, Órdenes, Provoste y Rincón y señores Bianchi, De Urresti, Girardi, Guillier, Harboe, Huenchumilla, Insulza, Lagos, Latorre, Letelier, Montes, Navarro, Quintana, Quinteros y Soria, por medio del cual, solicitan a Su Excelencia el Presidente de la República, que si lo tiene a bien, instruya a la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones que informe sobre la licitación pública para el uso de vías para la prestación de servicios de transporte público, Transantiago, que fue declarada desierta, conjuntamente con las medidas adoptadas para iniciar un nuevo proceso, su cronograma y costos asociados, además de otros antecedentes sobre la materia (S 1.971-12).....	721
---	-----

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron las señoras y los señores:

- Allamand Zavala, Andrés
- Allende Bussi, Isabel
- Aravena Acuña, Carmen Gloria
- Araya Guerrero, Pedro
- Bianchi Chelech, Carlos
- Chahuán Chahuán, Francisco
- Coloma Correa, Juan Antonio
- De Urresti Longton, Alfonso
- Durana Semir, José Miguel
- Ebensperger Orrego, Luz
- Elizalde Soto, Álvaro
- Galilea Vial, Rodrigo
- García Ruminot, José
- García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro
- Girardi Lavín, Guido
- Goic Boroevic, Carolina
- Guillier Álvarez, Alejandro
- Harboe Bascuñán, Felipe
- Huenchumilla Jaramillo, Francisco
- Insulza Salinas, José Miguel
- Kast Sommerhoff, Felipe
- Lagos Weber, Ricardo
- Latorre Riveros, Juan Ignacio
- Letelier Morel, Juan Pablo
- Montes Cisternas, Carlos
- Moreira Barros, Iván
- Muñoz D'Albora, Adriana
- Navarro Brain, Alejandro
- Órdenes Neira, Ximena
- Pérez Varela, Víctor
- Prohens Espinosa, Rafael
- Provoste Campillay, Yasna
- Pugh Olavarría, Kenneth
- Quintana Leal, Jaime
- Quinteros Lara, Rabindranath
- Rincón González, Ximena
- Sandoval Plaza, David
- Soria Quiroga, Jorge
- Von Baer Jahn, Ena

Concurrieron, además, los Ministros Secretario General de la Presidencia, Gonzalo Blumel MacIver; de Minería, señor Baldo Prokurica Prokurica, y de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt Hesse.

Asimismo, se encontraban presentes el Subsecretario General de la Presidencia, señor Claudio Alvarado Andrade, y el Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez Covarrubias.

Actuó de Secretario General el señor Mario Labbé Araneda.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 12:17, en presencia de 19 señores Senadores.

El señor MONTES (Presidente).— En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

Hay una solicitud para que ingresen a la Sala, junto a la señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, el Subsecretario General de la Presidencia, señor Claudio Alvarado, y el Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez.

Si no hay objeciones, ello se autorizará.
Acordado.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra la Honorable señora Provoste.

La señora PROVOSTE.— Señor Presidente, pido a la Mesa, en representación de la Comisión de Educación, recabar la autorización de Sala para poder funcionar en paralelo durante los quince minutos iniciales, porque habíamos invitado al Ministro de Educación.

Este último ya hizo su presentación. Todos los integrantes del órgano técnico intervinieron en una ronda de consultas, de comentarios. Solo nos queda escucharlo para que pueda responder las inquietudes.

El señor MONTES (Presidente).— Si no hay inconvenientes, así se acordará.

Acordado.

El señor MONTES (Presidente).— Me dicen que todavía hay Senadores en Comisiones, algunos de ellos con el señor Ministro del Interior.

Deseo advertir que en la sesión ordinaria de hoy enfrentaremos un problema de tabla, por-

que solo se contempla un proyecto de acuerdo. Puede ser muy breve. Eso significa que las Comisiones con posibilidades de trabajar podrían ser citadas para la tarde.

Solicito el acuerdo de la Sala para proceder en esos términos.

El señor COLOMA.— ¿A partir de las 17?

El señor MONTES (Presidente).— Me parece que va a ser más corta.

Acordado.

III. ORDEN DEL DÍA

ANÁLISIS DE LICITACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN ÁREA METROPOLITANA DE SANTIAGO

El señor MONTES (Presidente).— La presente sesión especial fue convocada para analizar las decisiones del Ejecutivo respecto del Transantiago.

Propongo, como método de trabajo, que primero use de la palabra la señora Ministra, para que las intervenciones posteriores se refieran a su explicación, porque hay inquietud por conocer los fundamentos de la situación, la alternativa, el plan, el financiamiento, lo que viene por delante. Creo que todos queremos que el Transantiago funcione bien, y se formularán distintas observaciones.

Me dice el señor Secretario que, como hay un tiempo restringido por cada bancada, es necesario que se hagan llegar los nombres de quienes usarán de la palabra.

El señor PÉREZ VARELA.— ¿De cuánto se dispondrá?

El señor BIANCHI.— Ello depende de la cantidad de integrantes de cada una.

El señor MONTES (Presidente).— Puede intervenir el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— La distribución es la siguiente:

Unión Demócrata Independiente, 17 minutos.

Partido por la Democracia e independientes, 15 minutos.

Partido Renovación Nacional, 15 minutos.

Partido Socialista, 13 minutos.

Partido Demócrata Cristiano, 9 minutos.

Partido País e independientes, 6 minutos.

Partido Evópoli, 4 minutos.

Partido Revolución Democrática, 2 minutos.

El señor MONTES (Presidente).— Muchas gracias por estar con nosotros, señora Ministra.

Ojalá le vaya bien en sus funciones.

Tiene la palabra.

La señora HUTT (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).— Señor Presidente, saludo, por su intermedio, a las señoras Senadoras y los señores Senadores.

Espero poder dejar claras las razones que sustentaron la decisión que adoptamos respecto de los servicios de transporte público de Santiago, en particular tratándose de la licitación que se hallaba en curso.

Deseo partir con el contenido de la presentación. Voy a hacer un relato de la secuencia.

Contenido

- Secuencia de acontecimientos
- Desarrollo de los procesos de licitación
- Aspectos administrativos y legales
- Oportunidades de mejora
- Urgencias durante 2018

2

El señor MONTES (Presidente).– Se les está entregando una copia a todos.

La señora HUTT (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).– Así es. Se encuentra impresa.

Primero, juzgo importante hacer un relato de los acontecimientos, porque eso permite advertir cuál es el rango de acción con el que podíamos resolver.

Después contaré cómo se han desarrollado los procesos de licitación, en qué estado nos encontramos ahora y cuáles son las mayores urgencias, pues lo que más nos importa, final-

mente, es poder avanzar en la provisión de servicios de buena calidad en un plazo corto.

Una serie de aspectos administrativos y legales asimismo respaldan la determinación, y me parece relevante mostrarlos en esta oportunidad.

Quisiera centrarme también en las ocasiones de mejoramiento y en cuáles son las propuestas de cambio que estamos incorporando, y especialmente en las premuras del año 2018. Ustedes observarán con más detalle, durante la presentación, a qué me refiero.

Secuencia de acontecimientos

Fecha	Evento	Unidades de Negocios											
		1	4	6	7	8	9						
21-dic-17	Medida prejudicial de Sociedad Transportes Transanber SA a TDLC	+	+	+	+	+	+						
27-dic-17	Presentación de ofertas técnicas y económicas	✓	✓	✓	✓	✓	✓						
		Demanda 1							Demanda 2				
		1	4	6	7	8	9	1	4	6	7	8	9
10-ene-18	Ingreso demanda Transanber SA a TDLC	+	+	+	+	+	+						
15-ene-18	Ingreso demanda Transportes Santin SA							+	+	+	+	+	+
25-feb-18	TDLC decreta suspensión del proceso por dos demandas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13-mar-18	TDLC levanta parcialmente la suspensión	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	X

Objetivos por proteger:

- Renovación de flotas en reemplazo de buses cuya vida útil vence en 2018.
- Continuidad de los servicios.
- Integridad de las operaciones con servicios interrelacionados.

3

Con este gráfico explicaré la secuencia de los hechos.

En la primera columna se ve que el 21 de diciembre de 2017 ingresó una medida prejudicial al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Las ofertas para los servicios contemplados en la licitación, referentes a las unidades de negocio 1, 4, 6, 7, 8 y 9, se recibieron el 27 de diciembre de 2017.

El 10 de enero de 2018 se presentó al Tribunal una demanda de Transanber S.A. y el 15 de enero -por eso se halla en un cuadro separado- una de Transportes Santin S.A.

El 25 de febrero se decretó la suspensión del proceso basado en los argumentos de ambas.

Entremedio cambió el Gobierno.

El 13 de marzo se levantó parcialmente la suspensión. En el primer bloque se puede advertir, en el caso de la demanda 1 -es la de Transanber-, que ello se refirió a todas las unidades de negocio a las que se había aplicado la medida en el proceso de licitación, en tanto que se limitó solo a cuatro en relación con la demanda 2.

Lo anterior generó una situación legal tremendamente compleja, porque, en el proceso de presentación de ofertas, los interesados podían postular a más de una unidad de negocio y tenían que entregar prioridades si ganaban, para que fuera posible elegir, al existir una restricción en la cantidad con que podían quedarse, dándose en dos casos la postulación a una unidad que quedó suspendida y a otra no suspendida.

En términos prácticos, solo hubiera sido posible seguir con dos de las unidades en licitación. Pero, por otro lado -como vamos a ver más adelante-, los términos completos del proceso dicen relación con las seis unidades de negocio y la adjudicación del conjunto. Habiéndose consultado el aspecto legal, eso se confirmó. Ahora, tratándose de un sistema interrelacionado, es extremadamente compli-

cado trabajar con dos unidades dejando pendientes las demás.

En la demanda 1, el reclamo tenía que ver con una tabla que los proponentes exponían que era una barrera de entrada. En la demanda 2 se hacía referencia a la misma tabla, pero también a una relación entre las partes que hacían ofertas, lo que restaría independencia. Por eso, probablemente, el Tribunal mantiene suspendidas las unidades 1 y 9.

Se da también la particularidad de que estas últimas representan servicios con flotas cuyo vencimiento de vida útil se halla previsto para fines de año, de manera que es más urgente la renovación de buses.

Se presentó, entonces, una complejidad legal que nos dejó pocas alternativas. Y aquí quiero explicar las opciones.

Una de ellas era esperar a que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia resolviera las dos demandas. El plazo promedio para tal efecto es entre un año y un año dos meses. Recién ahí podríamos abrir las ofertas económicas; eventualmente adjudicar, si se hubieran aceptado las bases de licitación tal como estaban, y postergar otro año más la entrada en operación de las nuevas unidades y los buses. Prácticamente, son dos años después, y la vida útil de los vehículos vence en 2018.

Nos planteamos, entonces, que había un objetivo por proteger -lo compartimos totalmente- en el proceso de licitación que venía en curso, cual es la renovación de las flotas próximas a dicho límite.

Por razones obvias, uno de los propósitos perseguidos es igualmente el de garantizar la continuidad de los servicios y la integridad de la operación en aquellos que se encuentran interrelacionados. No es posible separar, porque hay rutas definidas con este último carácter.

Un camino, en consecuencia, era esperar hasta la resolución de las demandas.

Otro camino era volver con las bases a la Contraloría solo para las unidades que podríamos haber adjudicado, lo cual no resolvía el

problema particularmente de la 1 y la 9, que se necesitaba resolver este año.

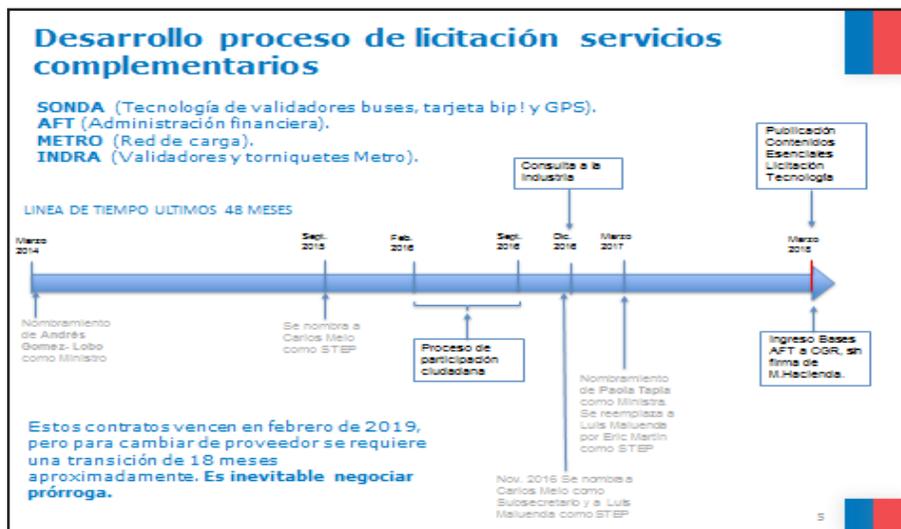
Asimismo, se agregaba el plazo, dentro de ese organismo, para la reformulación de las bases solo respecto de las dos unidades en que se alzó la suspensión. Eso tampoco solucionaba la importante dificultad de la renovación de la flota.

Y el tercer camino es aquel por el cual optamos, que fue el de no adjudicar, dado que todavía no se habían abierto las ofertas económicas; tomar las bases y usar todo lo ya acordado y aprobado por la Contraloría; incorporar las mejoras que necesita el sistema -por algo, la discusión todavía está activa entre el Tribunal y el propio Contralor, según pueden haber visto ustedes en la prensa de ayer-; corregir los

elementos de competencia que evidentemente configuraban un problema en las bases, y, al abrirse la posibilidad de reformularlas, incluir los perfeccionamientos que voy a comentar en un momento más.

Como digo, la situación legal se presentó en forma totalmente inesperada. Creo que ninguno de los involucrados en el proceso pudo imaginar que llegaríamos a una complejidad de este tipo, donde hay unidades con la suspensión alzada y otras no.

Quiero hacer un recuento del proceso, además, para que ustedes tengan claridad de cuál es el orden de los hechos y por qué estimamos que hay oportunidades de un mejoramiento especialmente en la protección de la competencia y de los costos del sistema.



Es posible observar que en la licitación prácticamente no ocurrió nada desde marzo de 2014 hasta septiembre de 2015.

Hubo un proceso de participación ciudadana entre febrero y septiembre de 2016, y en diciembre de ese año se publicaron los contenidos esenciales que dieron lugar a las bases.

En marzo de 2017 asumió como Ministra la señora Paola Tapia, en reemplazo del señor Andrés Gómez-Lobo; en junio hubo una reunión con potenciales oferentes, y, finalmente, en octubre de 2017 se publicaron las bases

para poder realizar las ofertas, con fecha de presentación en diciembre.

Pero tengo que consignar que, a pesar de haber sesenta días para postular, treinta de ellos estaban destinados a formular preguntas y quince a las respuestas, de manera que quedaron quince como tiempo efectivo para preparar proposiciones con todos los antecedentes.

Entremedio ocurrió una entrega de información que fue clave para la formulación de ofertas: la extensión de servicios de la unidad

4, lo que hace muy complejo volver a presentar propuestas.

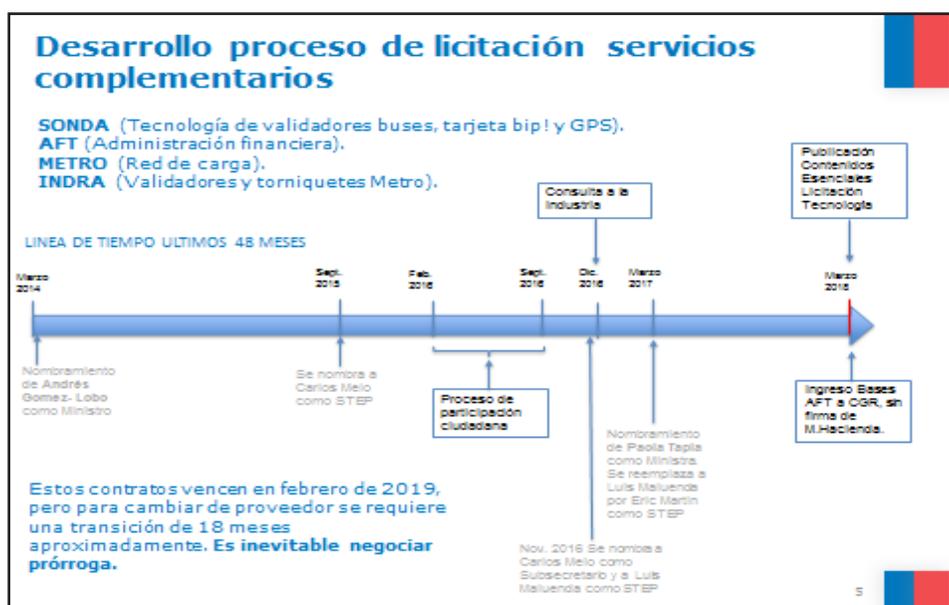
El resto es lo que acabo de relatar.

Cuando aludimos, por lo tanto, a un proceso estresado en los plazos, nos referimos exactamente a que median grandes inversiones, que requieren un análisis más detallado. Las respuestas tampoco fueron todo lo claras que se necesitan en estos casos. Y existen reparos importantes del Tribunal a las condiciones de

competencia.

Por eso, cuando se mencionan dos años y medio de licitación, cabe considerar que efectivamente ha transcurrido ese período desde que se parte, pero la fase misma de preparación de ofertas fue entre octubre y diciembre de 2017.

Pasaré al proceso siguiente, que me parece de la mayor relevancia, atinente a los servicios complementarios.



Toda la discusión ha girado en torno a la licitación de vías, consistente en la operación de servicios, o bien, en la circulación de buses, si queremos ponerlo en simple. Pero ese no es el único componente del sistema. Un elemento clave es lo que tiene que ver con el mecanismo de pago, la administración financiera y las redes de carga. Esa licitación no se realizó. Por razones obvias, es importante que un proponente, cuando haga una oferta para la licitación de vías, sepa cuánto va a costarle el mecanismo de pago, cuánto de sus costos operacionales importará el acceso a la administración financiera. Eso no se conocía.

Como se puede ver en la línea de tiempo que aparece en la gráfica, es poco lo ocurrido

entre 2014 y 2016.

El viernes 9 de marzo recién pasado ingresaron a Contraloría contenidos esenciales para la licitación de servicios complementarios.

La situación obliga a la renovación del contrato de SONDA, que dispone de la tecnología de los validadores, a un costo para el sistema de 90 mil UF mensuales; de la administración financiera; de la red de carga de Metro, y de los validadores y torniquetes de Metro.

Esta renovación debe cubrir al menos dos años. Por eso nosotros creemos tan importante que este proceso se hubiera realizado cuando correspondía, en los años 2014 y 2015, no solo porque era requisito para la presentación de las ofertas de vías, sino porque esta renovación

le cuesta al sistema cantidades monumentales de recursos que podríamos estar destinando a otras mejoras, más aún considerando que los porcentajes que se cobran por estos servicios son altos comparados con los estándares mundiales, que la tecnología ha bajado de precio y estas renegociaciones se hacen usando los mismos valores con los cuales partieron.

Ello nos parece de la mayor importancia.

Definir el sistema con el que va a operar esta tecnología y la administración financiera toma al menos un año. Por lo tanto, no es posible licitar antes de un año y medio en el mejor

de los casos, y eso distorsiona la forma en que se pueden incorporar los costos al sistema de operación.

Esto también lo consideramos, porque, independientemente de que no se pueda volver a licitar en un plazo corto, al reformular la licitación se puede dar una referencia de las soluciones que creemos que son las más adecuadas, de manera que cuando un proponente haga su oferta para la licitación de vías pueda estimar al menos el costo aproximado de estos sistemas de apoyo tecnológico para cuando su negocio opere.

Situación legal al 13 de marzo 2018

- **7 ofertas técnicas abiertas (una descalificada).**
- **Ofertas económicas cerradas.**
- **Dos demandas ante el TDLC admitidas a Trámite y en curso.**
- **Un recurso de protección en la Corte de Apelaciones de Santiago (en apelación ante la Corte Suprema).**
- **Cautelar decretada por el TDLC alzada para UN 4, 6, 7 y 8.**
- **Cautelar del TDLC mantiene suspensión para UN 1 y 9.**
- **Reclamaciones de particulares y parlamentarios ingresadas en CGR y pendientes de pronunciamiento.**

En resumen, la situación legal al 13 de marzo de 2018 era la siguiente.

Existían siete ofertas técnicas abiertas, que fueron conocidas únicamente por la Comisión Técnica Evaluadora conformada por tres personas designadas por la entonces Ministra Paola Tapia (las cuales, por supuesto, han sido mantenidas por nosotros). Ellas son las únicas que conocieron las ofertas técnicas.

Las ofertas económicas quedaron guardadas, selladas y se devolvieron a los proponentes.

Además, había dos demandas abiertas ad-

mitidas a trámite por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Del mismo modo, existía un recurso de protección en la Corte de Apelaciones de Santiago, en apelación ante la Corte Suprema

También estaba la medida cautelar decretada por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia alzada para cuatro unidades.

De igual forma, una medida cautelar del mismo Tribunal mantenía suspensión para dos unidades.

Y existían reclamaciones de particulares y parlamentarios ingresadas en la Contraloría

General de la República, que posteriormente fueron respondidas.

Esto no configura el mejor escenario para avanzar con la certeza y con la predictibilidad que un proceso de esta magnitud necesita.

Solamente para ilustrar, quiero comentar el árbol de posibilidades que grafica lo que podría ocurrir con las demandas ingresadas al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.



Aquí se muestra que la incertidumbre podría rodear al proceso durante un año o un año y medio, incluso si se hubieran adjudicado las unidades que estaban alzadas por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

Al final de las demandas dicho Tribunal podría retrotraer el sistema hasta su origen, después de haber adjudicado. Ese es un nivel de incertidumbre tremendo, porque los proponentes podrían haber incurrido en inversiones, adquirido terrenos o comprometido financia-

miento para los buses y el Tribunal terminaría retro trayendo todo eso. En ese caso, los oferentes tendrían derechos adquiridos que el Estado debería restituir.

Por lo tanto, desde el punto de vista de los recursos del Estado, consideramos que seguir adelante en ese escenario legal no era responsable.

Adicionalmente, quiero señalar, solamente como referencia, las razones por las cuales las propias bases impiden la adjudicación parcial.

Qué dicen las bases sobre dividir el proceso?

1. El proceso es unitario, las propuestas pueden ser múltiples e interactúan entre sí, hay un principio de "interrelación":

"3.26: **Licitación Pública:** Corresponde a la convocatoria para la presentación de propuestas para la adjudicación de las concesiones de uso de vías comprendida en las Unidades de Negocio N° 1, N° 4, N° 6, N° 7, N° 8 y N° 9."

"8. Una vez abiertas, evaluadas y obtenido el puntaje final de todas las ofertas conforme las reglas anteriores, y en virtud de que un Licitante o Grupo Licitante puede presentar ofertas a una o más Unidades de Negocio, la adjudicación de éstas se efectuará conforme las siguientes consideraciones: (...)

(...) Si el proponente resultare ser **elegible en más de una oferta** se procederá a revisar el formulario contenido en el Anexo N° 20 en el cual, el Licitante o Grupo licitante **ha definido las prioridades de las Unidades de Negocio para adjudicar**, considerando la restricción de concentración indicada anteriormente."

Esto fue discutido largamente por nuestros equipos legales.

Las bases son consistentes en hablar siempre del conjunto de unidades que están en ad-

judicación.

El siguiente gráfico ilustra las unidades que estaban en licitación y los postulantes.



Se ve que son zonas importantes de Santiago.

Quedaron suspendidas las unidades 1 y 9. Como ustedes pueden apreciar, es una cantidad importante de recorridos. Y respecto de esas unidades el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia mantiene todavía las medi-

das de suspensión.

Tal como está relatado en el texto del gráfico ya mencionado -no lo leeré porque representa lo que ya expliqué-, el nivel de incertidumbre que acompañaba a este proceso era demasiado grande como para ejecutarlo.

Qué dicen las bases sobre declarar desierto?

"7.7. DERECHO A DESESTIMAR TODAS LAS OFERTAS

El Ministerio podrá desestimar todas las ofertas presentadas, declarando desierto la licitación, sin que proceda indemnización alguna para los Licitantes o Grupos Licitantes, fundado en razones de interés público, cambios en las circunstancias consideradas al momento de la elaboración de las bases o en su deber de garantizar la continuidad, permanencia y seguridad de los servicios de transporte."

"ANEXO 11: (persona jurídica Licitante o Grupo Licitante) viene en declarar que conoce y acepta el contenido de las Bases y los Anexos correspondientes, asociados al proceso denominado: "Concesión de Uso de Vías de las Unidades de Negocio N° 1, N° 4, N° 6, N° 7, N° 8 y N° 9, para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses", aprobadas a través de Resolución N° _____ de 2017 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y se obliga a observar todas sus estipulaciones".

EN ESTE CASO NO SE PRODUCEN RESPONSABILIDADES CONTRACTUALES DEL ESTADO.

10

Por otro lado, respecto al impacto que tendría para el interés de privados el presentar ofertas y que sean desestimadas en la forma en que lo hicimos, ello estaba previsto en las propias bases. No hay ningún derecho adquirido

por los proponentes antes de la adjudicación. Ellos firmaron un anexo en que expresamente renunciaban a cualquier reclamo dentro de esta etapa, ya que es una facultad del Ministerio declarar desierto el proceso.

Otro elemento de incertidumbre: eventuales observaciones de la CGR con motivo de la toma de razón del acto de adjudicación.

- OFICIO 7.149 de 14 de marzo de 2018:

“Es menester anotar que la juridicidad de las actuaciones posteriores (a la toma de razón de las bases) que se han llevado a cabo con ocasión del procedimiento licitatorio en comento –como por ejemplo, la resolución exenta N°3.592 de 2017, del MTT, que informa fechas de inicio de los servicios que indica, o las resoluciones exentas de esa cartera que sancionaron las respuestas a las consultas realizadas acerca del singularizado pliego de condiciones-, constituye una materia que será examinada una vez que los actos de adjudicación del reseñado certamen sean ingresados para cumplir con el trámite de toma de razón.”

11

Recientemente, hemos recibido información mediante documentos de la Contraloría General de la República que revelan que tanto las preguntas como las respuestas, que son claves para el proceso de licitación, no han sido aprobadas todavía por dicho órgano.

La Contraloría dice que las revisará junto con una eventual adjudicación.

No ocurrió la adjudicación, pero se deduce de este texto que esas preguntas y respuestas

no tenían el visto bueno del órgano contralor.

Lo que sucede habitualmente en estos procesos es que tanto las preguntas como las respuestas se incorporan a las bases como partes integrantes de ellas y, en consecuencia, la Contraloría también las respalda.

A continuación, haré referencia a ciertos comentarios adicionales con relación a hechos o situaciones que han sido comentados en la prensa.

Algunas precisiones importantes

La no adjudicación:

- **No obliga a extender contratos**, salvo las condiciones de operación de las unidades 6 (Redbus) y 7 (STP), que vencen en mayo 2018 y que en cualquier escenario, era necesario extender.
- **No retrasa el proceso de renovación de flota**. El actual “contrato de provisión” permite disponibilizar flota en plazos independientes del período de concesión. Se produce por la vida útil del bus.
- **No impide incorporar buses eléctricos o de atributos especiales**.
- **No implica costos de \$3.600 millones de dólares**. Esa era una estimación virtual de una extensión de los siete actuales contratos por ocho años, situación que, aparte de inconveniente, ni siquiera es legalmente viable.
- **Mantiene la situación de costos** dentro de los actuales márgenes de subsidio.
- **No afecta la disponibilidad de financiamiento** que se había generado en el marco de la licitación.

12

La no adjudicación no obliga a extender contratos. Existe un plazo en el cual es posible renovar la flota y que terminen los contratos, cosa que no se ha visto hasta ahora en ninguna de las unidades del Transantiago. No ha habido una que termine y se vaya, de manera que es un proceso complejo que hay que preparar.

El proceso de renovación de flota no se atrasa. Se puede realizar, y, desde nuestro punto de vista, es el objetivo más importante que quisimos resguardar al tomar esta decisión: liberar el proceso de las incertidumbres legales y administrativas que estaban asociadas a la discusión de libre competencia y trabajar en un proceso de provisión de flotas centralizada

(lo explicaré más adelante).

No existe un impedimento, sino al revés, pues genera la posibilidad de incorporar buses de atributos especiales.

Respecto al costo sobre 3 mil millones de dólares que habría significado la postergación, es una estimación de lo que costaría renovar todos los contratos actuales durante ocho años. No corresponde al costo de no licitar. Los costos previstos en la licitación son los mismos que tenemos considerados en la relicitación.

Por otro lado, la disponibilidad de financiamiento que se había generado me la han reiterado los propios agentes financieros que están dedicados a este sistema.

Oportunidades en la nueva licitación de vías

- **Innovar en separar la propiedad de los buses** de la operación de las vías, que es la tendencia en los sistemas exitosos.
- Consolidar el modelo de **disponibilización de activos estratégicos** (terminales), avanzado por el anterior Gobierno.
- Definir con certeza el **modelo de servicios complementarios**, para que sea conocido por los oferentes al momento de postular.
- Los tres puntos anteriores permiten generar concesiones de menor plazo y de menor tamaño, **reducir barreras de entrada** y avanzar desde un modelo de "cumplimiento de indicadores" a un modelo de "**calidad de servicio**" que sea efectivamente exigible al operador.
- Considerar de mejor forma aspectos de **movilidad e integración**.
- Utilizar los procesos ya realizados de **participación ciudadana** y diseño de **nuevos servicios**.

13

Por último, me importa mucho destacar cuál es la visión que nosotros tenemos del sistema y qué cambios queremos incorporar.

Una innovación importante es trabajar con unidades de negocio más pequeñas y contratos más cortos. Eso aumenta la competencia y ayuda a que el operador que no hace bien su trabajo pueda ser fácilmente reemplazado.

En los contratos actuales, cuando un operador tiene mil buses, no hay ninguna posibilidad de reemplazo, independientemente del nivel de servicio con que opere.

Un objetivo que nosotros nos hemos plan-

teado es que Transantiago se gestione, por fin, a partir de índices de calidad. Con unidades más pequeñas y con contratos más cortos es posible establecer los índices de calidad como variable de control, de manera que el que no funciona se va y puede ser reemplazado fácilmente.

¿Cómo se hace ese reemplazo fácil? Con contratos de operación que no estén asociados a los buses ni a los terminales. Los terminales y los buses son provistos por el sistema, de manera que se podrá reemplazar fácilmente al operador cuando no alcance los índices de ca-

lidad. Al revés, al que muestre buenos índices de calidad en forma permanente se le podrá extender su contrato por un par de años y tendrá la posibilidad de obtener un mejor retorno de su negocio.

Tenemos que definir los modelos de servicios complementarios, materia en la que -como dije- no se avanzó en los últimos cuatro años y que requiere ser resuelta con urgencia.

Creemos que con contratos más pequeños y de menor duración se genera una industria de operadores que entran y salen del sistema, lo cual aumenta la competencia. Y no hay me-

jor competencia que la amenaza de que otro se pueda llevar el negocio.

Pensamos que eso va a producir, independientemente de la fórmula de pago, el mejor incentivo para dar un buen servicio.

Creemos que hay mejores soluciones de integración que las que proponían las bases. Y, por supuesto, todo lo recogido en los procesos de participación ciudadana vamos a mantenerlo dentro de ellas, pues -como dije- no parten de cero, sino que son una continuación a nuestro juicio mejorada de lo que se ha hecho.

Urgencia de licitar servicios complementarios

- Se refiere a los contratos de **SONDA** (Tecnología de validadores buses, tarjeta y GPS), **AFT** (Administración financiera), **METRO** (Red de carga) e **INDRA** (Validadores y torniquetes Metro). Estos contratos vencen en febrero 2019, pero para cambiar de proveedor se requería de una transición de 18 meses aprox. **Es inevitable negociar prórroga.**
- La tecnología tiene por lo menos **10 años de obsolescencia**. Hoy, en general, la carga está disponible de inmediato en la tarjeta (sin tótem); los validadores de los buses tienen descarga inalámbrica o sólo son una interface de datos hacia un back-office mucho más flexible; las tarjetas son mucho más seguras y con más capacidad; los datos son del sistema, no de la empresa; los proveedores compiten, no hay captura.
- Los **contratos actuales son de alto costo** comparado con soluciones actuales. Por ejemplo para los servicios de SONDA (UF 90.000 mensuales) y METRO (6,2% de lo recaudado) actualmente existen alternativas de sistemas abiertos, interoperables y más livianos.
- El sistema requiere con urgencia en la superficie un mejor sistema de **información a usuarios** que haga más amigable el acceso, y un sistema de **gestión de flota** que optimice la eficiencia de la operación.
- La licitación de vías tiene **más certeza** si el esquema de servicios complementarios está definido previamente = **menores costos**.

14

Las urgencias, como señalé anteriormente, dicen relación con la licitación de los servicios complementarios y con la certeza de funcionamiento sobre la base de tecnologías de menor costo, así como también con disponer de buses nuevos dentro del año, ya que nuestro plan es abrir un proceso de licitación, con las correcciones que mencioné, durante 2018.

Muchas gracias.

El señor MONTES (Presidente).— A usted, señora Ministra.

Le dimos todo el tiempo que ha requerido (26 minutos) para que pudiera explicar las distintas visiones del Ejecutivo sobre la materia. Hay mucho interés en conocer lo que el Gobierno piensa hacer al respecto.

En primer lugar, tiene la palabra la Señora Rincón.

La señora RINCÓN.— Señor Presidente, por su intermedio, agradezco la presencia de la señora Ministra de Transportes.

Sin lugar a dudas, el tema del Transantiago merece la mayor transparencia, pues se ha prometido demasiado a hombres y mujeres de la capital y a quienes la visitan desde regiones.

Y es hora de cumplir.

El modelo, ciertamente, tiene imperfecciones, independiente del Gobierno de turno. Los incumbentes han sido privilegiados, porque resulta al menos peculiar que se distribuyan entre ellos las concesiones.

Además, los procesos de licitación no han

sido del todo transparentes. El rol regulador del Estado tampoco ha estado a la altura. La infraestructura destinada a la operación y los recursos que se han entregado no han sido bien utilizados en todos los casos.

En diciembre de 2004 se licitó Transantiago, adjudicando cinco troncales por trece años y nueve alimentadores por seis.

En octubre de 2005 empezó el proceso de operación de los nuevos concesionarios del Transantiago.

El 10 de febrero de 2007 comienza oficialmente a operar el Transantiago con nuevos recorridos y una flota menor.

La relicitación de los alimentadores en el 2011 no se realizó. Terminó siendo una negociación entre cuatro paredes denominada “llamado a manifestación de interés” solo entre los operadores incumbentes. Entonces, la Administración del Presidente Piñera (que ahora declara desierta la licitación) no hizo mayores cambios cuando tuvo la oportunidad y solo distribuyó las unidades alimentadoras entre los operadores (incluso, a uno de ellos le asignó dos alimentadoras de la zona poniente de Santiago, que extendieron su contrato hasta el año 2023, sin licitación de por medio).

El Gobierno del Presidente Piñera pidió en aquella época 750 millones de dólares y así se le asignaron. Pero quienes integrábamos la Comisión de Transportes exigimos recursos para las regiones, y surgieron los denominados “recursos espejo”, que significaron mil 500 millones.

Cuando la Ministra de Transportes anuncia la suspensión de la licitación creo que es consistente con sus críticas previas al proceso, a pesar de que tuvo un rol como asesora en uno de los consorcios participantes, al igual que su jefe de asesores.

Ahora invito a la Ministra Hutt a informarnos cómo va a solucionar el problema.

¿Qué es lo que quieren cambiar de la licitación, para qué y por qué? ¿Cuánto tiempo tomará realizar la nueva licitación? ¿Cuánto va

a costar? ¿Cuáles son los posibles costos en el corto plazo que podría tener esta decisión?

Señora Ministra, todo el tiempo necesario y todos los recursos que requiera serán parte del apoyo que le daremos en el Congreso, siempre y cuando el proceso sea transparente y competitivo.

Los chilenos necesitan una respuesta sobre qué va a pasar en esta etapa de transición y quién va responder por ella.

Necesitamos transparencia absoluta y el detalle de lo que viene en lo inmediato, en el corto plazo, mientras se realiza la nueva licitación.

¿Van a traer nuevos operadores? ¿Sacarán a los que no funcionan al vencer sus contratos? ¿Habrá impacto en las tarifas o aumento en los subsidios?

Además, ¿qué pasará con los buses de los operadores que terminan su vida útil? ¿Los podrán extender por unos meses exigiendo que al menos circulen limpios? ¿Se pierde la oportunidad de obtener, a través de una licitación, costos menores, nuevos buses de mejor estándar y buses eléctricos? ¿O usted, señora Ministra, se preocupará de elevar esas exigencias para que tengamos un transporte público que nos haga sentir orgullosos, al igual como ocurre en el caso del Metro?

Y lo digo desde regiones: señora Ministra, por favor NO SE OLVIDE de mejorar también el transporte en regiones.

¿Cómo vamos a solucionar el problema? Lo que no puede pasar es que se produzca un proceso de negociación directa para renovar las flotas de buses y se extiendan en condiciones anormales los contratos de los actuales operadores, particularmente de aquellos que han demandado al Estado ante el CIADI y que, según cifras del Transantiago, muestran el peor desempeño en sus operaciones.

Señora Ministra, usted tuiteó: “Hagámoslo bien”.

Si el Metro asumirá este desafío -de esto ya se informó a la prensa-,...

El señor LETELIER.— ¡No puede!

La señora RINCÓN.—... ¿tendrá terminales suficientes para cumplir con lo que ello demanda? ¿Qué tipo de flota de buses adquirirá y de qué forma lo hará? ¿Cuántos y con qué atributos? ¿Cuántos serán eléctricos o de mayor estándar? La licitación que la actual Ministra eliminó exigía noventa buses eléctricos y noventa de mayor estándar. ¿En los buses diésel mantendrá el estándar Euro 6 o lo bajará a Euro 5?

Son demasiadas preguntas, y mucha prensa avala este cuestionario.

Señora Ministra, ¿todos los proveedores tendrán las mismas oportunidades o hay algunos que ya cuentan con ventajas al poder entre-

gar buses en un plazo menor?

El Estado debe cumplir con su rol regulador y es el que debe garantizar el buen servicio para todos los chilenos y las chilenas.

Queremos ser parte de la solución, y por eso, señora Ministra, le reitero: si requiere más recursos para infraestructura, pídalos y tendrá el apoyo del Parlamento. Pero hágalo -insisto- de manera transparente y competitiva.

Hace algunos días tuve la oportunidad de intervenir en ICARE, donde sostuve que deberíamos acordar mínimos éticos, pero éticos de verdad.

Uno de ellos dice relación con la regionalización y con lo que pasa en regiones.



¡Hay ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda!

¡Eso no es posible!

Equidad?

Santiago
US\$ 10.000 millones
Metro
■ 138 kms Red Metro



Regiones
Buses viejos

▶ 8.000 buses, antigüedad
15 años o más



2

¡Diez mil millones de pesos para el metro!
¡Pero buses viejos en regiones!

Eso, claramente, no es equitativo.

La gente, señora Ministra, quiere mejores buses, mejor frecuencia, mejor servicio; quiere un trato digno y justo en un servicio público de uso diario como el transporte.

No pierda de vista a quienes debemos beneficiar.

No busquemos solo buenos contratos para los concesionarios, sino un buen servicio para los ciudadanos, tanto en la capital como en el resto de nuestro país.

Yo la invito, señora Ministra, a aclararle al país cómo vamos a solucionar el problema del Transantiago, con transparencia, con más competitividad, con igualdad de condiciones, con oportunidad de mejores empleos, perfeccionando el servicio con equidad territorial.

Y no estoy segura de que contratos más cortos permitan que haya más competencia y que entren nuevos operadores.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Interpondré más adelante, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Allamand.

El señor ALLAMAND.— También hablaré más adelante, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Muy bien.

A continuación está inscrito el Senador señor Chahuán, quien no se encuentra en la Sala.

Senador señor Navarro, ¿usted hablará después también?

El señor NAVARRO.— Sí, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Perfecto.

Puede hacer uso de la palabra la Senadora señora Allende, por tres minutos.

La señora ALLENDE.— Señor Presidente, todos leímos en la prensa declaraciones de la señora Ministra y otros personeros del nuevo Gobierno en cuanto a que la licitación había sido improvisada.

Yo desmiento enfáticamente aquello. Creo que lo que sí se ha improvisado es el rechazo a la licitación y lo que se pretende hacer ahora. ¿Por qué? Porque, realmente, no nos pueden mostrar plazos, una carta Gantt; la obligación de negociar tratos directos para garantizar la continuidad del servicio; tampoco hay claridad en los costos, ni en el perjuicio para la ciudadanía, para el país, incluso en su imagen inter-

nacional, cuando de un día para otro se declara desierta la licitación. No digo que esto sea ilegal, pero no está claro.

Lo cierto es que se había hecho un esfuerzo de trabajo de más de dos años, donde se trató de realizar una serie de mejoras al sistema, como aumentar el techo de la penalización por incumplimiento, expandir la cobertura, acrecentar el acceso a comunas periféricas (tan necesario), reducir la vida útil de los buses (pues estamos aburridos de ver las chatarras que nuestros ciudadanos tienen que usar), aumentar la exigencia para los nuevos buses a diésel, y muchas otras sobre las que, según entiendo, el colega Juan Pablo Letelier se va a explicar.

En mi caso, quiero llamar la atención sobre algunos puntos.

Primero, no nos parece adecuada la forma en que el actual Gobierno ha actuado. Las críticas que ha formulado son muy infundadas y necesitan respuestas, con transparencia, hacia la ciudadanía.

Además -lo digo como Senadora de la Región de Valparaíso-, el Servicio de Transporte Metropolitano de nuestra ciudad tiene contrato vigente desde el año 2007 y se ha prorrogado en tres ocasiones, operando las mismas diez empresas desde entonces. El último contrato venció el 6 de enero.

Obviamente, la licitación tendría la ventaja de crear un nuevo sistema que establecería nuevos parámetros, lo que no ha ocurrido.

La Contraloría incluso ha dicho que “Corresponde que el servicio genere las acciones necesarias para que, en forma previa a la finalización de la actual prórroga, ejecute el llamado a licitación de vías del Gran Valparaíso”.

Lo importante sería asegurar que los nuevos contratos automatizaran el cobro de los pasajes, para lo cual se puede proponer una tarjeta de transporte; que se incentivara el pago a los prestadores por tramo, más que por pasaje, y, sobre todo, que hubiera una regularización de los recorridos, pues actualmente hay lugares sin ningún servicio y la gente reclama, con

toda razón.

Y una última cosa, señor Presidente.

Acabamos de despachar una ley relacionada con la inclusión del uno por ciento de nuestros discapacitados, de la cual nos sentimos bastante orgullosos, pero se nos presenta una contradicción: no hay una política para que ellos cuenten con una tarifa reducida. Esto no lo hace ni el Metro ni el Ministerio de Transportes. Y desde luego aspiramos a que ello pueda ser una realidad no solo en el tren subterráneo, sino también en el transporte de superficie, haciéndolo extensivo igualmente a nuestros adultos mayores, que hartos lo necesitan, pues sabemos de las condiciones precarias en que viven y de las bajas pensiones que reciben.

Espero que este llamado se escuche, señor Presidente.

Gracias.

El señor MONTES (Presidente).— A continuación, tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, quiero contarle a la Ministra -no sé si está informada- que el 2 de junio de 2014 se quemó a lo bonzo un trabajador, dirigente del Transantiago, quien reclamaba por mejores condiciones laborales. Posteriormente murió.

Ese 2 de junio, a las 7 a. m., Marco Cuadra Saldías, conductor del Transantiago, dirigente sindical, presidente del sindicato N° 2 de la empresa RedBus Urbano, se quemó a lo bonzo con bencina y falleció en el Hospital San José, gritando que había despidos, que había abusos, que los derechos de los trabajadores (de los conductores) no eran respetados.

¡Y esa situación se mantiene hasta ahora!

En la actualidad se discute sobre el Transantiago: se habla de licitaciones; se habla del reemplazo de buses; se habla de los operadores, de los administradores, pero no se habla ni de los trabajadores y menos de los pasajeros; tampoco se habla sobre la necesidad de mejorar el pésimo servicio que se otorga. El sistema partió el año 2007 y, en definitiva, se ha exten-

dido hasta ahora sin mejoras claras y precisas.

¿Cuánto le cuesta a Chile, a los que pagan impuestos, el servicio de transporte de la Región Metropolitana?

¡Novecientos millones de dólares al año!
¡Dos millones de dólares al día!

Como Senador de región (fuimos partícipes de la entrega generosa de recursos a privados del Transantiago -estaba el Banco Falabella, estaba el Banco de Chile, estaban operadores que nunca cumplieron, como SONDA, que en ningún momento concretó el contrato técnico y fracasó absolutamente-), espero que haya una visión para las regiones.

La Ministra no ha dicho cómo afectará esto a la “ley espejo”.

Se ha suspendido una licitación. No sabemos si va a haber trato directo. Los tratos directos son siempre complejos, poco transparentes, salvo que la Ministra nos ofrezca un esquema de absoluta transparencia, lo que veo complicado. Los tratos directos siempre son evitados porque las licitaciones dan mayores garantías. Así se hacen todas las operaciones, pues, si no, hay colusión, hay corrupción, hay coimas, y en definitiva se vuelve todo raro.

El 2011, el primer Gobierno del Presidente Piñera ya realizó algunas modificaciones, pero la verdad es que se preocupó poco, como todos los gobiernos, del Transantiago.

Seamos francos: este es un problema de arrastre que partió mal y ha mejorado poco.

La señora Ministra argumentó un conjunto de elementos que le sirvieron para tomar una decisión en nueve días. Ha sostenido que contó con poco tiempo, cuando lo que nos informó el Ministerio de Transportes es que hubo dos años de trabajo. Sin embargo, la señora Hutt determinó que la licitación no servía después de nueve días.

Uno podría pensar que se actuó precipitadamente al evaluar la situación en ese lapso. Pero no se evaluó en nueve días. ¡Se evaluó antes! Había un gabinete en la sombra evaluando el Transantiago; había un programa de gobierno

de Sebastián Piñera, que nunca conocimos -jamás se habló de programa de gobierno en materia de transporte, y poco del resto-, y por lo tanto ya había una decisión tomada al respecto.

Señora Ministra, usted tenía una decisión tomada. No sé qué equipo técnico -sería bueno conocer el nombre de sus integrantes- es capaz de desechar en nueve días un trabajo de dos años. ¡De dos años!

En consecuencia, hay una pregunta que responsablemente el Senado debiera hacerse, porque aquí, desde estas mismas bancas, el Presidente Eduardo Frei dijo: “El Transantiago tiene que ser evaluado, porque está costando demasiado caro y otorga un mal servicio”. Y lo que aprobamos acá fue un DICOM de los pasajeros que no pagan su boleto; no un DICOM de los sinvergüenzas, de los corruptos de las farmacias, de los que se coluden, ¡no!, pero sí un DICOM de los que eluden el pago por un pésimo servicio, financiado por el Estado y administrado por privados.

El Presidente Frei Ruiz-Tagle también señaló: “Ha llegado la hora de estatizar el Transantiago”, para que sea como en Madrid, en Berlín, en Londres, en París, en todos los países neoliberales donde el servicio del transporte público es público y no privado.

Usted, señora Ministra, nos propone un trato directo con entes privados para un sistema que, efectivamente, tiene serios problemas de financiamiento y, además, dificultades en la prestación de los servicios.

Yo digo: es necesario evaluar si el sector privado es capaz de administrar el sistema, o si ha llegado la hora -en mi opinión, sí- de que lo administre el Estado.

Con Andrés Chadwick, hoy Ministro del Interior, y Andrés Zaldívar, hasta hace poco Presidente del Senado, fuimos a Madrid. Estuvimos en el ayuntamiento de esa ciudad española. Y puedo señalar que ahí tienen el mejor transporte público de Europa. El boleto vale un euro para cualquier tramo, independiente de la distancia. ¡Un euro! ¿Cuánto le cuesta al ayun-

tamiento de Madrid? 1.460 millones de euros. ¿Cuánto recibe por el pago de pasajes? 760 millones. O sea, es deficitario.

¡Todo servicio de transporte público va a tener déficit! El tema es que el nuestro es deficitario (900 millones de dólares), ¡pero otorga un mal servicio! En Madrid es deficitario, es cierto, pero brinda un buen servicio, ¡el mejor de Europa!

Entonces, tenemos un problema de fondo.

La complicada malla de reemplazo de la licitación por un trato directo es compleja.

Los argumentos entregados respecto de un conjunto de elementos -por el poco tiempo de que dispongo, no voy a ahondar en ellos- no son suficientes.

Cuando critica, la señora Ministra habla de “unidades de negocio”. Yo sugeriría llamarlas “unidades de servicio”, no “unidades de negocio”. Tenían un promedio de 550 buses (no había ninguna que superara esta cantidad), y aumentaban de cuatro a seis, porque hay información contradictoria.

Se me acabó el tiempo, así que termino aquí.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Señor Presidente, señoras y señores Senadores, primero quiero darle la bienvenida a la titular de la Cartera de Transportes, porque considero muy importante la aclaración que nos ha hecho respecto de la decisión que tomó el Gobierno una vez que tuvo conocimiento de toda la situación existente con la licitación del Transantiago.

Enseguida, quiero señalar -y lo he dicho permanentemente- que esta es la peor política pública que implementaron los Gobiernos de la Concertación. Y me parece necesario que haya una autocrítica en términos de que significó empeorar el transporte público en Santiago e impedir que la gente de la Región Metropolitana tuviera la calidad de vida que se merece.

En segundo término, señor Presidente, considero muy importante la decisión que se tomó. En la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, junto con el Senador Allamand y otros integrantes de dicho organismo, tuvimos varias reuniones con la entonces titular de la Cartera, señora Paola Tapia, por la incertidumbre que en ese momento existía acerca del proceso de licitación. Y muchas de nuestras dudas no fueron aclaradas. Tan así fue, que hoy día estamos viendo el resultado.

La actual Ministra ha sido bastante clara al señalar que había un problema legal serio y que, por tanto, el riesgo para el Estado y también para los usuarios iba a ser bastante grave, dado que el proceso, posiblemente, no iba a terminar en la forma que correspondía.

Por lo tanto, la primera decisión que tomó la señora Hutt al asumir el nuevo Gobierno es fundamental para el resguardo de los intereses de la ciudadanía, entendiéndolo que lo que necesitamos es un nuevo sistema de transporte público.

No puedo dejar de señalar aquí la importancia que el transporte también tiene en las regiones.

El país entero ha sido el que ha debido financiar los recursos para el transporte público en Santiago. ¡Lo han pagado todos los chilenos! Obviamente, la “ley espejo” tiene por objeto compensar, de alguna manera, el aporte que se les hace a los ciudadanos de la Región Metropolitana. Pero, en el fondo, el costo ha sido bastante alto.

Es importante señalar, señor Presidente, que a la fecha se supone que al país le ha costado más de 8 mil millones de dólares solventar este pésimo sistema de transporte público.

Tal como manifestó la señora Ministra, este año vencían los contratos de las cuatro mayores operadoras del Transantiago (Alsacia, Express, RedBus y STP Santiago), que representan más o menos el 60 por ciento de los operadores de este medio de transporte.

Por lo tanto, creo que las explicaciones que

ha dado la señora Ministra son suficientes para entender la decisión que se ha adoptado.

Quiero recalcar algo que, a mi juicio, es importante señalar en el Senado. Lo dijo la propia Ministra Gloria Hutt: “Nosotros no estamos disponibles para seguir parchando el sistema. Estamos disponibles para establecer las bases de uno nuevo, basado en el interés de las personas, que acompañe el dinamismo de la ciudad y que permita cambiar rápidamente a los operadores que no funcionan”.

Creo que estas palabras, expresadas al iniciar su trabajo ministerial, son bastante clarificadoras en cuanto a que necesitamos un nuevo sistema de transporte público. No podemos seguir con el Transantiago, tal como lo anunció el Presidente Piñera.

En tal sentido, valoro lo que sostuvo la Ministra aquí respecto a que se va a rescatar la consulta ciudadana que se hizo a propósito del anterior proceso de licitación, incorporando las correcciones indicadas por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y cambiando, obviamente, el sistema de incentivos para las empresas. Esto último es muy importante.

Tal como se señaló, las bases curriculares de la licitación debieron ser presentadas en febrero de 2017, pero se presentaron en junio. ¡Ya partieron atrasados! Posteriormente las retiraron y fueron reingresadas en octubre. En diciembre se terminó de responder las consultas de los oferentes y se dieron quince días hábiles para contestar las ofertas. Ello estrechó aún más los tiempos, tal como lo explicó hace unos minutos la señora Ministra.

Es importante destacar también que desde el año 2022 se reducirá por ley el subsidio que entrega el Estado al sistema del Transantiago, el cual asciende, aproximadamente, a 700 millones de dólares. Cabe señalar que los nuevos contratos que se propusieron en la licitación tendrían vigencia hasta el 2028, pero la ley solo otorga un aporte hasta el 2022. Por eso, señora Ministra, sería conveniente que igualmente explicara tal situación, bastante grave,

porque se estaría licitando sin contar con el financiamiento correspondiente.

Por último, la decisión de desertar la licitación del Transantiago que había gestionado el pasado Gobierno es una buena medida por parte de la actual titular de la Cartera, dado que existen dos demandas no resueltas. En consecuencia, por un tema judicial no se podía continuar con la licitación.

Por otra parte, la licitación no era clara en la creación de nuevos terminales de buses para quienes quisieran licitar, pues los establecidos ya tienen sus dueños y, por lo tanto, con esto se limitó la competencia -¡se limitó la competencia, señor Presidente!-, principal queja de algunas empresas demandantes.

Además, dicha licitación proponía contratos de diez años con los operadores, lo que provocaría que cuando hubiese operadores que no funcionaran costaría mucho más poder cambiarlos y no se generaría el incentivo para mantener la calidad del sistema.

En tal sentido, la Ministra señaló que la nueva licitación va a modernizar los contratos y seguirá la tendencia de los países desarrollados, donde los contratos son mucho más cortos. Con ello, se lograría mayor irrupción de operadores, transparencia para los usuarios y un monitoreo permanente a través de índices de calidad.

¿Me concede un minuto adicional, señor Presidente, para poder terminar?

El señor MONTES (Presidente).- Lo tiene, señor Senador.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.- Gracias.

Otra de las modificaciones que se harán es que a las compañías se les pagará la mayor parte de los recursos por pasajero transportado y una menor parte por kilómetro recorrido. Así se termina con la irregularidad permanente de las micros en tránsito, las cuales no subían pasajeros y cumplían solo con hacer recorridos. Esto también va a reducir los costos del sistema.

Respecto a la renovación de buses que pro-

ponía la anterior licitación, la Ministra señaló claramente cuál es el camino a seguir.

Por eso, señor Presidente, valoro que el Gobierno del Presidente Piñera haya respaldado la decisión adoptada por la titular de Transportes.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Allamand.

¿O quiere esperar un poco más, Su Señoría?

Mientras, puede intervenir el Senador señor Insulza.

El señor ALLAMAND.— Yo no tengo problema en exponer ahora, señor Presidente.

Lo que ocurre es que se produce una circunstancia extraña, porque lo lógico es que al inicio intervengan quienes han solicitado esta sesión especial, para luego nosotros poder hacernos cargo de los argumentos. Sin embargo, usted insiste en que primero expongamos quienes no hemos solicitado esta reunión.

Por eso, si me reitera que haga uso de la palabra, lo voy a hacer, pero lo razonable es que intervengan al inicio quienes solicitaron la sesión especial.

El señor LAGOS.— Tiene razón.

El señor MONTES (Presidente).— Su Señoría, ya hablaron la Senadora Rincón, la Senadora Allende y el Senador Navarro, que son parte de quienes solicitaron esta sesión.

Por lo tanto, ya han participado los que la pidieron. Pero en fin.

Senador Insulza, tiene la palabra.

El señor INSULZA.— Voy a cederle mi tiempo al colega Letelier, que hablará por nosotros, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Muy bien.

Eso será en su momento.

Entonces, le ofrezco la palabra al Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— También voy a hablar después, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Todos quieren intervenir al final.

La señora ALLENDE.— No corresponde, señor Presidente. Tiene que hablar uno por cada lado. Así lo establece el Reglamento.

El señor MONTES (Presidente).— Sí, estamos tratando de equilibrar.

La señora MUÑOZ.— ¡Yo no sé “al aguaito” de qué están!

El señor MONTES (Presidente).— Les pido que uno de ustedes, Senadores Chahuán y Allamand, haga uso de la palabra.

El señor ALLAMAND.— Lo voy a hacer yo, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Puede intervenir.

El señor ALLAMAND.— Señor Presidente, tendremos presente la forma en que usted distribuye los turnos para hacer uso de la palabra.

Básicamente, los cuatro últimos años fueron un período muy malo para el Transantiago: la pérdida de pasajeros fue equivalente a un 14 por ciento; tuvimos el subsidio más alto de la historia; en algún minuto del Gobierno anterior hubo una evasión récord -llegó a 35 por ciento; después bajó a 24 por ciento, porcentaje con el que se había iniciado en la Administración pasada-, y el tiempo promedio de los viajes aumentó en 19 por ciento.

Por lo tanto, la gestión del Gobierno anterior en materia de Transantiago fue muy mala. Y por eso era tan importante que la licitación cumpliera adecuadamente los propósitos para los que había sido convocada.

Yo invito a la Sala a reflexionar sobre la siguiente pregunta: ¿cómo puede calificarse si una licitación está bien convocada, se halla bien organizada, funciona de buena manera?

Creo que los argumentos esgrimidos por la señora Ministra en términos de las razones jurídicas que hacían absolutamente imposible que se continuara adelante con la licitación, han sido lo suficientemente contundentes, y hasta ahora por lo menos no hemos visto que nadie los haya refutado.

La contingencia jurídica y la necesidad de que la licitación fuera en su conjunto hacía ab-

solamente imposible continuar adelante con este proceso.

Pero, señor Presidente, detengámonos en el proceso mismo.

Hubo varios que, durante meses, hicimos presente al Gobierno pasado que su retardo en el proceso de licitación y su falta de clarificación en el tema de los terminales de buses iban a generar una licitación con una bajísima legitimidad porque no iban a concurrir suficientes postulantes.

Para que una licitación sea seria, ¿qué se necesita? ¡Que haya competencia! ¡Que haya personas que concurren! ¡Que pueda haber distintos oferentes!

¿Qué se nos dijo?

Que en los *roadshows* internacionales había más o menos 200 personas que iban a participar en esta licitación. Posteriormente, se nos señaló que 60 empresas habían adquirido las bases.

Señor Presidente, ¿sabe usted cuántas empresas postularon a esta licitación? Lo quiero hacer presente y compartir con la Sala: ¡seis empresas! Y, de esas seis empresas, ¡cuatro son actuales operadores del Transantiago!

¡Esta es la gran licitación a la que habría que darle curso!

Vuelvo a insistir: seis postulantes, cuatro de ellos actuales operadores del Transantiago, que tienen además -porque son dueños de los terminales- ventajas objetivas para participar en la licitación.

Alguien podría haber dicho: “Esto ya es suficiente para que miremos esta licitación con sospecha”, al margen de los problemas judiciales.

Señor Presidente, quiero entregar a la Mesa otro antecedente.

Fijese usted que eran seis postulantes, cuatro incumbentes y 6 “zonas de servicio” -como dice el Senador Navarro-, que suena bastante mejor que “zonas de negocio”.

En las unidades 7 y 8 había un solo postulante; en las unidades 2, 6 y 9, dos postulantes;

y solamente en una unidad de negocio postulaban tres operadores.

Sin embargo, curiosamente las cuatro empresas incumbentes del Transantiago ¡nunca postularon compitiendo entre sí! Es decir, el refrán perfecto: “Entre bueyes no hay cornadas”. Solo una coincidencia divina pudo haber hecho que los actuales cuatro operadores del Transantiago mágicamente no hubieran coincidido al momento de presentarse a la licitación.

Señor Presidente, los antecedentes que señalo -y aludo también a los alegatos de transparencia que planteó la Senadora Rincón, que comparto- reflejan que, desde el punto de vista que estoy mencionando, aquella licitación era desde ya objetable, más allá de los aspectos legales a que me he referido.

¿Hay alguien en esta Sala a quien le parezca razonable que para la licitación más importante del país quizás en mucho tiempo se presenten únicamente seis postulantes, y que de ellos cuatro sean actuales operadores? ¿Y el resto? ¿Nadie más tenía interés en participar? ¿Y dónde están los operadores internacionales?

Señor Presidente, esto es de extraordinaria gravedad. Pero no es algo que se produzca al azar.

¿Por qué ocurre esto, señor Presidente? Por dos razones fundamentales.

Primero, porque el Gobierno anterior, pese a todos los requerimientos que le formulamos, nunca fue capaz de clarificar cuál era la situación de los terminales. Estos son elementos estratégicos para participar en la licitación. De modo que quien es dueño de ellos lleva una tremenda ventaja a los que no lo son. Y resulta que, por supuesto, las personas que postularon en la licitación son dueños de terminales.

A la Comisión de Transportes del Senado nunca se le clarificó qué pasaba con las expropiaciones de los terminales, cuántos iban a quedar disponibles y cómo eso podría influir en las licitaciones.

Asimismo, hubo otra situación tal vez mu-

cho más grave: la negligencia del Gobierno anterior en esta materia.

Tengo aquí el cronograma del plan de trabajo de licitación de vías, de 2016, del Ministerio de Transportes. En este se establece que las bases estarían listas en enero de 2017; que en abril se produciría la toma de razón por parte de la Contraloría General de la República; que la licitación sería convocada en mayo, y que -me detengo en esto- habría seis meses para preparar las ofertas.

¿Y qué pasó?

La Contraloría tomó razón de las bases solamente en octubre de 2017; la licitación se convocó a fines de octubre pues las bases se ingresaron a la Contraloría seis meses después del plazo que el propio Gobierno se había impuesto. Y no obstante lo anterior, como las bases se ingresaron con tantos errores, el Gobierno las tuvo que retirar.

¿Y cuál fue la consecuencia?

Tal como sostuvo la señora Ministra, quedó un plazo de 60 días para preparar las ofertas. Pero en realidad no eran 60 días, sino solamente 30 días, porque en el medio estaban las consultas. Por lo tanto, en la práctica, el tiempo que tuvieron los oferentes para preparar las ofertas fue de 15 días.

Señor Presidente, con ese cronograma era evidente que los únicos que podrían postular serían, precisamente, los actuales incumbentes.

Por lo tanto, el Gobierno ha hecho bien en declarar desierta aquella licitación no solo por las razones jurídicas y legales que ha invocado la señora Ministra, sino también porque, en mi opinión personal, una licitación de esas características no se halla a la altura de la magnitud del problema que presenta el Transantiago.

¿O alguien va a salir a defender aquí que había que adjudicar a los únicos postulantes, es decir, sin ninguna competencia? Si un actual operador se presenta solo a una licitación para una unidad de servicio, ¿hay que asignársela sin que compita con nadie?

Esa no es una licitación que merezca el nombre de tal, señor Presidente.

Y quiero concluir con lo siguiente.

Estoy seguro de que el Gobierno tendrá -ya lo ha señalado la señora Ministra dando algunos lineamientos- todos los argumentos para llevar adelante una licitación transparente, verdaderamente competitiva, con personas que intervengan, en la que realmente haya competencia para poder empezar a desmontar ese tremendo enredo que es obra, obviamente, de los Gobiernos que representan las bancadas del frente, cuya autocrítica debiera ser aún más consistente de lo que ha sido.

Hay otro punto que deseo destacar, señor Presidente.

En las bases de la licitación se introdujo, sin que hasta ahora se haya dado alguna explicación, un cambio muy raro. Hace 10 años, cuando comenzó a operar el sistema de licitación del Transantiago, se pagaba básicamente por mover los buses y no importaba la cantidad de pasajeros que se transportara. El Ministro Cortázar, primero, y después el Ministro Errázuriz, luego de profundas y muy difíciles negociaciones con los operadores (tan buenos para presentarse a licitaciones sin competir con nadie), se las arreglaron para ir cambiando esa ecuación. Y, finalmente, con el incentivo correcto, se les pagaba el 75 por ciento por concepto de pasajero transportado y solo el 25 por ciento por mover los buses.

Señor Presidente, esa ecuación hoy día se ha invertido sin que haya ninguna explicación desde el punto de vista técnico que lo justifique.

Por lo tanto, señor Presidente, primero, el Gobierno ha hecho bien en declarar desierta esa licitación en virtud de las razones jurídicas que existían.

Segundo, cualquier examen que se realice a esa licitación va a poner en evidencia que deja mucho que desear. Nosotros advertimos que parecía un traje a la medida para los actuales operadores del Transantiago. Punto.

Y, tercero, debiera haber un espacio para que el Gobierno introdujera correcciones, recogiendo todo lo que esté bien en las bases anteriores, a fin de se pueda llevar a cabo una licitación que, en el fondo, contribuya a mejorar este ruinoso sistema de transporte público que hasta el día de hoy significa una humillación para muchos santiaguinos.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Kast.

El señor KAST.— Señor Presidente, la verdad que al escuchar lo planteado por el Senador Navarro, uno se pregunta si efectivamente escuchó a la Ministra de Transportes.

Digo esto porque el Senador Navarro hizo una acusación que me parece extremadamente grave -me causa lástima que no esté ahora en la Sala-, al sostener que la Ministra tenía ya tomada la decisión antes de entrar al cargo. La verdad es que ella fue clarísima en su explicación, y en ningún minuto hizo una imputación en el sentido de que aquí hubiera mala fe.

La Secretaria de Estado fue tremendamente cuidadosa al señalar que siente que se aceleró el proceso de licitación al final del pasado Gobierno, y que, de hecho, se encontró con lo que acaba de describir muy bien el Senador Allamand, con algo realmente inaceptable: los operadores del Transantiago decidieron, curiosamente, no competir entre ellos.

¿Ustedes querían, acaso, que se adjudicara un sistema con esta inercia a los mismos operadores, cuando el propio Senador Navarro habló de la necesidad de luchar contra la colusión?

¿Acaso no queremos más competencia? ¿Acaso esa no es la forma de preocuparse efectivamente por los pasajeros, por los trabajadores?

Entonces, los invito a que seamos más cuidadosos con las palabras, a que seamos más cuidadosos con los ataques. Porque, en verdad, siento que aquí tenemos una Ministra seria, que ha venido a hacer un planteamiento riguroso, técnico.

Adicionalmente, me parece que tampoco se escuchó ni se entendió que en el caso de que se hubiese adjudicado y no paralizado, se habría tenido que esperar un año. Por lo tanto, de hecho, los famosos “contratos directos” de que se hablaba aquí tampoco existían.

¡No hay contratos directos! Esto es una prórroga hasta mayo, que habríamos tenido que efectuar de igual manera, aunque existiera adjudicación.

Entonces, los invito a que seamos un poco más cuidadosos.

Como bien decía el Senador Allamand, si seis empresas postularon, ¡cómo no va a ser una buena noticia que nos demos más tiempo, que este mismo Senado participe en forma transparente con la Ministra presente! Y que ojalá todos, la Comisión de Transportes, los distintos Senadores seamos parte de aquello.

Por eso, quiero felicitar a la Ministra no solamente por haber tomado la decisión jurídica correcta; no solamente por haber tomado la decisión política correcta, como planteaba el Senador Allamand, sino además por venir hoy a esta Corporación con el tono correcto para invitarnos a tener una discusión seria, rigurosa, a fin de lograr efectivamente lo que todos estamos buscando: que tengamos más competencia.

Y desde el punto de vista del diseño de las políticas públicas es fundamental lo que plantea: que los terminales no pueden ser vinculados a los operadores, porque sabemos cómo es el diseño de una ciudad.

¡No podemos exigirle a cada operador que compre un nuevo paño para instalar un nuevo terminal, si sabemos que los terminales deben presentar un cierto diseño dentro de la ciudad!

¡Por favor, tener contratos más cortos por supuesto que es una buena noticia! Contar, ojalá, con mayor atomización, mayor participación y menor concentración en un mercado siempre es una buena noticia.

Por lo mismo, con esto termino, quiero invitarlos a que cuidemos el tono y tratemos

de apoyar este proceso de modernización del Transantiago. Creo que tenemos una gran Ministra y, por esa razón, no solamente cuenta con nuestro apoyo, sino que considero que debiéramos tratar de hacer de esta materia un tema nacional y transversal.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.— Señor Presidente, seré muy breve porque el Senador Girardi, que es miembro de la Comisión de Transportes, está en camino y va a hacer uso del mayor tiempo del PPD.

Entendiendo que estamos discutiendo lo relativo al Transantiago, quiero aprovechar que está presente la Ministra y que veo tan buena disposición para resolver los problemas de los santiaguinos en el tema del transporte público para recordar a esta Sala que la Región de Valparaíso debería haber llevado a cabo la licitación para el transporte público del Gran Valparaíso el año 2011, si no me equivoco. A la sazón, creo que la actual Ministra era Subsecretaria de dicha Cartera. Y la Contraloría General de la República instruyó, en septiembre del año que recién terminó, a la Seremía de Transportes para que pusiera en marcha dicha licitación.

Entonces, hemos tenido dos gobiernos completos (el primero del Presidente Piñera; el segundo de la Presidenta Bachelet) durante los cuales la Quinta Región ha convivido con un sistema que funciona mal, que debería haberse licitado el 2011. Hace siete años que tendría que haberse licitado el transporte público en la Región de Valparaíso, y nada ocurre. Pareciera que es difícil enfrentar ciertos intereses. Y resulta complejo ponerse en el caso de aquellos habitantes que residen en Valparaíso, en Viña del Mar, en Concón, en Curauma, en Placilla, que destinan entre el 15 y el 25 por ciento de su ingreso para transportarse en la ciudad con recorridos malos, que no cumplen los horarios, que se saltan a la autoridad y que son poco sancionados.

Solamente hago este pequeño paréntesis de tres minutos treinta segundos, que gentilmente me concedió el Senador Girardi, para pedirle a la señora Ministra que dé una respuesta, ya que existe un dictamen de la Contraloría y tiene una orden.

No basta que me digan que esto corresponde al Gobierno anterior, porque es también un asunto de la Administración en la que usted fue Subsecretaria. Entonces, ese no es el tema. El punto está en si habrá licitación no solamente respecto del Transantiago, discusión que me parece muy bien. Esto es, si en la Región de Valparaíso nos vamos a tomar en serio la licitación del transporte público.

El señor MONTES (Presidente).— Quiero señalar que la bancada de la Democracia Cristiana dispone de tres minutos, al igual que la bancada de la Unión Demócrata Independiente, y que el Senador Chahuán cuenta con cinco minutos.

Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.— Señor Presidente, estimados colegas, la señora Ministra partió su gestión pública diciendo que se había improvisado, y hoy sus dirigentes de partido hablan de buen tono aquí, en la Sala.

La verdad es que el tono de la señora Ministra fue de una agresividad inadecuada, habiendo conocido todo el proceso. Aquí no está en discusión que existan diferencias de criterios. ¡Pero las formas sí importan!

Y, por su intermedio, señor Presidente, quiero decir que su forma es producto de una decisión política, no técnica ni jurídica; no nos engañemos.

Parto por desconocer y no valorar ni compartir el fundamento jurídico que ella entrega acá.

El mismo Tribunal de la Libre Competencia ha dicho que no es un paquete. Los anexos de las bases de licitación demuestran que se podía asignar por partes. Por lo tanto, su argumento jurídico para justificar esta decisión política no es más que un envoltorio.

Voy a los temas más de fondo, señor Presidente, porque aquí se han dicho cosas inadecuadas.

El primer Gobierno del Presidente Piñera se hizo responsable de este sistema de transportes. En consecuencia, no es un problema de la Nueva Mayoría, de la Concertación.

La decisión del Ministro en ese momento fue asignar a dedo, engordar en particular a Alsacia Express, el peor operador del sistema, que no ha hecho más que sacar recursos económicos del país en forma brutal, entregándole no un pedacito, sino un pedazote de la torta.

Por primera vez desde el año 2004 se iba a licitar, había un proceso en tal sentido. ¿Tenía la Ministra la facultad de parar la licitación? Sí, la tenía. Habría sido más oportuno saber cuáles eran los precios que se estaban ofreciendo para transparentar datos, cosa que no quiso o que no hizo. La historia lo dirá. Pero lo que habría correspondido era conocer cuáles eran los precios de los oferentes, pues las bases también permitían interrumpir las licitaciones después de conocidos para tener transparencia respecto a todos los operadores.

La costumbre internacional es que exista esta cantidad de oferentes. Y eso lo sabe todo el Ministerio de Transportes; no es que existieran pocos.

Ella ahora nos propone algo. Yo quiero saber cómo, cuándo y a qué costo. Quiero una carta Gantt en que se señale cuál es el cronograma concreto, cuáles son las formas concretas.

¡Pero, por favor, digamos las cosas como son, sin falacias!

Cuando era Diputado el actual Senador de Chile Vamos Felipe Kast, rechazó que los terminales fueran bienes afectos. ¡Lo rechazó! Y hoy viene a hablar de los terminales como un tema fundamental, en circunstancias de que no representa más que el 3 por ciento del costo. Eso sí lo sabe la señora Ministra, que es una gran técnica. Y también sabe que más de los doce o los veintidós terminales disponibles

ya lo estaban, y que la otra gran mayoría son arrendados. Es decir, los terminales no eran una barrera de entrada. ¡Falacia!

Quiero indicar también que respecto a la ecuación referida a los incentivos ha habido dos modelos hasta ahora: financiar de acuerdo a kilómetros recorridos o a número de pasajeros. El que ha estado en vigencia por mayor tiempo es el pago por pasajero, que hoy el Senador Allamand, que me antecedió en la palabra, cree que es la panacea.

Bueno, ¡lo que existe hoy no ha funcionado bien! Esto es, el incentivo de pagar por pasajero.

Lo que se hizo en la nueva ecuación es trasladar el riesgo de la calidad del servicio a los operadores. Cerca del 30 por ciento, que son las utilidades, van a depender de la frecuencia, de la calidad tanto de los vehículos como de la mantención; de los paraderos.

Siempre será perfectible. Sin embargo, aquí hubo un cambio en la ponderación precisamente porque la experiencia en esta última década desde que se produjo la crisis de instalación inicial llevó a un acuerdo político -en el debate aquí, en la Sala, estuvo presente la entonces Senadora Evelyn Matthei-, en que pactamos transversalmente la fórmula que hoy existe. En buena hora que se quiera cambiar, y eso fue lo que propuso la Ministra Tapia. Yo creo que es correcta. Pero lo podremos discutir técnicamente.

Llama la atención, señor Presidente, que en esta licitación había muchas cosas buenas que potencialmente se van a perder: mejoras en calidad de servicio; modernización de las flotas, por cierto, buses de otros estándares; participación de más oferentes; avances en materias laborales -ha sido una pesadilla, según supimos-, y criterios sobre evasión.

Ahora, ¿se puede mejorar esto? Sin duda, las cosas siempre son perfectibles.

Pero la referida licitación tenía algo fundamental: gradualidad.

Señor Presidente, este Gobierno, el del Pre-

sidente Piñera, hoy se hace responsable del cien por ciento del Transantiago: de la licitación de los operadores; de la renovación de los buses; de los servicios adicionales, en fin.

Lo único que quiero relevar es que aquello, sin tener claridad sobre los costos -porque nos dicen que no va a costar ni un peso más- y acortando plazos de la licitación, se ve bastante difícil.

Hoy nos señalan que el Metro va a ser operador.

Algunos colegas de las bancas de enfrente no querían que dicha empresa se metiera en esto. El Metro está para situaciones puntuales, de contingencia; no es operador de transporte terrestre.

Fue tal el debate que se produjo, que rechazaron darle más atribuciones a esa empresa.

Solo quiero recordar aquello.

Señor Presidente, ¿hoy día quiénes van a comprar los tres mil buses? ¿El Estado? ¿El Metro?

Me parece que el debate sobre el sistema de transporte público es un poquito más profundo.

Nosotros no desconocemos la atribución del Gobierno para interrumpir o dejar sin efecto una licitación. Las bases jurídicas que se argumentan no las compartimos en lo más mínimo. El tono utilizado tampoco; lo consideramos impropio de una Administración que dice querer dialogar. A nuestro juicio, ahí mostró su rostro real en cuanto a su actitud con la Oposición.

Queremos un mejor sistema de transporte. Pero necesitamos saber el cronograma.

¿Cómo van a achicar? ¿Cómo meterán a más operadores en un sistema que todavía no madura? El de Londres, que les gusta usar como ejemplo, utiliza la fórmula de pago por kilómetro recorrido; además, tiene mucha más antigüedad que el nuestro, y cuenta con numerosos operadores.

Sin duda, hacia ello debemos avanzar.

¿Pero cómo lo harán en cuatro años? ¿Lici-

tando este año o el próximo? ¿Cómo llegarán los buses, que es lo que desea la gente? ¿Cómo remplazaremos los viejos "tarros"?

La licitación en comento reducía la antigüedad de los buses de doce a diez años; hubo participación ciudadana; la cobertura se extendía a las poblaciones que lo requerían, en fin.

Señor Presidente, nosotros no vamos a restarnos de generar un mejor sistema de transporte público de pasajeros, donde las vías y el Metro forman parte integral del Transantiago. Aquí nunca se habla de que se trata de un sistema integrado. Y sería bueno recordarlo, pues así se concibió.

Pero queremos plantearle a la Ministra la necesidad de mirar hacia adelante. En tal sentido, precisamos información sobre costos, cronograma, programa, y no que se caiga en situaciones inadecuadas.

Tenemos, por desgracia, un operador llamado "Alsacia Express". ¡Una vergüenza! Lo engordó bastante el primer Gobierno de Piñera, y en mala hora.

Los operadores nacionales hasta ahora han demostrado tener mejores indicadores, superiores a los de los operadores extranjeros.

Ese es un dato.

Ciertamente, queremos que exista mayor competencia. Pero deseamos un sistema centrado en las personas.

Sobre el particular, permítanme expresarles una opinión personal: no me parece correcto usar ciertos calificativos para referirse a nuestro sistema de transporte sin haberlo comparado con el de otros países.

La verdad es que muchas naciones del resto del mundo evalúan a nuestro transporte público en forma bastante más positiva que al existente en la gran mayoría de los países de América Latina; y al de la Región Metropolitana lo califican como uno de los mejores de la zona.

No se trata de compararnos con Europa, sino con el barrio al cual pertenecemos.

Por último, debo señalar que hay un planteamiento de la bancada del Partido Socialis-

ta respecto de los recursos para las regiones, compromiso que no se ha cumplido. No se sabe dónde están las platas, y no ha habido transparencia en la materia.

Por intermedio de la Mesa, quiero decirle a la Ministra que si piensan pedir más dinero para esta nueva licitación, que tendrá mayor costo, primero deben demostrar dónde están los recursos para las regiones.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, Honorable Sala, la decisión de declarar desierta la licitación del Transantiago que se hallaba en curso ha sido una buena medida de la actual Ministra de Transportes no solo por los argumentos jurídicos que ha expuesto, sino también porque el proceso pertinente fue judicializado mediante la presentación de dos acciones ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia y un recurso de protección que se encuentra pendiente de fallo definitivo en la Corte Suprema.

Con una situación como la descrita, que ya se ha convertido en un fenómeno recurrente en nuestro país en este tipo de materias, no era posible llevar a cabo la referida licitación, con el proceso de adjudicación pertinente, sin afectar con posterioridad los contratos de los adjudicatarios, con la consiguiente responsabilidad para el Estado.

Estamos hablando de la peor política pública, de la política urbana más cara que se ha implementado en nuestro país: entre los años 2007 y 2017 el Fisco ha desembolsado más de 8 mil millones de dólares.

De otro lado, la evasión en el último trimestre de 2017 alcanzó a 23,7 por ciento.

Ahora bien, cuando uno analiza las principales controversias que estaban afectando la licitación en comento, materias que puso sobre la mesa la Ministra del ramo, se encuentra con lo siguiente.

Primero, las bases curriculares de la licita-

ción debieron presentarse en febrero de 2017, pero ello se hizo en junio. Posteriormente se retiraron y fueron reingresadas en octubre. En diciembre se terminó de responder las consultas de los oferentes, y se dio un plazo de tan solo 15 días hábiles para contestar las ofertas. Ello estrechó aún más los tiempos para quienes querían licitar.

Segundo, desde el 2022 se reduciría el subsidio que el Estado entrega al sistema del Transantiago, el cual es de cerca de 700 millones de dólares. Además, los nuevos contratos que se propusieron en la licitación tendrían vigencia hasta el 2028 y la mitad del subsidio está aprobado solo hasta el 2022. Esto produce gran incertidumbre y riesgo financiero para las empresas interesadas.

Aquello a lo mejor explica por qué hubo solo seis empresas interesadas, las que, además, no compitieron entre sí.

Tercero, no existe claridad sobre los terminales de buses -lo señalaron otros Senadores- para los nuevos operadores que quieran licitar, lo que limita la competencia y beneficia a los actuales operadores.

Cuarto, el contar con un contrato a 10 años podría generar altos costos sociales y económicos. ¿Por qué? Porque no habría incentivo para mejorar la calidad del servicio, cuestión que tanto la Ministra de Transportes como el Gobierno del Presidente Piñera se han empeñado en cambiar.

Quinto, no se realizó una relicitación paralela -esto me parece curioso- de los servicios complementarios del Transantiago: tarjeta bip!, red de carga, administración financiera, en fin. Con respecto a las tarjetas bip!, se ha planteado también que no son seguras desde el punto de vista informático, pues son hackeables.

Sexto, se aumenta la flota de buses sin considerar el impacto que podrían generar las operaciones de las líneas 3 y 6 del Metro.

Séptimo, se establece una cláusula que obliga a aumentar los pagos a operadores por cada

pasajero debido a la evasión y disminución de la demanda. O sea, el Estado no se hace cargo de la evasión en el sistema de transporte público que opera en la Región Metropolitana.

Octavo, se exigen requisitos de experiencia difíciles de cumplir.

Todo ello -reitero- se estipulaba en la referida licitación.

Entonces, había muy pocas posibilidades de generar competencia, porque las exigencias eran imposibles de salvar.

Finalmente -y lo más grave-, se planteaba que el 65 por ciento del pago sería independiente del pasajero que se transportara. Con ello se podría producir la situación de buses circulando sin llevar personas.

¿Qué quiere hacer el Gobierno?

En primer lugar, implementar mallas de recorridos más pequeñas, para fomentar la participación de más empresas.

En segundo término, que a las compañías se les pague la mayor parte de los recursos por pasajeros transportados...

El señor MONTES (Presidente).— Terminó su tiempo, señor Senador.

El señor COLOMA.— Señor Presidente, nuestro Comité le cede parte de su tiempo a Su Señoría.

El señor MONTES (Presidente).— La UDI le dará cinco minutos al Senador señor Chahuán.

El señor COLOMA.— ¡No tanto...! ¡No exageremos, señor Presidente...!

El señor MONTES (Presidente).— Entonces, Su Señoría dispone de tres minutos para terminar su intervención.

El señor CHAHUÁN.— Gracias.

Decía, señor Presidente, que el Gobierno quiere que a las compañías se les pague la mayor parte de los recursos por pasajeros transportados y una parte menor por kilómetro recorrido.

En tercer lugar, plantea la renovación de buses mientras se realiza la nueva licitación, lo que será financiado por el Estado. Se evalúa

que estos puedan ser adquiridos a través de una empresa pública como Metro o EFE.

En cuarto lugar, propone poner a disposición de los operadores terminales de buses. La señora Ministra ha señalado claramente que se estudia comprarlos, arrendarlos o expropiarlos.

En quinto lugar, pretende sacar a los malos operadores del sistema caducando los contratos.

Ello es fundamental, pues acá no está en discusión -como lo expresó el Senador Letelier- la actitud de nuestro Gobierno con respecto a la que tuvo la Administración anterior. Aquí se halla en juego el cómo somos capaces de entregar un servicio público decente para que los santiaguinos puedan transportarse de acuerdo a las condiciones de calidad requeridas.

En sexto lugar, plantea que el plazo para presentar esta licitación sea de un año.

Por último, señala que los contratos serán más cortos. Así se podrá cambiar a los operadores que no funcionan. Esto es relevante, pues es la manera de mejorar la operatividad del sistema.

Señor Presidente, insisto en que la señora Ministra ha ocupado un buen criterio para los efectos de declarar desierta esta licitación no solo por los argumentos jurídicos que expuso, sino también por las razones técnicas que acabo de expresar.

Por intermedio de la Mesa, quiero dirigirme al Senador Letelier.

Su Señoría pregunta dónde están los recursos del fondo espejo del Transantiago.

Bueno, ¡eso debió haberlo respondido su Gobierno!

Quiero informarle, señor Senador, que la nueva Administración lleva poco más de quince días gobernando. Por lo tanto, en vez de culparla por la mala ejecución del fondo espejo del Transantiago, habría que pedirles respuestas a los exministros de Transportes de los gobiernos de la Nueva Mayoría.

En consecuencia, señor Presidente, nos hallamos acá frente a una decisión valiente y oportuna, que sin lugar a dudas redundará en un mejor transporte público para los santiaguinos.

En cuanto a la licitación del Transvalparaíso, resulta evidente la necesidad de llevarla a cabo, tal como lo manifestó el Senador Lagos.

Sin embargo, a Su Señoría se le olvida que dicha licitación debió haberse hecho en 2011: pasó un gobierno entero de la Nueva Mayoría, ¡y aún no tenemos licitación...!

No me cabe la menor duda de que la actual Ministra de Transportes hará la pega que no hizo la Administración anterior.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra la Senadora señora Provoste.

La señora PROVOSTE.— Señor Presidente, tal como se ha reiterado en esta sesión especial, nos parece importante señalar que ha sido una mala noticia el declarar desierto el proceso de licitación del Transantiago.

Quiero referirme a esta situación como Senadora de regiones, donde los problemas de transporte en algunos casos son incluso mayores que los que se viven en Santiago.

La decisión de declarar desierto una licitación, que puede ser algo relativamente normal en otro contexto y en otro sector, hoy resulta sospechosa y poco responsable. En efecto, al anuncio realizado por la Ministra le faltó algo esencial: explicitar cómo se va a continuar el proceso de renovación de contratos.

La Administración anterior había llevado a cabo un proceso abierto y transparente que, además de consultas públicas en diversas plataformas, generó incluso el trabajo de un equipo externo que analizó a fondo el sistema.

Ese equipo externo recomendó licitar, dados los altos costos de una prórroga (sobre 3 mil 200 millones de dólares en un escenario probable de 8 años) y los beneficios que traía para las personas avanzar en un mejoramiento de la calidad del servicio. Asimismo, sugirió

fortalecer los pilares de calidad del servicio, sustentabilidad y gestión.

Quiero recordar, frente a los comentarios del Senador que me antecedió en el uso de la palabra, que el proceso licitatorio fue claro y transparente. Concluyó con la recepción de 13 ofertas para las 6 unidades de negocio que implicaban casi el 50 por ciento del transporte de la capital presentadas por 7 empresas.

Los recursos interpuestos ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia por partes interesadas en mantener las mismas condiciones actuales fueron resueltos favorablemente para el Ministerio respectivo en 4 de las 6 unidades, lo que permitía continuar de buena manera con la licitación.

¿Pero qué se ha hecho hoy con total improvisación? Se ha declarado desierto esta licitación.

Por lo tanto, queremos dejar planteadas solo algunas preguntas que el Gobierno deberá responder: ¿Cuál es el costo financiero de la referida decisión? ¿Cómo impactará a las demás regiones, por ejemplo, en el fondo espejo? ¿Qué presiones existen detrás de esa decisión?

En los últimos años se estableció la necesidad de contar con una autoridad que se ocupara específicamente del transporte público de la Capital. Sin embargo, con la decisión que se tomó hemos retrocedido, pues tendremos nuevamente a un Ministerio y a una Ministra preocupados solo de los temas del Transantiago. De modo que las soluciones que las regiones demandan seguirán postergadas.

Señor Presidente, para la bancada de la Democracia Cristiana es un anhelo contar con más recursos para las regiones.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Sandoval.

El señor SANDOVAL.— Señor Presidente, sin duda, quienes somos de regiones vemos el impacto que ha significado el Transantiago no solo respecto del servicio para la gente que vive en la Región Metropolitana, sino también

de los efectos asociados al famoso fondo espejo.

De otro lado, también resulta complejo y difícil entender quién podría defender lo que ha sido este sistema desde su implementación en 2007 hasta la fecha. Quién podría pensar que hoy no existe la urgente necesidad de realizar cambios profundos en el Transantiago al objeto de entregarles a los chilenos que viven en la Capital, y colateralmente a los del resto de las regiones, servicios de transporte eficientes. Quién podría defender hoy día que lo que se ha hecho ha sido realmente una acción eficiente y que ha apuntado a resolver los problemas que todos sabemos, para terminar con la vergüenza que ha significado el Transantiago.

Me parece que la Ministra hizo bien al suspender la licitación.

Asimismo, creo que las medidas que propone el Gobierno van en la dirección adecuada, para darles a los chilenos un servicio como el que se merecen, de buena calidad.

De paso, señora Ministra, hay que tener presente que no se deben atomizar los dineros del fondo espejo en una infinidad de pequeñas obras que no poseen el impacto que esperan las comunidades de nuestras regiones.

A mi juicio, es urgente modificar este sistema para terminar con esta vergüenza del Transantiago, que le ha costado a nuestro país más de 8 mil millones de dólares desde su implementación en 2007.

Esto no puede seguir eternamente. Tenemos la urgente necesidad de cambiar una de las peores políticas públicas que se han formulado en nuestro país -como ya se dijo- y atender otros requerimientos. Por ejemplo, cubrir las demandas de los adultos mayores y las que se plantean desde las regiones.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Quintana.

El señor QUINTANA.— Señor Presidente, estoy bastante sorprendido con la decisión adoptada el pasado 20 de marzo por distintas

razones.

Cuando el Presidente de la República asume su mandato en el Congreso hace tres semanas, efectúa un llamado para alcanzar cinco acuerdos nacionales. No me voy a referir a los que han presentado ciertas dificultades en su concreción y que han generado más de alguna polémica. Pero, sí, hay una materia que claramente constituye una política de Estado y que a distintos gobiernos, incluido el primer mandato del Presidente Piñera, les ha significado -y acá comparto lo que señaló el Senador que me precedió- desembolsar una enorme cantidad de recursos sin que hasta el momento se haya verificado un cambio tan significativo sobre el particular.

Pues bien, el proceso de licitación que se suspendió de alguna manera trató de hacerse cargo de errores, de problemas de diseño e implementación de los distintos gobiernos, los cuales no encontraron las herramientas para darle mayor eficacia a dicho proceso, con un mecanismo de transparencia y de consulta pocas veces visto -eso me llama la atención-: contratos de concesión por trato directo firmados, como los de 2011, en fin.

Ahora había que hacerse cargo de un proceso de licitación complejo -con ferias a las que se invitaba a los posibles oferentes, nacionales e internacionales, y en las cuales hubo más de diez mil participantes- y que generó el documento “Contenido Esencial de Bases de Licitación”, el cual fue conocido por todo el mundo y refrendado por la Contraloría, con las ya conocidas observaciones del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, las que fueron subsanadas.

Pocas veces uno ve que en una política pública intervengan tantos filtros y, sobre todo, que se realice un proceso ampliamente difundido, participativo y transparente.

¿Con qué nos encontramos ahora? Con que la actual Ministra de Transportes -es algo que yo jamás habría imaginado del Ministro Errázuriz, de la primera Administración del Presi-

dente Piñera- señaló lo que hemos escuchado aquí.

Las afirmaciones de la Ministra son tremendamente graves. Dijo que hubo improvisación en el proceso de licitación y anunció que el nuevo Gobierno ha elaborado un plan serio y responsable. Repito: “un plan serio y responsable”.

En lo que va de esta sesión, yo no he oído hablar sobre ese plan serio y responsable.

Quisiéramos verlo, señor Presidente.

Ahora, me sumo a las palabras de la Senadora Provoste. Quienes representamos a regiones y hemos visto todo lo que ha costado avanzar en la concreción de los fondos espejo esperamos que realmente sea “Un peso para región, un peso para el Transantiago”.

A mi entender, el Senador Letelier tiene toda la razón: con la decisión que ha tomado la Ministra, hoy día la responsabilidad es exclusiva y excluyente de este Gobierno y de ella en cuanto a todas las dificultades que implica el cambio de tarifa, el aumento del valor del pasaje, etcétera.

Lo que se buscaba con la incorporación de máquinas nuevas (eléctricas, modernas) era justamente mejorar el servicio, subir el estándar, pensando esencialmente en las personas transportadas, más que en las empresas.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Luego de la intervención del último orador le daré tiempo a la señora Ministra para que entregue su visión respecto de los distintos comentarios que se han hecho en la Sala.

Tiene la palabra el Senador señor Girardi.

El señor GIRARDI.— Señor Presidente, primero quiero poner en contexto lo que es el Transantiago, porque acerca de él existen muchas evaluaciones -algunas, internacionales- y a mí no me gusta la política populista.

Creo que, efectivamente, el Transantiago empezó como un mal proyecto; partió con muchas dificultades. Hubo problemas de diseño, de implementación. Y muchos de quienes esta-

mos acá planteamos nuestras críticas.

Sin embargo, pienso que en el último tiempo ha experimentado un inmenso avance. La labor que hizo en su momento el Ministro Pedro Pablo Kuczynski fue titánica, al igual que los aportes efectuados posteriormente por Andrés Gómez-Lobo y Paola Tapia.

En mi concepto, Santiago tiene ahora un sistema de transporte público privilegiado.

Antes la gente se movilizaba en camiones carrozados. Se registraban numerosos accidentes, pues los choferes debían pelear por el boleto adelantándose unos a otros.

Hoy día existe un sistema de transporte público de verdad, de calidad, que -debo decirlo- está considerado como uno de los mejores de Latinoamérica.

Ahora, cuando alguien no le tiene cariño y aprecio al país puede demoler políticas públicas como la del Transantiago.

Lo mismo ocurre en materia de seguridad ciudadana.

Es cierto que hay problemas de seguridad ciudadana. Pero cuando ella se transforma en un modelo para conseguir *rating*, para vender horas de televisión, parece que la seguridad ciudadana en Chile es de las peores del planeta. Y no es así.

Nuestro país tiene problemas en ese ámbito, pero son bastante menores que los de varias naciones afectadas por graves situaciones que atentan contra la seguridad de la gente.

Acá, en el caso del sistema de transporte público se intenta hacer una política de demolición.

Como la vida da muchas vueltas, después les va a tocar a otros.

Yo quiero hablar de las gestiones anteriores.

Cuando Pedro Pablo Kuczynski fue Ministro de Transportes, nosotros fuimos de los que colaboraron más: ayudamos a modificar los contratos, a cambiar la ley. Si le preguntan, seguramente les dirá que muchos de nosotros contribuimos más que los de su propio Gobierno para sacar adelante la situación. Ello, por-

que teníamos una convicción: no la del aprovechamiento político, sino la de mejorar la calidad del transporte público para la ciudad.

Durante el período anterior, además, adoptamos medidas a mi juicio fundamentales; por ejemplo, las relacionadas con normas destinadas a combatir la evasión.

Como miembro y como Presidente de la Comisión de Transportes, varias veces me tocó discutir con los distintos Ministros acerca de la licitación.

En innumerables ocasiones realizamos seminarios con el mundo científico, con el mundo académico, para establecer las bases de licitación, ¡cosa que nunca se hizo en el pasado! Nos juntamos con científicos y académicos precisamente para que dichas bases no fueran una entelequia de un pequeño grupo de decisores, sino que respondieran a una visión mayor.

Luego las bases fueron objeto de numerosos debates técnicos y científicos con los expertos más calificados de nuestro país. Asimismo, se sometieron a un proceso de discusión pública para que pudiera opinar la ciudadanía. Finalmente, se llevó adelante el proceso de licitación.

Ahora, ¿qué importaba el proceso de licitación?

Uno puede tener muchas diferencias. Empero, la licitación significaba grandes avances y mejoramientos sustantivos para el transporte público de Santiago. Por ejemplo, el cambio del estándar de los buses: si bien se trata de vehículos harto mejores que los del pasado, sus asientos son muy altos; es necesario poner más asientos y de mejor calidad, para que la gente viaje en condiciones más adecuadas.

Se preveía también una evaluación de desempeño por parte de los usuarios: resultados, índices de accidentabilidad, nivel de limpieza. A lo mejor parecen aspectos irrelevantes; sin embargo, son de verdad fundamentales.

A mi entender, con lo que ha sucedido perdimos la oportunidad de ofrecerle a la ciudadanía de Santiago un mejor transporte público.

Ahora, yo no voy a cuestionar lo de los subsidios, porque ningún sistema de transporte público carece de ellos.

Chile, incluso, está por debajo de los niveles internacionales en ese aspecto. Pero se trata más de un subsidio a la vena que beneficia a las personas de menos recursos, pues son ellas las que usan el transporte público.

Sí, lamento que, tal vez en una lógica política -prefiero que la explicación sea esa y no otra-, se cuestione como se ha hecho la forma en que se llevó a cabo el proceso de licitación.

Yo considero que dicho proceso ha sido serio. El propio Contralor General de la República ha señalado que fue serio, que las bases establecidas generaban competencia.

Los aspectos que podían cuestionarse eran puntuales y no impedían realizar la licitación.

También lamento que el actual Gobierno empiece de esta manera.

Con los Senadores Montes (como yo, representante de Santiago) y Letelier nos reunimos con la Ministra de Transportes un día antes del anuncio que se hizo. Fue muy atenta al escucharnos y al plantearnos la necesidad de trabajar de forma inclusiva, con integración de sectores de todas las visiones. Pero al día siguiente, ¡un portazo!

Si el Gobierno quiere que esa sea la manera de relacionarse con la Oposición, así será. Así será, entonces, la relación con el Ministerio de Transportes, porque de ese modo la han definido.

Nosotros fuimos a conversar; fuimos a plantear puntos de vista, inquietudes. Y la respuesta es la que todos conocemos. Una respuesta que, además, se fundamenta en la improvisación.

Yo creo que lo que todo esto tiene de improvisación es la forma como se resuelve el problema.

Señor Presidente, deseo insistir en lo que he venido planteando: Santiago requiere un mejor sistema de transporte público.

Tenemos deudas muy importantes con el transporte público. No basta con incorporar

nueva tecnología para mejorar el sistema. Debemos avanzar en el mecanismo de gestión inteligente, que nos permitirá ir bastante más allá. El Transantiago es como un aeropuerto sin torre de control: tiene excelentes vehículos -los más modernos del planeta-, pero carece de torre de control; por tanto, resulta muy difícil hacer gestión de flota.

Se requiere invertir más en infraestructura. Mientras no haya vías exclusivas, pistas SOLO BUSES, etcétera, jamás será posible contar con un mejor sistema de transporte público.

No obstante, esos son desafíos compartidos y no tienen que ver con una visión política o ideológica.

Ahora, también hay contradicciones; sé que se señalaron acá. Me parece que eso es totalmente incoherente y, en último término, contribuye a que aquí exista más bien un interés político que el deseo real de mejorar el sistema de transporte público.

Cuando muchos parlamentarios de Gobierno dicen hoy que los terminales son una barrera de entrada, solo hay que recordarles -les refresco la memoria- que rechazaron su expropiación.

¡Cómo es este mundo! ¿Estamos o no estamos?

Si se quiere que los terminales no sean barreras de entrada, ¿por qué el año 2015 se rechazó su expropiación?

Otro tema, en el cual fui protagonista, pues me tocó discutirlo tanto en la Comisión cuanto en la Sala: hubo una oposición tenaz y feroz a que el Metro pudiera hacer gestión de los buses. ¡Oposición tenaz y feroz! Y hoy día el modelo de gestión es ¡el Metro...!

Me dirán, entonces, “Uno tiene derecho a sospechar de cuáles son los verdaderos objetivos y los reales alcances de estas decisiones”. Pero, en definitiva, lo único que van a hacer es debilitar la posibilidad de disponer de un mejor sistema de transporte público.

Yo tengo una gran preocupación, y quiero plantearla.

Enfrentamos un desafío tecnológico -estamos en una situación de transición-: en cinco años más va a haber un cuestionamiento muy muy de fondo al uso de combustibles fósiles.

Finalmente, se tomó una decisión, la que va a postergar el asunto y mantendrá la vigencia de los malos.

Porque aquí hay buenos, más o menos y malos. Pero el problema radica en que se favorece a los malos, quienes sin duda habrían quedado fuera de la licitación, pero ahora, con la prórroga de los contratos, seguramente van a comportarse y recibirán los mismos beneficios de quienes han sido mejores. Además, se va a imposibilitar la participación (creo que esto cuestiona la seriedad de nuestro país en este tipo de materias) de empresas internacionales -existían al menos dos muy serias- que habrían sido un aporte para el remplazo de los peores.

Ahora, tenemos un problema pendiente: la tecnología, la innovación.

La Capital requiere más innovación; necesita un sistema de gestión inteligente; precisa más inversión en infraestructura para el transporte público. Santiago no puede ser una ciudad para los autos. Resulta inadmisibles que los alcaldes se preocupen más de tapar los hoyos de las calles que los de las veredas. La ciudad debe ser para los peatones; también, para los ciclistas, para el transporte público (estos son los medios de movilización solidarios) y en último término para quienes se trasladan en auto.

Por lo tanto, desde nuestro punto de vista, es lamentable lo que ha ocurrido acá.

El actual Gobierno, entonces, deberá asumir en plenitud las responsabilidades futuras respecto del Transantiago. Nunca más podrá decir que los problemas del transporte público son heredados, que tienen que ver con lo que se hizo antes. Porque hubo la oportunidad de hacer las cosas de forma distinta, de manera colaborativa y con inclusión e integración. Pero, como se ha expresado aquí, quisieron pasar la aplanadora. ¡Parece que lo de la retroexcavadora les quedó gustando...!

Bueno: acá ha habido una verdadera aplanadora ante la posibilidad de construir de modo diferente, de forma participativa, un proceso que lleva a término este Transantiago.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Hay cesiones de tiempo.

Los Senadores señora Rincón y señor Navarro intervendrán por medio minuto cada uno y luego le daremos la palabra a la señora Ministra.

Tiene la palabra la Honorable señora Rincón.

La señora RINCÓN.— Ante todo, expreso mi gratitud al Comité Partido Evópoli, y particularmente al Senador señor Kast.

Señor Presidente, por su intermedio, solo le pido a la señora Ministra de Transportes que, en virtud del principio de equidad, que deberíamos tener instalado como mínimo ético, el tema Transantiago no invisibilice a las regiones.

El transporte de regiones es fundamental.

Por consiguiente, en nombre de todos los colegas de esta Sala (creo que voy a representarlos), deseo solicitarle a la señora Ministra que ese sea un tema prioritario y que ella sea Ministra de Transportes y no de Transantiago.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, debo recordar que la licitación en la Región del Biobío está suspendida desde el año 2005.

Como Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, debo decir que invitamos a la Ministra para la próxima sesión, en la que va a haber oportunidad de profundizar en algunos temas.

Por tanto, invito también a los Senadores que lo deseen a concurrir a la sesión pertinente, en la cual a la Ministra le será factible incursionar más lata y profundamente en elementos que no ha podido entregar en esta oportunidad y, además, tendremos ocasión de ver las dos posiciones que se han expresado acá, básica-

mente por los Senadores Allamand y Letelier.

Esa sesión será una buena oportunidad para tener mayor claridad sobre este tan importante tema.

El señor MONTES (Presidente).— Voy a saludar al Presidente de Evópoli, quien, al parecer, se halla por primera vez en esta Sala.

Diputado señor Undurraga, ¡bienvenido!

La señora HUTT (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).— ¡Mi Presidente!

El señor QUINTANA.— ¡Está todo el Partido...!

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra la señora Ministra.

La señora HUTT (Ministra de Transportes y Telecomunicaciones).— Señor Presidente, valoro esta sesión y expreso mi agradecimiento, pues, tras escuchar todas las opiniones, infiero que compartimos completamente el interés por la existencia de un buen sistema de transporte público no solo en Santiago sino también en regiones.

Quiero partir diciendo que lo que yo menos hubiera deseado era iniciar mi gestión con un problema de este tamaño. Me habría gustado llegar y que la adjudicación hubiese estado hecha. Y, probablemente, me habría esforzado por modificar los contratos de ahí en adelante; eso es de público conocimiento. Pero, vista en esta situación, y tratando de salvar el objetivo de renovación de flota y de efectuar una nueva licitación, no me quedó más alternativa.

Así que enfatizo aquello.

En seguida, desearía remarcar algunos puntos que me parecen importantes.

Uno tiene que ver con el rol del Estado en la propiedad del sistema y el manejo de los subsidios.

Lamentablemente, Transantiago es un caso en que el subsidio resultó y ha seguido resultando de un déficit. Y no es una variable definida *ex ante* como ocurre, por ejemplo, en los sistemas subsidiados del resto del mundo.

No hay ningún problema en subsidiar, pero uno debe definir antes a cuánto quiere que

llegue el subsidio y no rellenar porque faltó la plata. Creo que esto provoca una tremenda distorsión en las prioridades de manejo del sistema.

Consideramos que el Estado debe tener un rol mayor en la gestión de los recursos estratégicos -por ejemplo, en los buses y en los terminales-, de manera que se licite la operación, la proveedora de flota sea una entidad (puede ser otra concesión) y el Estado provea los buses.

Con respecto al proceso, debo señalar que me he reunido tanto con todos los proponentes cuanto con los sindicatos de trabajadores, porque me pareció muy importante incorporarlos desde esta etapa y que ellos tuvieran de primera fuente la información sobre lo que está pasando y pudieran mitigar los riesgos que perciben.

Asimismo, quisiera transmitir mi visión acerca del transporte público.

En la medida que las ciudades crecen y se hacen más densas, el espacio público y el transporte público son los lugares de mayor convivencia. Y por eso necesitamos que el transporte público sea de buena calidad. Vamos a pasar cada vez más tiempo en los espacios públicos y el transporte público es uno de los lugares donde se da esa convivencia.

En mi objetivo está que el espacio público y el transporte público tengan calidad homogénea; yo lo llamo “igualdad en lo público”. Estimo que por eso hemos de trabajar.

Hay que incorporar tecnología, sin duda, y tener integración.

En Santiago la Línea 6 del Metro se halla en un estándar europeo: igual que los mejores sistemas de Europa. Si el pasajero se baja y cambia a un bus ¡retrocede treinta años!

Eso es lo que debemos corregir, para que el sistema sea unificado; para que la integración no solo sea el medio de pago, sino además una forma de viajar.

Vamos a vivir en lo público cada vez más. Y por ello es tan importante preocuparse de que la calidad suba.

Tratamiento a los grupos especiales: sin duda. Lo manifestó la Senadora Allende. Y me parece perfectamente válido. Por ello es tan urgente renovar, por ejemplo, la tarjeta de pago.

Dicha tarjeta no permite hacer segmentaciones especiales; no posibilita los rangos de tarifa. Se trata de una tecnología completamente obsoleta y por la cual estamos pagando mucho dinero.

Es uno de los focos sobre los cuales vamos a trabajar.

También me importa bastante la preocupación por las regiones.

Comparto totalmente la petición de que yo no sea Ministra de Transantiago. En nuestra Secretaría de Estado hay numerosos temas del mayor interés aparte de transportes: telecomunicaciones, en fin.

Así que en mi gestión hay un desafío enorme. Y mi compromiso es cubrir todos los frentes.

Es de mi mayor interés, en consecuencia, que el problema expuesto se resuelva, que podamos licitar, que tengamos los buses a tiempo.

Por supuesto, voy a entregar todo lo que me han pedido en términos de cuáles son los cronogramas.

Recién esta semana estamos partiendo con los doce grupos de trabajo encargados de distintas áreas: terminales, transferencias de buses, elaboración o adaptación de las bases. Hay una variedad de cosas que están funcionando simultáneamente.

Manifiesto, pues, mi mejor disposición a que el proceso avance. Y recojo el interés de Sus Señorías.

Igualmente, quisiera recoger los comentarios que se han hecho sobre las formas. Si debo corregirlas, no tengo ningún problema para hacerlo.

Espero que en adelante podamos trabajar muy coordinadamente.

Muchas gracias.

—(Aplausos en la Sala y en tribunas).

El señor MONTES (Presidente).— Hay un proyecto de acuerdo.

Creo que en el ánimo de todos se halla la idea de que se objetive mejor, de que se profundice. Porque se ha solicitado que la señora Ministra presente un plan, etapas, financiamiento. En las intervenciones se han pedido varias cosas. Se podría encargar a la Comisión de Transportes la entrega de un informe más desarrollado.

¡No se trata de transformar el asunto en un gran conflicto! ¡Tenemos que sacar adelante un sistema para Santiago! Esa es la finalidad principal. Y sería bueno contar con más antecedentes.

NUEVA LICITACIÓN DE TRANSANTIAGO. PROYECTO DE ACUERDO

El señor MONTES (Presidente).— Se ha presentado un proyecto de acuerdo respecto del sistema de transporte público urbano en el área metropolitana de Santiago (**Véase en el Anexo, documento 1**).

—**Los antecedentes sobre el proyecto de acuerdo (S 1.971-12) figuran en el Diario de Sesiones que se indica:**

Se da cuenta en sesión 6ª, en 4 de abril de 2018.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— El texto, que cuenta con las firmas correspondientes, le solicita a Su Excelencia el Presidente de la República que, “si lo tiene a bien, instruya a la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones para que informe respecto de la declaración de desierta de la licitación pública para la concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público, Transantiago: las medidas concretas que a la fecha han adoptado para iniciar un nuevo proceso de licitación, cronograma de este y costos asociados a él, así como los demás antecedentes requeridos”.

El señor MONTES (Presidente).— Es una petición de antecedentes.

¿Habría acuerdo al respecto o Sus Señorías prefieren votar?

Porque tengo la facultad de someter el asunto inmediatamente a la Sala. Se puede fundar cada pronunciamiento.

¿Existe unanimidad?

Puede intervenir el Honorable señor Pérez Varela sobre el procedimiento.

El señor PÉREZ VARELA.— Señor Presidente, sería bueno conocer la disposición exacta que le otorga tal atribución, porque un texto de esta índole comúnmente queda para ser resuelto en la sesión siguiente. Siempre ha sido así.

Deseo consignar que usted mismo, antes de tomar una decisión, ha mandado a la Comisión de Transportes para realizar el trabajo...

El señor MONTES (Presidente).— Sugerí, no mandaté.

El señor PÉREZ VARELA.— Sugirió, y el Senador señor Navarro, Presidente del organismo técnico, se sintió mandado.

Creo que ese último trámite es el curso adecuado.

El señor MONTES (Presidente).— La Secretaría me informa que puedo poner en votación ahora el proyecto de acuerdo.

Tiene la palabra el Honorable señor Letelier.

El señor LETELIER.— Señor Presidente, una cosa es lo que corresponde hacer como Senado, y otra, lo que se pide en el texto, que es información concreta sobre cronograma, costos, planes.

La señora Ministra ha dicho que cuenta con esos antecedentes, y, por ende, procede que los dé a conocer oficialmente.

Constituye una solicitud de información.

Reglamentariamente, esta es una sesión especial en que nos pronunciamos como Corporación. Es del todo evidente que debería registrarse unanimidad.

Sin perjuicio de que algún colega no quiera

votar, lo pertinente es someter la materia a la decisión de la Sala.

La señora ALLENDE.– Así es.

El señor MONTES (Presidente).– Es lo que también me ha señalado la Secretaría.

Se votará, entonces, el proyecto de acuerdo.

El señor PÉREZ VARELA.– ¡Es preciso conocerlo!

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– ¡Quiero que antes se lean los considerandos!

¡Es importante que el texto se ponga a nuestra disposición!

El señor MONTES (Presidente).– El señor Secretario puede leerlos mientras Sus Señorías se pronuncian.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Expresan lo siguiente:

“1) Los contratos de concesión firmados en 2011 -que se realizaron por trato directo- establecían distintas fechas de término para cada una de las respectivas concesiones. En razón de ello el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones inició el año 2015 el proceso de licitación de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros mediante buses para las unidades de negocio N° 1, 4, 6, 7, 8 y 9, las que correspondían a 4 de las unidades de negocio dispuestas por los contratos actualmente vigentes -Alsacia, Express, Redbus y STP-; quienes operan un número cercano a los 2.600 buses. Dicho proceso comprendió entonces, el 47% de los buses del sistema que debían ser relicitados para comenzar a operar gradualmente desde octubre de 2018, lo que a su vez permitiría al Ministerio coordinar y articular de forma más eficiente la puesta en marcha de los nuevos servicios complementarios.

“2) El proceso de licitación que llevó adelante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comprendió la creación de una Secretaría Técnica en septiembre del año 2015, con dedicación exclusiva para realizar esta labor, la cual trabajó durante más de 2 años en la revisión del sistema y la elaboración de las

bases de licitación, invirtiendo recursos humanos y materiales en dicha tarea. Paralelamente, también se creó en septiembre de 2015 el Consejo Consultivo, integrado por actores de la sociedad civil para entregar sus opiniones y perspectivas en el proceso de licitación. Dicho Consejo está compuesto por: académicos, expertos en transportes, organismos ciudadanos, Municipalidades y Gobierno Regional.

“3) Entre las acciones concretas desarrolladas en el marco del proceso de licitación de uso de vías, para efectuar un levantamiento de los requerimientos ciudadanos para introducir mejoras en la prestación de servicios de transporte público, se desarrolló el plan de participación ciudadana entre abril y noviembre de 2016, denominado: ¿Cuál es tu parada?, que comprendió: consulta online, 3 seminarios, 22 encuentros zonales, puesto móvil a través de un bus. En el proceso participaron 10.438 personas, que priorizaron las problemáticas del sistema de transportes, arrojando que: para un 27% era frecuencia y regularidad de los buses; 20% calidad de servicio; 13% diseño de los buses; 11% sistema de pago y red de carga; 11% transporte sustentable; 9% paraderos y terminales; 5% participación ciudadana; 3% información al usuario; 1% otros.

“4) Las Bases de licitación, en base a dicho proceso de participación ciudadana y el trabajo realizado, contemplaron entre otros, un aumento de las penalizaciones por incumplimiento de las empresas concesionarias, aumentando del 3% por descuentos dispuestos por los actuales contratos hasta un 7,5% del ingreso base; incorporaron incentivos por desempeño prioritarios para los usuarios, relacionados con los índices de regularidad, detención en paraderos, calidad de atención de usuarios y mantención de vehículos; se contempló la renovación de la flota, incorporando gradualmente los buses eléctricos para que cada empresa concesionaria evaluara su funcionamiento y operación; mayores exigencias respecto al diseño y confort de buses nuevos:

se permiten asientos acolchados, más bajos, abatibles y mejor ángulo de inclinación; mayores dispositivos de apoyo, mejoras en pasamanos, manillas, peldaños y pasillos (con estándar mínimo de dimensiones); 15 buses por unidad con “atributos especiales” (buses con aire acondicionado y piso bajo; buses de dos pisos y aire acondicionado; buses con tecnología de cero o baja emisión); en materia laboral se aumento de protección, asegurando los recursos para responder a las indemnizaciones laborales; incremento de la cobertura de los seguros de accidentes; exigencia de una cabina de segregación del conductor, cámaras de seguridad, entre otros. Todo esto con unidades más pequeñas, 550 buses aproximadamente pasando de 4 unidades a 6 nuevas.

“5) De acuerdo a la información proporcionada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado a fines de 2016 se publicó el documento “Contenidos Esenciales” de las bases de licitación, que recogía los aspectos más relevantes de las Bases que se licitarían, y se inició un proceso de Consulta Pública, obligatorio a realizar de acuerdo a la ley.

“6) Asimismo y en forma paralela la consultora PFAL-Dar Group, analizó el sistema y los Contenidos Esenciales de las Bases de Licitación ya publicados, y recomendó licitar, dados los altos costos de una prórroga, que estimó sobre US\$ 3.200 millones en un escenario probable de 8 años y los beneficios de avanzar en un mejoramiento del servicio.

“7) Con todos dichos antecedentes, y luego de un exhaustivo proceso de revisión efectuado en conjunto con el Ministerio de Hacienda se ingresaron las bases de licitación a la Contraloría General de la República. Una vez que la entidad contralora tomó razón de las bases de licitación, se efectuó el llamado y se presentaron un total de 13 ofertas para las 6 unidades de negocio que se licitaban, por parte de 7 empresas, 4 de las cuales prestaban servicios

en el sistema de transportes y 3 de ellas correspondían a empresas o consorcios extranjeros que actualmente no operaban en el sistema de transporte.

“8) Durante enero de 2018 la comisión de Apertura y Evaluación designada por el Ministerio conformada por funcionarios del mismo, realizó la evaluación técnica, fijándose el 26 de enero como fecha para la apertura de las ofertas económicas. Un día antes el tribunal de Defensa de la Libre Competencia TDLC, acogió la solicitud de dos empresas de transporte en orden a suspender provisionalmente el proceso de licitación, desde el 25 de Enero, del 2018.

“9) El 13 de marzo de 2018, el TDLC, autorizó expresamente continuar con 4 de las 6 Unidades de Negocio que se licitaban, estas son: 4, 6, 7 y 8.

“10) El 20 de marzo de 2018, las autoridades del Ministerio de Transportes anunciaron declarar desierto el proceso de licitación. De esta forma no se efectuó la apertura de las ofertas económicas, conforme disponían las Bases de licitación, lo cual habría permitido conocer los valores ofertados por cada una de las unidades de negocio y haber tomado la autoridad ejecutiva sobre la base de un antecedente concreto y cierto, la decisión de continuar adelante o no con el proceso de licitación”.

Ese es el conjunto de considerandos.

El señor MONTES (Presidente).— Puede intervenir el Honorable señor Coloma para una cuestión de Reglamento.

El señor COLOMA.— Señor Presidente, comprendo que resulta perfectamente posible el planteamiento de proyectos de acuerdo. Lo que no es aceptable, a mi juicio, es que aquel que nos ocupa se proponga y vote en la misma sesión. Ese no ha sido nunca el procedimiento.

Leí la decisión de los Comités en virtud de la cual se estaría adoptando la resolución y lo que se establece es que el señor Presidente se halla facultado para “proponer a la Sala” la fecha en que se votará el texto. El verbo se emplea en relación con el futuro. De ahí que “de-

terminar”, no “proponer”, que ello se realice en la presente sesión no me parezca adecuado.

Además, estimo que el proyecto de acuerdo se halla completamente desacompañado con el debate. No tiene nada que ver una cosa con la otra. Da una impresión medio sorprendente, porque se argumenta de una forma y, para los efectos públicos, queda un texto que no dice relación con lo expuesto internamente, ni con las preguntas formuladas a la señora Ministra, ni con las respuestas, obviamente.

Por otra parte, media la cuestión reglamentaria. El señor Presidente tiene que proponer otra sesión para votar, no hacer culminar la actual como si la conclusión de todo el debate hubiera sido la redacción que nos ocupa.

Estuve consultando el Reglamento y no hay una norma...

El señor LAGOS.— Que se vote en la sesión de la tarde.

El señor COLOMA.—... relativa a pronunciarse en la misma sesión. Únicamente un acuerdo de Comités del año 2015 dice que el Presidente podrá plantear una fecha para ello.

Su Señoría no tiene por qué saberlo. Lleva poco tiempo en funciones.

No estoy consignando un punto, pero no es reglamentario someter el texto a votación en este momento.

El señor MONTES (Presidente).— Lo determinado ese año por los Comités es un procedimiento conforme al cual se contempla una facultad del Presidente para proponer cuándo votar un proyecto de acuerdo suscrito por la mayoría de los Senadores en ejercicio.

Encuentro que el debate ha sido de bastante buen nivel. Ojalá hubiera mediado un consenso. Una serie de antecedentes dicen relación con el objeto del pronunciamiento.

El señor ALLAMAND.— Hay involucradas cuestiones de principio.

El señor MONTES (Presidente).— Planteo votar ahora, entonces, lo que es una solicitud de más información, de modo que la Comisión pueda seguir trabajando en la materia.

Los considerandos son antecedentes.

El señor COLOMA.— ¡Es preciso pronunciarse en la sesión de la tarde!

El señor MONTES (Presidente).— El señor Secretario leerá de nuevo lo que se votará.

La señora ALLENDE.— ¡Ya se había empezado!

El señor MONTES (Presidente).— El propósito es aclarar.

El señor COLOMA.— ¡No es posible pronunciarse ahora!

El señor LABBÉ (Secretario General).— El proyecto de acuerdo es para solicitar a Su Excelencia el Presidente de la República que, “si lo tiene a bien, instruya a la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones para que informe respecto de la declaración de desierta de la licitación pública para la concesión de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público, Transantiago: las medidas concretas que a la fecha han adoptado para iniciar un nuevo proceso de licitación, cronograma de éste y costos asociados a él, así como los demás antecedentes requeridos a continuación”.

El señor MONTES (Presidente).— Dado que el texto fue suscrito por la mayoría, conviene votar ahora. Por eso es que quise abrir el proceso hace un rato. Insisto en ello.

Podríamos conocer luego el resultado.

El señor COLOMA.— ¡No!

El señor MONTES (Presidente).— Solo lo leído por el señor Secretario es objeto del pronunciamiento.

El señor COLOMA.— Su Señoría puede proponer, no obligar.

El señor MONTES (Presidente).— Así es. Propongo votar en este momento los términos de lo solicitado por la mayoría de los Senadores en ejercicio.

El señor COLOMA.— ¡Es un abuso!

El señor MONTES (Presidente).— No le veo sentido político a postergarlo. Considero mucho más razonable resolver de inmediato lo que implica proporcionar información.

El señor PÉREZ VARELA.— Quiero funda-

mentar mi posición.

El señor MONTES (Presidente).— Conforme al Reglamento, Su Señoría puede hacerlo. Se ha ofrecido la palabra.

El señor MOREIRA.— ¡Esto se ha transformado en una dictadura!

El señor MONTES (Presidente).— ¡Lo llamo al orden, señor Senador, porque no tiene derecho a calificar de esa manera lo determinado por la Mesa!

El Honorable señor Pérez Varela puede intervenir para exponer su posición, aunque me dice...

El señor MOREIRA.— ¡Es un atropello a la gente!

El señor MONTES (Presidente).— ¡Le pido calmarse!

El señor MOREIRA.— ¡Estoy muy calmado!

El señor MONTES (Presidente).— El Senador señor Pérez Varela puede fundar su voto, lo que también procederá en el caso de alguien que sostenga una posición distinta, y se cerrará la votación.

—(Durante la votación).

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Pérez Varela.

El señor PÉREZ VARELA.— Señor Presidente, en primer lugar, a todos nos asiste el derecho al cual usted ha hecho referencia. Por lo tanto, no puede restringirlo.

En segundo término, creo que usted está transgrediendo tanto el Reglamento como el acuerdo de los Comités, porque la palabra “proponer” dice relación con hacerlo para el futuro y no inmediatamente.

De acuerdo con el artículo 169, letra a), del Reglamento, pido repetir la lectura del conjunto del proyecto de acuerdo que se somete a votación.

La señora ALLENDE.— ¿Por qué se procederá a ello de nuevo?

El señor PÉREZ VARELA.— Porque esa disposición me permite solicitarlo. Y eso estoy requiriendo: la repetición de “la lectura o la re-

lación de la proposición”.

No me refiero solo a la cuestión resolutive, porque todos sabemos -y no nos hacemos trampas en el solitario- que la fundamentación contiene un sentido político que Sus Señorías quieren transmitir.

Insisto en mi petición.

El señor MONTES (Presidente).— Puede intervenir la Senadora señora Rincón para fundar su voto. Porque en eso estamos.

La señora RINCÓN.— Señor Presidente, considero que la sesión había sido bastante tranquila y de buen nivel hasta hace unos minutos...

El señor PÉREZ VARELA.— El problema no tenía por qué plantearse.

La señora RINCÓN.— Pido que se me deje usar de la palabra.

El señor MONTES (Presidente).— Puede continuar, Su Señoría.

La señora RINCÓN.— Gracias.

Me parece que estas son las cosas que la ciudadanía no entiende, y se hace una evaluación, finalmente, de quienes estamos en el ejercicio de la actividad pública y la política.

Reitero que hasta hace unos minutos se había realizado una buena sesión. Creo que concordar ciertas materias para que la señora Ministra pueda informarnos no es malo. Ello incide en el principio de transparencia -el Honorable señor Allamand me respaldó al respecto-, en la competitividad, en el mejoramiento del transporte público.

Les pido a todos mis colegas que hagamos un esfuerzo -sobre todo, recogiendo las primeras palabras del Presidente de la República al asumir- para construir en unidad.

Enfrentamos un problema en el transporte público no solo en Santiago. Los requerimientos de información mencionados por el proyecto de acuerdo van en esa línea. Les pedimos a todos dar una señal al país a fin de mejorar algo tan importante para hombres y mujeres que ocupan el servicio.

Por lo tanto, nosotros respaldamos el texto

que hemos presentado sobre el particular.

El señor MONTES (Presidente).— Se ha solicitado, en virtud de una disposición reglamentaria, leer de nuevo lo que es objeto de pronunciamiento, que es un párrafo.

El señor PÉREZ VARELA.— No, señor Presidente. ¡La norma es clara!

El señor MONTES (Presidente).— El señor Secretario procederá a ello.

El señor PÉREZ VARELA.— ¡Es la relación de la proposición!

El señor LABBÉ (Secretario General).— Se trata de lo propuesto después de los considerandos y que dice lo siguiente:

“Se oficie al Presidente de la República, para que instruya a la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que informe detalladamente y a la brevedad al H. Senado de la República sobre el mecanismo y los costos en que incurrirá para prorrogar los contratos e instrumentos de regulación actualmente vigentes, de las unidades de negocio que fueron objeto de la licitación declarada desierta y que habrían sido reemplazadas gradualmente a partir de octubre de 2018. Al respecto se solicita los informes técnicos que tuvo a la vista sobre los costos de esta prórroga, al momento de adoptar la decisión de declarar desierta la licitación, esto es, al 20 de marzo de 2018.

“En razón de lo anterior expuesto, se deberá informar concretamente cuál es el mecanismo jurídico que se utilizará para renovar los contratos y resoluciones de las respectivas concesiones de uso de vías, explicitando si se efectuará un trato directo o una licitación pública; cual es el cronograma de implementación; cuales son los costos asociados a dicho plan y si se requerirá aumentar el subsidio al transporte público, así como la proyección de un eventual aumento de las tarifas de los usuarios del sistema.

“Se solicita los informes técnicos, así como la planificación del nuevo proceso que se consideró al momento de adoptar la decisión de declarar desierta la licitación, esto es, al 20 de

marzo de 2018. Considerando que se expresó públicamente que la empresa Metro S.A. y EFE participarían en el proceso y que por su intermedio se efectuaría la renovación de flota, se requiere se informe el marco normativo y el detalle del modelo regulatorio que sustentaría su participación bajo dicha figura y se cuantifique el consiguiente aumento de costos que implicaría su intermediación. Asimismo, se solicita se adjunten los requerimientos efectuados a dichas empresas en la materia, así como sus pronunciamientos y los informes jurídicos y técnicos que se refieran a su nueva participación en el sistema de transporte de buses.

“En el mismo sentido, se solicita informar cuál será el equipo a cargo de elaborar el nuevo proceso, indicando adicionalmente si se mantendrá la Secretaría Técnica creada en el 2015 y el Consejo Consultivo asesor.

“Considerando que se debe generar la licitación pública para las restantes unidades de negocio y para los servicios complementarios, se solicita se informe el cronograma de trabajo de dichas licitaciones así como los costos asociados a dicha planificación.

“Asimismo, se requiere se informe sobre el estado de tramitación del proyecto de ley aprobado por el Congreso Nacional, Boletín N° 10.125-15, que Modifica la Ley de Tránsito y la ley N° 18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales.

“Por último, se solicita se informe así como para Transantiago, cual es la planificación de nuevos programas y planes distintos a la continuidad de los actuales servicios, cronograma y medidas concretas que se adoptarán para la mejoras del transporte público en regiones y costos asociados, desagregados por regiones.”.

Nada más, señor Presidente.

El señor MONTES (Presidente).— Señores Senadores, mi criterio, como Presidente, es

que tengo la facultad de proponer en qué sesión se vota. Creo que había un buen ánimo. Se trata de una solicitud de información desagregada. Luego verá el Ministerio, la Comisión de Obras Públicas, cómo se resuelve esto. Pero lo que queremos es que esta sesión termine con interrogantes.

Hay cinco parlamentarios inscritos, me parece que para fundamentar el voto. La Secretaría me señala que en los proyectos de acuerdo no es lo habitual.

¿Habría acuerdo en darles la palabra y después entregar el resultado de la votación?

El señor COLOMA.— ¡Señor Presidente, yo estaba inscrito!

El señor MONTES (Presidente).— En nuestra pantalla aparecen los Senadores señores Chahuán, García-Huidobro, Pérez Varela, Moreira y Navarro y señora Aravena.

Se les dará la palabra a ellos y después votamos.

El señor LAGOS.— Está abierta la votación.

El señor MONTES (Presidente).— Perdón, aclaro que la votación ya está hecha, pero algunos quieren fundamentar el voto.

Ofrezco la palabra a la Senadora señora Aravena.

La señora ARAVENA.— Señor Presidente, fue tan apresurado el proceso que en ningún minuto se llamó al cierre de votación, y no alcancé a votar que no.

Solo deseo que se incorpore mi voto, por favor.

El señor MONTES (Presidente).— Muy bien.

Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, antes intervine en el uso del tiempo de nuestra bancada, ahora estoy fundando el voto.

Pido, en el mismo espíritu, tenor, clima que ha señalado la Senadora Rincón, que aquellos que presentaron este proyecto de acuerdo tengan a bien eliminar sus considerandos, para concentrarnos solo en la solicitud de información.

Quiero decir claramente que el voto en contra de los Senadores de mi coalición no obedece a que no queramos que se entregue información por parte del Ministerio. Por el contrario, en la Comisión de Transportes seguramente vamos a invitar a la Ministra para que exponga el cronograma.

El tema de fondo es que la fundamentación del proyecto de acuerdo hace una serie de aseveraciones que no son correctas y que, en definitiva, buscan crear la convicción de que la decisión de la Ministra no fue la adecuada desde el punto de vista jurídico y técnico.

Por lo tanto, en el mismo espíritu, con la misma entonación de la Senadora Rincón, por su intermedio, pido a aquellos Senadores que firmaron el proyecto de acuerdo que retiren la fundamentación para así aprobarlo por unanimidad, que es lo que esperan todos y cada uno de los usuarios del transporte público de la Región Metropolitana.

Si no hay voluntad de aquello, me pregunto si lo que se busca es hacer un punto al Gobierno o concentrarse en una política pública al servicio de la gente.

Esa respuesta la tendrán que dar quienes suscribieron el proyecto.

Si quieren hacer una política pequeña, de trincheras...

El señor LAGOS.— ¡Pregúntenle al Ministro de Salud sobre las trincheras...!

El señor CHAHUÁN.—... y no estar disponibles para un gran acuerdo nacional en estas materias...

La señora ALLENDE.— ¡Por favor!

El señor CHAHUÁN.—... tendrán que dar cuenta -repito- a los usuarios del transporte público de la Región Metropolitana.

Nosotros estamos interesados en que se haga una política pública mirando fundamentalmente el mejoramiento en la calidad de servicio y en los tiempos de respuesta.

Lo contrario es simplemente más de lo mismo, de la vieja política que ya quedó resuelta en la elección pasada.

He dicho.

El señor MONTES (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Moreira.

La señora ALLENDE.— ¡Señor Presidente, ya se votó! ¡Quisiera saber el resultado!

El señor MOREIRA.— Señor Presidente, le solicito lo mismo que pedía la Senadora Allende cuando le estaba expresando la molestia de la UDI.

El documento que tengo en mis manos es el Reglamento, y siempre ha protegido a la minoría.

Nosotros estamos gobernando porque el pueblo lo quiso, y ganamos con más del 55 por ciento.

El señor LETELIER.— ¡Pero no ganaron el Parlamento! ¡Por algo será! ¡El pueblo sabe!

El señor MOREIRA.— Pero, lamentablemente, en el Parlamento no tenemos esa mayoría.

El señor LAGOS.— ¡No es lamentable; es una realidad!

El señor MOREIRA.— ¡Lamentablemente!

Señor Presidente, usted me llama al orden. ¡Pero yo lo llamo al orden a usted para que respete el Reglamento!

La señora ALLENDE.— ¡Por favor!

El señor MOREIRA.— Esto no es un capricho nuestro. Porque el día de mañana cualquier cosa podría no ser respetada por esa mayoría que usted representa en el Congreso.

Y a nosotros nos importa este Reglamento, más allá de los considerandos.

Pero ¡por favor!, y con mucho respeto lo digo, cuando la Senadora Rincón habla de la unidad, puedo creer en sus buenas intenciones; pero no creo en las buenas intenciones de la Izquierda, del Partido Socialista, del PPD, porque he visto, por ejemplo, al flamante jefe de bancada del PS, mi colega el Senador Quinteros -los representa a ustedes-, sostener públicamente en los diarios que los cuatro años del Presidente Piñera son perdidos, ¡y todavía no lleva ni un mes!

En lo personal, no siento que su Gobierno,

de la Presidenta Bachelet, haya sido perdido. Todos los gobiernos hacen algo.

El señor LAGOS.— ¡Perdimos el Gobierno!

El señor MOREIRA.— Lo perdieron, pero por algo fue.

Mi punto, señor Presidente, es que no se siente un precedente en relación con el Reglamento.

Puede que haya sido una sesión muy importante, de gran altura, como usted dice; pero estamos terminando mal, porque este es un precedente. El día de mañana se va a interpretar una norma que le acomode a uno o a otro.

¡Eso es todo, señor Presidente!

Más allá de fundamentar el voto o no, yo reparo en la forma: se conduce una buena sesión -como usted bien lo dijo-, con argumentos, pero se termina más bien con un punto político que no es el adecuado, que es inconveniente.

Esta es una demostración del clima que vamos a empezar a vivir en este Hemiciclo a partir de ahora.

Señor Presidente, si este es un tema menor, ¡cómo va a ser cuando vengan los otros!

Estoy obligado a votar que no, porque ha interpretado el Reglamento como a usted le parece.

El señor MONTES (Presidente).— Ofrezco la palabra al Senador señor Coloma.

Después, intervendrá el Senador señor Navarro, y cerramos.

El señor COLOMA.— Señor Presidente, voto en contra de este proyecto de acuerdo porque se está aplicando un procedimiento errado y porque tiene un contenido abusivo.

¿Por qué señalo que es un procedimiento errado?

Para que lo tengamos todos claro: los proyectos de acuerdo son una forma de expresar una opinión de la mayoría del Senado en un momento determinado.

A este efecto, se encuentra perfectamente delimitado en nuestra legislación cuándo se votan los proyectos de acuerdo: en las sesiones ordinarias de los días martes.

Consecuencialmente, y a propósito de lo planteado por el Senador Navarro, que fue quien lo pidió, los días miércoles, terminado el Orden del Día, se destinan solo a Incidentes.

Ese es el acuerdo que se ha asumido y que ha regido siempre.

Por lo tanto, esto jamás debió haberse votado ahora. Y usted, señor Presidente, lo sometió a votación. Por eso le digo que es un procedimiento errado -obviamente, no voy a juzgar las intenciones-, porque usted confunde un acuerdo del 27 de enero de 2015, según el cual se encomienda a la Mesa proponer una sesión distinta -¡proponer una sesión distinta!- para el tratamiento del proyecto que se presente. Y en virtud de ese acuerdo usted interpreta que puede hacer lo que quiera y someter a votación un proyecto de acuerdo sin esa norma reglamentaria, pasando por disposiciones que todos tenemos que respetar.

Pero lo más grave, señor Presidente, no es eso, sino el fondo abusivo de este proyecto de acuerdo. ¡Es abusivo!

Lo tengo en mis manos. El contenido, los fundamentos, que son parte de la conclusión, constituyen una defensa irrestricta de lo que hizo el Gobierno anterior en esta materia, sin ninguna autocrítica ni visión de por qué el sistema anduvo mal. Es un *copy paste* exacto de todo lo que planteó la Administración pasada, antes de asumir, durante su período y en el momento que se va, lo que se ha traducido -pongámonos de acuerdo- en un sistema que ha funcionado extraordinariamente mal.

Entonces, se le quiere decir a la mayoría del país, conforme a una especie de caballo de Troya: “Pidamos información”. ¡Qué cosa más razonable es solicitar información! Pero, de acuerdo con el contenido, la información se solicita para tratar de que la nueva Administración, que lleva tres semanas de mandato, explique por qué no le hizo caso al “gran” Gobierno anterior, que en cuatro años aplicó un proceso de licitación extraño, sin competencia -como se ha explicado detalladamente-, con

un mecanismo fallido, tratando de revivir esa misma argumentación que hizo que el sistema colapsara.

¡Por eso el fondo es abusivo, señor Presidente!

Si hubiera habido transparencia, el proyecto de acuerdo debió haber contenido eso, lo que en el fondo estaban intentando justificar, que es lo injustificable. Porque nadie se atreve a decir aquí, en esta Sala, que el Gobierno anterior hizo un gran trabajo con el Transantiago. ¡No lo pueden hacer porque eso es burlar la inteligencia mínima del ciudadano!

¡Eso es lo que presentaron!

Y, a propósito de lo manifestado por la Senadora Rincón, eso es lo que desprestigia la política: ¡tratar de hacer ver una cosa y fundar otra!, y poder decir después: “Si nosotros lo señalamos en la Sala del Senado”. Yo oí el debate ¡y nunca se planteó el contenido!

Pero a la hora de las conclusiones quieren dar la impresión de que, después de una ardua discusión, ganó la visión que consideraba que lo hecho por el Gobierno anterior era extraordinario y que la maledicencia de esta nueva Administración, la ceguera o la tontera hizo que no siguiera un proceso transparente.

Si hay algo claro es que este era un proceso que no cumplía con las condiciones adecuadas para poder permanecer.

¡Y eso, en vez de señalarse, se trata de pasar de contrabando!

Aquello, señor Presidente, a mí me parece grave. Y por tal motivo voto en contra de este proyecto de acuerdo, pues considero abusivo su contenido, más allá del procedimiento.

El señor MONTES (Presidente).— Por último, tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, voté a favor porque lo que se está pidiendo al Presidente de la República, Sebastián Piñera, es información elemental a través de su Ministra, para saber si esta decisión, que afecta fundamentalmente el proceso de licitación, va a tener un programa, un diseño, una carta

Gantt, más costo. Y la Ministra debe evaluar si hará partícipe al Senado de los cambios que se introduzcan a dicho proceso.

El Gobierno tiene la facultad de hacer lo que le dé la gana, de llevar a cabo la licitación de acuerdo con lo que fije.

Ahora bien, solo quiero advertir de que no es bueno que no exista la adecuada información, el tratamiento apropiado para que esto se arregle. Hay que tener presente que la Ministra ha dicho en esta Sala que si la forma como se refirió al Gobierno anterior no fue la mejor, ella está dispuesta a corregirlo. Si tenemos una Ministra con buena disposición a que la forma, que es elemental a la hora de discutir, se arregle, vamos a tener un avance.

Yo esperarí que el proceso se hiciera con la participación parlamentaria, porque el 2011 y el 2012 -la Ministra era Subsecretaria de Transportes en esa época- esto se realizó con asignación directa y se engordó, como expresó el Senador Letelier, a Alsacia. Es decir, ¡el peor operador del Transantiago se llevó la parte más grande de la torta con una asignación a dedo hecha por el primer Gobierno de Sebastián Piñera!

En consecuencia, aquí tenemos antecedentes de lado y lado.

Así que no se puede argumentar que solo la anterior Administración de la Presidenta Bachelet lo hizo mal. Seamos francos: ¡todos los gobiernos lo han hecho mal! Y quienes estamos acá tenemos la responsabilidad de que cuando asignemos recursos lo hagamos de una manera tal que el sistema mejore, por la gente, ¡porque los que andan en el Transantiago no están en esta Sala! Son los trabajadores, los más de 800 mil usuarios del Metro, personas que piden que actuemos de forma correcta, responsable. Y, claramente, este tipo de debate no conduce a aquello.

Por tanto, quiero señalar que la intervención del Senador Coloma no me sorprende, pues defiende su posición. Pero en esta Sala el Reglamento ha sido siempre utilizado no para

defender a las minorías,...

El señor COLOMA.— ¡Es para las minorías!

El señor NAVARRO.—... sino para regular la acción de las mayorías.

Y ese Reglamento que muchas veces ha utilizado para ofuscar a las minorías, cuando hoy día le toca ser minoría, no le gusta. ¡No, pues!

Hay que reconocer que ustedes han recurrido al Reglamento en innumerables ocasiones para impedir el debate.

A este respecto, quiero agradecerle al señor Presidente, porque ha permitido la discusión en un proyecto de acuerdo para que el Senador Coloma diga lo que tiene que decir y juzgue al Gobierno anterior, como hoy día lo hace el actual oficialismo.

En consecuencia, el Reglamento se está utilizando de la manera en que está.

Por último, deseo expresar lo siguiente: Ministra, solo quisiera pedirle que tenga presente si este proceso va a significar un mayor costo. Porque aquí ya hubo algo parecido. Recuerdo a la entonces Oposición, cuando se dijo que había que aumentar el número de parlamentarios, manifestar -y pusieron carteles en toda la Ruta 68- que ello representaría un mayor gasto.

Una de las respuestas que esperamos de la Ministra en la Comisión de Transportes, que presido, es si este proceso implicará un mayor costo y si habrá una mejor calidad en el servicio. Es la información que queremos conocer con este proyecto de acuerdo. Pero también buscamos eso con la invitación que le hemos hecho para que asista a la Comisión de Transportes, a fin de que nos aclare la situación. En esa reunión participarán los Senadores Allamand y Letelier, quienes han representado las dos posiciones contrapuestas en esta sesión especial.

Lo anterior, teniendo presente que, cuando discutamos la Ley de Presupuestos del año 2019 para financiar al Transantiago y al Gobierno, queremos respeto quienes estamos en la Oposición; queremos transparencia y quere-

mos ayudar a esta Administración a que haga las cosas bien. Porque, si no las hace bien, los perjudicados no serán los Senadores, sino, en el caso del Transantiago, la gente humilde que usa este sistema, que no tiene automóvil, que utiliza el transporte público en este país (se llama “transporte público”, pero es privado y ha estado funcionando pésimo, por lo que hay que cambiarlo).

El señor MONTES (Presidente).— Se dará a conocer el resultado de la votación inmediatamente.

Pero antes quisiera señalar, respecto al procedimiento, que he cumplido el Reglamento. Este no se está trasgrediendo.

El señor COLOMA.— ¡Lo está trasgrediendo, señor Presidente, cuando pide autorización previa! No en lo otro. Véanlo.

El señor MONTES (Presidente).— Le he preguntado a la Secretaría, frente a la interpelación que se ha planteado, y se me ha señalado que el cien por ciento de los proyectos de acuerdo que se han presentado en sesiones especiales se han votado en la misma sesión especial.

El Senador Coloma está confundiendo esta sesión con lo que ocurre en las sesiones ordinarias, en que efectivamente los proyectos de acuerdo presentados se votan en una sesión siguiente.

Señor Secretario, dé a conocer el resultado de la votación.

El señor PÉREZ VARELA.— No.

El señor MONTES (Presidente).— Señor Secretario, entregue el resultado de la votación.

El señor COLOMA.— Por favor, señor Presidente. Se pidió autorización previa.

El señor MONTES (Presidente).— Señor Secretario, informe el resultado de la votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).— El resultado es el siguiente: **22 votos a favor del proyecto de acuerdo y 14 votos en contra.**

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz, Órdenes, Provoste y Rincón y los señores Bianchi, De Urresti, Elizalde, Girardi, Guillier, Harboe, Huenchumilla, Insulza, Lagos, Latorre, Letelier, Montes, Navarro, Quintana, Quinteros y Soria.

Votaron por la negativa las señoras Aravena, Ebensperger y Von Baer y los señores Allamand, Coloma, Durana, Chahuán, García-Huidobro, Kast, Moreira, Pérez Varela, Prohens, Pugh y Sandoval.

El señor MONTES (Presidente).— Habiéndose cumplido su objetivo, se levanta la sesión.

—Se levantó a las 14:53.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

ANEXO

DOCUMENTO

1

PROYECTO DE ACUERDO DE LOS SENADORES SEÑORAS ALLENDE, GOIC, MUÑOZ, ÓRDENES, PROVOSTE Y RINCÓN Y SEÑORES BIANCHI, DE URRESTI, GIRARDI, GUILLIER, HARBOE, HUENCHUMILLA, INSULZA, LAGOS, LATORRE, LETELIER, MONTES, NAVARRO, QUINTANA, QUINTEROS Y SORIA, POR MEDIO DEL CUAL, SOLICITAN A SU EXCELENCIA EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, QUE SI LO TIENE A BIEN, INSTRUYA A LA MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES QUE INFORME SOBRE LA LICITACIÓN PÚBLICA PARA EL USO DE VÍAS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO, TRANSANTIAGO, QUE FUE DECLARADA DESIERTA, CONJUNTAMENTE CON LAS MEDIDAS ADOPTADAS PARA INICIAR UN NUEVO PROCESO, SU CRONOGRAMA Y COSTOS ASOCIADOS, ADEMÁS DE OTROS ANTECEDENTES SOBRE LA MATERIA
(S 1.971-12)

Considerando:

1) Los contratos de concesión firmados en 2011 -que se realizaron por trato directo- establecían distintas fechas de término para cada una de las respectivas concesiones. En razón de ello el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones inició el año 2015 el proceso de licitación de uso de vías para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros mediante buses para las unidades de negocio N° 1, 4, 6, 7, 8 y 9, las que correspondían a 4 de las unidades de negocio dispuestas por los contratos actualmente vigentes -Alsacia, Express, Redbus y STP-; quienes operan un número cercano a los 2.600 buses. Dicho proceso comprendió entonces, el 47% de los buses del sistema que debían ser relicitados para comenzar a operar gradualmente desde octubre de 2018, lo que a su vez permitiría al Ministerio coordinar y articular de forma más eficiente la puesta en marcha de los nuevos servicios complementarios.

2) El proceso de licitación que llevo adelante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comprendió la creación de una Secretaría Técnica en septiembre del año 2015, con dedicación exclusiva para realizar esta labor, la cual trabajó durante más de 2 años en la revisión del sistema y la elaboración de las bases de licitación, invirtiendo recursos humanos y materiales en dicha tarea. Paralelamente, también se creó en septiembre de 2015 el Consejo Consultivo, integrado por actores de la sociedad civil para entregar sus opiniones y perspectivas en el proceso de licitación. Dicho Consejo está compuesto por: académicos, expertos en transportes, organismos ciudadanos, Municipalidades y Gobierno Regional.

3) Entre las acciones concretas desarrolladas en el marco del proceso de licitación de uso de vías, para efectuar un levantamiento de los requerimientos ciudadanos para introducir mejoras en la prestación de servicios de transporte público, se desarrolló el plan de participación ciudadana entre abril y noviembre de 2016, denominado: ¿Cuál es tu parada?, que comprendió: consulta online, 3 seminarios, 22 encuentros zonales, puesto móvil a través de un bus. En el proceso participaron 10.438 personas, que priorizaron las problemáticas del sistema de transportes, arrojando que: para un 27 % era frecuencia y regularidad

de los buses; 20% calidad de servicio; 13 % diseño de los buses, 11% sistema de pago y red de carga; 11% transporte sustentable; 9% paraderos y terminales; 5% participación ciudadana; 3% información al usuario; 1% otros.

4) Las Bases de licitación, en base a dicho proceso de participación ciudadana y el trabajo realizado, contemplaron entre otros, un aumento de las penalizaciones por incumplimiento de las empresas concesionarias, aumentando del 3% por descuentos dispuesto por los actuales contratos hasta un 7,5% del ingreso base; incorporaron incentivos por desempeño prioritarios para los usuarios, relacionados con los índices de regularidad, detención en paraderos, calidad de atención de usuarios y mantención de vehículos; se contempló la renovación de la flota, incorporando gradualmente los buses eléctricos para que cada empresa concesionaria evaluara su funcionamiento y operación; mayores exigencias respecto el diseño y confort de buses nuevos: se permiten asientos acolchados, más bajos, abatibles y mejor ángulo de inclinación; mayores dispositivos de apoyo, mejoras en pasamanos, manillas, peldaños y pasillos (con estándar mínimo de dimensiones); 15 buses por unidad con "atributos especiales" (buses con aire acondicionado y piso bajo; buses de dos pisos y aire acondicionado; buses con tecnología de cero o baja emisión); en materia laboral se aumentó de protección, asegurando los recursos para responder a las indemnizaciones laborales; incremento de la cobertura de los seguros de accidentes; exigencia de una cabina de segregación del conductor, cámaras de seguridad, entre otros. Todo esto con unidades más pequeñas, 550 buses aproximadamente pasando de 4 unidades a 6 nuevas.

5) De acuerdo a la información proporcionada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado a fines de 2016 se publicó el documento "Contenidos Esenciales" de las bases de licitación, que recogía los aspectos más relevantes de las Bases que se licitarían, y se inició un proceso de Consulta Pública, obligatorio a realizar de acuerdo a la ley.

6) Asimismo y en forma paralela la consultora PFAL-Dar Group, analizó el sistema y los Contenidos Esenciales de las Bases de Licitación ya publicados, y recomendó licitar, dados los altos costos de una prórroga, que estimó sobre US\$3.200 millones en un escenario probable de 8 años y los beneficios de avanzar en un mejoramiento del servicio.

7) Con todos dichos antecedentes, y luego de un exhaustivo proceso de revisión efectuado en conjunto con el Ministerio de Hacienda se ingresaron las bases de licitación a la Contraloría General de la República. Una vez que la entidad contralora tomó razón de las bases de licitación, se efectuó el llamado y se presentaron un total de 13 ofertas para las 6 unidades de negocio que se licitaban, por parte de 7 empresas, 4 de las cuales prestaban servicios en el sistema de transportes y 3 de ellas correspondían a empresas o consorcios extranjeros que actualmente no operaban en el sistema de transporte.

8) Durante enero de 2018 la comisión de Apertura y Evaluación designada por el Ministerio conformada por funcionarios del mismo, realizó la evaluación técnica, fijándose el 26 de enero como fecha para la apertura de las ofertas económicas. Un día antes el tribunal de Defensa de la Libre Competencia TDLC, acogió la solicitud de dos empresas de transporte en orden a suspender provisionalmente el proceso de licitación proceso, desde el 25 de Enero, del 2018.

9) El 13 de marzo de 2018, el TDLC, autorizó expresamente continuar con 4 de las 6 Unidades de Negocio que se licitaban, están son: 4, 6, 7 y 8.

10) El 20 de marzo de 2018, las autoridades del Ministerio de Transportes anunciaron declarar desierto el proceso de licitación. De esta forma no se efectuó la apertura de las ofertas económicas, conforme disponían las Bases de licitación, lo cual habría permitido conocer los valores ofertados por cada una de las unidades de negocio y haber tomado la autoridad ejecutiva sobre la base de un antecedente concreto y cierto, la decisión de continuar adelante o no con el proceso de licitación. En razón de lo anterior, el H. Senado de la República viene en concordar en el siguiente Proyecto de Acuerdo:

PROYECTO DE ACUERDO

"Se oficie al Presidente de la República, para que instruya a la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que informe detalladamente y a la brevedad al H. Senado de la República sobre el mecanismo y los costos en que incurrirá para prorrogar los contratos e instrumentos de regulación actualmente vigentes, de las unidades de negocio que fueron objeto de la licitación declarada desierta y que habrían sido reemplazadas gradualmente a partir de octubre de 2018. Al respecto se solicita los informes técnicos que tuvo a la vista sobre los costos de esta prórroga, al momento de adoptar la decisión de declarar desierta la licitación, esto es, al 20 de marzo de 2018.

En razón de lo anterior expuesto, se deberá informar concretamente cuál es el mecanismo jurídico que se utilizará para renovar los contratos y resoluciones de las respectivas concesiones de uso de vías, explicitando si se efectuará un trato directo o una licitación pública; cual es el cronograma de implementación; cuales son los costos asociados a dicho plan y si se requerirá aumentar el subsidio al transporte público, así como la proyección de un eventual aumento de las tarifas de los usuarios del sistema.

Se solicita los informes técnicos, así como la planificación del nuevo proceso que se consideró al momento de adoptar la decisión de declarar desierta la licitación, esto es, al 20 de marzo de 2018. Considerando que se expresó públicamente que la empresa Metro S.A. y EFE participarían en el proceso y que por su intermedio se efectuaría la renovación de flota, se requiere se informe el marco normativo y el detalle del modelo regulatorio que sustentaría su participación bajo dicha figura y se cuantifique el consiguiente aumento de costos que implicaría su intermediación. Asimismo, se solicita se adjunten los requerimientos efectuados a dichas empresas en la materia, así como sus pronunciamientos y los informes jurídicos y técnicos que se refieran a su nueva participación en el sistema de transporte de buses.

En el mismo sentido, se solicita informar cuál será el equipo a cargo de elaborar el nuevo proceso, indicando adicionalmente si se mantendrá la Secretaría Técnica creada en el año 2015 y el Consejo Consultivo asesor.

Considerando que se debe generar la licitación pública para las restantes unidades de negocio y para los servicios complementarios, se solicita se informe el cronograma de trabajo de dichas licitaciones así como los costos asociados a dicha planificación.

Asimismo, se requiere se Informe sobre el estado de tramitación del proyecto de ley aprobado por el Congreso Nacional, Boletín 10.125-15, que "Modifica la Ley de Tránsito y la ley N°18.287, con el fin de adoptar medidas de seguridad y control en lo relativo a los medios de pago del transporte público remunerado de pasajeros, establecer sanciones, crear un registro de pasajeros infractores y modificar normas procedimentales.

Por último, se solicita se informe así como para Transantiago, cual es la planificación de nuevos programas y planes distintos a la continuidad de los actuales servicios, cronograma y medidas concretas que se adoptarán para la mejoras del transporte público en regiones y costos asociados, desagregados por regiones".

(Fdo.): Isabel Allende Bussi, Senadora.- Carolina Goic Borojevic, Senadora.- Adriana Muñoz D'Albora, Senadora.- Ximena Ordenes Neira, Senadora.- Yasna Provoste Campillay, Senadora.- Ximena Rincón González, Senadora.- Carlos Bianchi Chelech, Senador.- Alfonso de Urresti Longton, Senador.- Guido Girardi Lavín, Senador.- Alejandro Guillier Álvarez, Senador.- Felipe Harboe Bascuñán, Senador.- Francisco Huenchumilla Jaramillo, Senador.- José Miguel Insulza Salinas, Senador.- Ricardo Lagos Weber, Senador.- Juan Ignacio Latorre Riveros, Senador.- Juan Pablo Letelier Morel, Senador.- Carlos Montes Cisternas, Senador.- Alejandro Navarro Brain, Senador.- Jaime Quintana Leal, Senador.- Rabindranath Quinteros Lara, Senador.- . Jorge Soria Quiroga, Senador.

