

## ACTA SESIÓN N°19

### ACTA DE LA DECIMONOVENA SESIÓN DEL CONSEJO CONSULTIVO ASESOR DE ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN DEL INSTRUCTIVO PRESIDENCIAL N°004 DEL 16 DE SEPTIEMBRE DE 2015.

En Santiago, a las 15:00 horas del lunes 8 de enero de 2018, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimonovena sesión del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación del Instructivo Presidencial N° 004 del 16 de septiembre de 2015, también en adelante, el “Consejo Consultivo” o el “Consejo”.

#### Formalidades:

1. Firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala:  
Don Luis Rizzi, en representación de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes; don Hugo Silva, en representación de las Facultades de Ingeniería y/o Economía de Chile, don Víctor Montenegro, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa); don Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes; don Sergio Márquez, en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos, y don Eric Martin, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
2. El señor Patricio Pérez envía sus excusas.
3. Se hace circular el libro de actas, a fin de que quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.
4. Dirige la presente sesión el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación, don Eric Martin González.

#### De la sesión:

El Secretario Técnico, don Eric Martin (en adelante “el ST”), da inicio a la sesión. Los consejeros realizan el habitual procedimiento de aprobación del acta de la sesión anterior, mediante la firma de éste. El ST expone los dos puntos a tratar en la tabla de la sesión: 1) Avances de la licitación de concesión de uso de vías, y 2) Discusión sobre documento enviado a los consejeros y proyección del Consejo Consultivo Asesor.

El ST agradece la asistencia de los consejeros a la reunión de hoy, y la disposición a posponer la realización de la sesión de diciembre, en consideración al trabajo de la Secretaría Técnica en ese mes, clave por los eventos acontecidos en el proceso de licitación de uso de vías, que pasará a detallar más adelante.

El ST expone los principales hitos y fechas clave del proceso licitatorio, desde el ingreso de las Bases de Licitación de Uso de Vías a la Contraloría General de la República, el 2 de junio. Desde entonces, el proceso de revisión de la Contraloría, conducente a la respectiva toma de razón, incluyó diversas instancias de revisión, en las cuales se propusieron y solicitaron ajustes y modificaciones. Las principales modificaciones, a juicio del ST, se centraron en la incorporación de una cuarta variable llamada Pago Cuota de Terminales (PCT). De esta forma, el proceso incluyó el retiro de las Bases desde la Contraloría el 8 de agosto, para que la STEP pudiese realizar cambios y mejoras derivados de la revisión. Luego del reingreso de las Bases a la Contraloría (el 5 de septiembre), estas fueron retiradas nuevamente el 29 del mismo mes, bajo la misma lógica ya descrita. Posteriormente, el 13 de octubre, se produce el segundo reingreso de las Bases a la Contraloría, organismo que finalmente, el 20 de octubre de 2017, efectúa la toma de razón de las Bases de Licitación para la Concesión de Uso de Vías.

El sr. Silva pregunta respecto al hecho de que los operadores actuales que licitaron no hayan presentado ofertas que compitan entre sí en las mismas unidades de negocio. El ST responde que es una situación que podía acontecer, y que se considera que se han establecido todos los mecanismos para lograr una licitación transparente y competitiva, y que en definitiva, se establecieron interesantes espacios de competencia entre operadores actuales y empresas que desean ser operadoras del sistema en varias unidades de negocio. El ST agrega que espera que dicha competencia -la que se promueve en las Bases con elementos como la reducción del tamaño de las Unidades de Negocio- se vea reflejada en los precios que ofrezcan las empresas, lo que se verá en la próxima apertura económica.

El ST se refiere a continuación a una de las principales críticas al proceso de licitación, referida al supuesto escaso tiempo para un proceso de este tipo y magnitud. Afirma que, aunque la aprobación de las bases se produjo el 20

de octubre, el MTT publicó, previo a esa fecha, una gran cantidad de información relevante para que los todos los interesados, sin distinción, pudiesen analizar y elaborar sus modelos de negocio y el diseño de sus ofertas.

Luego, el ST describe el proceso de venta de Bases de Licitación. Se vendieron un total de 69 Bases. Las Bases comenzaron a venderse el lunes 23 de octubre en las oficinas del MTT, a un precio de \$300.000. Explica que se dispuso este cobro como acceso a la realización de preguntas sobre los documentos -los que se entregaron en formato impreso y digital-. El mismo día que se inició la venta de Bases, comenzó además la etapa de recepción de preguntas de los adquirentes. Las Bases disponen que los licitantes que comprasen los documentos podían realizar consultas sobre éstos y solicitar aclaraciones al contenido de las Bases y sus anexos, en un plazo de 30 días siguientes a la fecha de publicación del llamado en el Diario Oficial. Para este proceso, se habilitó un sitio web en el que los interesados podían ingresar mediante el RUT y el número de la factura asociado a la adquisición.

A continuación, el ST presenta el listado de los adquirentes de las 69 Bases vendidas, información que es pública en el sitio web del proceso. Explica que una empresa o interesado podía comprar varias bases y postular a las Unidades de Negocio que quisiera, siempre y cuando presentase números de factura distintos. Así, por ejemplo, una empresa que hubiese comprado tres bases con el mismo rut, podía postular hasta a tres Unidades de Negocio distintas.

El ST es enfático en señalar que, además de lo anterior, los adquirentes fueron particulares y/o empresas de naturaleza heterogénea: bancos, fabricantes y proveedores de vehículos, empresas de energía, consultores, empresas operadoras de transporte de pasajeros urbano e interurbano nacionales y extranjeros, etc. Por eso, afirma que es poco rigurosa la cifra aparecida en diversos medios de prensa y replicada por diversos actores interesados en la licitación, de que solo postularon 7 empresas de un total de 69, ya que el universo de eventuales postulantes es distinto. El sr. Bresciani afirma que es labor comunicacional del MTT responder a esas cifras consideradas equivocadas, y que hubiese sido relevante transmitir el número total de empresas operadoras que compraron bases.

Luego, el ST describe los resultados de la etapa de preguntas a las Bases de Licitación. Informa que se recibieron un total de 1.375 preguntas entre el 23 de octubre y el 21 de noviembre. Agrega que la mayor cantidad de preguntas - como era esperable- tuvo que ver con aspectos operacionales, aunque otros temas relevantes fueron los asociados a aspectos jurídicos y contractuales, estructura de propiedad de las empresas y temas asociados al material rodante, como las exigencias de tecnologías de propulsión y de norma de emisiones de contaminantes. El ST añade que las preguntas fueron clasificadas y distribuidas entre los profesionales de la Secretaría Técnica de acuerdo con la materia a la que aludían. Se constituyó, además, dentro de la misma unidad, un equipo de revisión para evitar eventuales errores, inconsistencias y contradicciones entre las respuestas. Para cumplir con los plazos establecidos en las Bases, se realizaron cuatro entregas sucesivas de respuestas, las que fueron publicadas en la página web del DTPM. Esto último, con el objetivo primordial de que los interesados dispusieran de respuestas prontas, previo a la fecha de recepción de las ofertas.

Más adelante, el ST describe la recepción de ofertas y la apertura técnica. La recepción se realizó el 27 de diciembre en la oficina de partes del MTT. Se recibieron 13 ofertas de 7 empresas o consorcios para las seis Unidades de Negocio a licitar. Al día siguiente, 28 de diciembre, desde las 10:00 horas, se realizó la ceremonia de apertura técnica por parte de la Comisión de Apertura nombrada para tal efecto, en una larga jornada de casi 10 horas ininterrumpidas. Las ofertas se fueron abriendo y revisando siguiendo el orden de hora de recepción del día anterior. El ST agrega que la principal situación de la jornada correspondió a las dos últimas ofertas revisadas, del consorcio Carmo Sion, vinculado al Grupo Duarte, de capitales brasileños. En ambas ofertas, no se encontró la boleta de garantía, por lo que la comisión propuso su descalificación.

El sr. Rizzi pregunta si la cantidad de ofertas y de empresas que se presentaron a la licitación es mayor o menor a la que la autoridad esperaba. El ST responde que esperaba que el consorcio Carmo Sion pudiese licitar, y que le sorprendió que no presentaran un documento tan relevante y a la vez tan básico en este tipo de concursos, como la boleta de garantía. Agrega que la participación de otras empresas operadoras extranjeras que habían mostrado interés en la licitación, como la francesa RAPT Dev o Avanza (de capitales de México y España), no se llegó a concretar. El ST añade que, junto con las ofertas por la concesión de vías, espera que se dé una relevante competencia entre empresas proveedoras y fabricantes de buses, lo que redundaría en una disminución del precio de los vehículos.

Luego, el ST se refiere a los próximos pasos de la licitación. Explica que el viernes 5 de enero se notificó a los licitantes sobre errores formales, omisión de antecedentes y aclaraciones de los antecedentes presentados, los que deben hacer llegar a la oficina de partes del MTT. Agrega que se espera realizar la apertura de ofertas económicas la última semana de enero, para luego realizar la adjudicación y enviar la respectiva resolución a la Contraloría General de la República para que haga la toma de razón del proceso.

El sr. Bresciani pregunta respecto a los avances en el tema de la provisión de terminales y si este tema fue abordado en la etapa de preguntas de las Bases. El ST responde afirmativamente, y respecto a los avances, expone que se trabaja en las fórmulas para que el sistema disponga de terrenos para terminales de las nuevas unidades de negocio. Añade que, respecto al programa de expropiaciones de 12 terrenos para terminales -tema abordado en sesiones anteriores

de este Consejo- se ha avanzado en la expropiación de tres terrenos, a los que se espera agregar dos más en los próximos meses, además de cuatro con acuerdos de arrendamiento y otros tres con los cuales se están explorando alternativas.

Luego, el ST informa a los consejeros sobre algunos recursos presentados en diversas instancias para detener el proceso de licitación de vías en curso: 1) Recurso de protección presentado por Transportes Santin y Cía. Ltda en la Corte de Apelaciones de Santiago, recurso que fue rechazado por esta instancia; 2) Acción de impugnación del proceso licitatorio, presentado por Empresa de Transportes Cordillera Bus S.A., ante el Tribunal de Contratación Pública, recurso ante el cual dicho tribunal se declaró incompetente; 3) Recurso presentado por Sociedad Transportes, Inversiones, Inmobiliaria y Servicios Transanber S.A. en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, instancia que se encuentra analizando los detalles del caso, y 4) Recurso ante la Fiscalía Nacional Económica por parte de Rodrigo Quijada Plubins, ingeniero civil industrial coordinador de Coalición por un Transporte Justo. La instancia se encuentra revisando los antecedentes.

El ST señala que los principales argumentos de estas reclamaciones tienen que ver con la supuesta omisión o no entrega de información relevante por parte de la autoridad a los interesados en la licitación, además del ya mencionado supuesto poco tiempo dispuesto para evaluar la información y preparar las ofertas, y por otro lado, el que la propiedad de los terminales sea una barrera de entrada para el ingreso de nuevas empresas que deseen adjudicarse la concesión. El ST afirma que espera que el proceso avance y que se demuestre en las ofertas que efectivamente ha habido competencia, que la licitación ha sido clara y transparente, y poder realizar la adjudicación.

El ST agrega que, con anticipación a la fecha de recepción de ofertas, se hizo público, a través de la página web del DTPM, el calendario de puesta en marcha de los 191 servicios correspondientes a las seis nuevas Unidades de Negocio, y que establece tres grandes fechas de inicio de operación de servicios: 23 de octubre de 2018, 12 de enero y 23 de junio de 2019. Este itinerario considera la extensión de contrato de la empresa Express, además de buscar una puesta en marcha gradual, y así evitar una superposición de servicios entre operadores actuales y los que se adjudiquen nuevas unidades de negocio. El ST agrega que los diez años de extensión de las nuevas concesiones se inician formalmente desde que la totalidad de los servicios de una empresa concesionaria se encuentren en operación. Añade que este calendario enfatiza la relevancia de elementos operativos y logísticos relevantes entre el fin de una concesión y el inicio de una nueva, por ejemplo en temas como la operación de los buses, los contratos de los trabajadores y la utilización de los terminales, entre otros temas.

El sr. Rizzi plantea que debería existir algún mecanismo para extender los contratos por buen servicio o por otras causas, de manera tal de evitar que en diez años más se vuelva a licitar una proporción tan significativa del sistema. Agrega que lo ideal, a su juicio, es establecer contratos con fechas de término sucesivas y así constituir un mecanismo de renovación constante y no grandes procesos licitatorios como el actual. El ST responde que espera que la próxima administración recoja la experiencia del actual proceso y considere la posibilidad de establecer un sistema constante de licitaciones con el afán de renovar constantemente el sistema y las empresas que operan en este.

Luego, el ST aborda el segundo punto de la tabla de la sesión, referido a la discusión sobre documento enviado a los consejeros y proyección del Consejo Consultivo Asesor. Reseña que, en cumplimiento del acuerdo alcanzado en la sesión previa (18ª) del Consejo, en la semana previa a la realización de la presente sesión se les envió a los consejeros (vía correo electrónico) un documento de trabajo en el cual se solicitaba que entregaran su opinión respecto a: a) el funcionamiento del Consejo; b) un análisis personal de la participación propia en el Consejo, y c) propuestas sobre la existencia y proyección de esta instancia para el futuro. Dicho documento fue respondido por los sres. Rizzi y Valenzuela.

El ST señala que valora la constitución del Consejo y los aportes al proceso de licitación, no solo por su índole técnica, sino que porque también integra a representantes de organizaciones sociales y de la academia. El sr. Valenzuela afirma que la relevancia del Consejo al interior de la Secretaría Técnica no puede ser evaluada por los consejeros con suficiente objetividad, puesto que para ello sería necesario contrastar sus proposiciones con los resultados del proceso. Agrega que la coincidencia entre las opiniones de los consejeros y las bases de licitación, cuando ellas existen, no pueden ser atribuidas directamente a la influencia que dichas opiniones puedan haber ejercido sobre la Secretaría Técnica.

El sr. Bresciani sostiene que la conformación y configuración de instancias de este tipo en el futuro próximo estarán cruzadas por la discusión que se viene respecto al traspaso y definición de atribuciones desde los ministerios a los futuros gobiernos regionales, que próximamente serán cargos de elección popular. A su juicio, estas instancias, como la de un Consejo Consultivo dentro del DTPM, estarán instaladas en el gobierno regional, no en el MTT. En ese sentido, la agenda del Sistema de Transporte Público de Santiago será un tema en el cual el próximo intendente o gobernador regional tendrá y exigirá mayor grado de intervención y decisión. Añade que un Consejo Consultivo como este debiera ser una instancia para tratar temas como una futura institucionalidad de una eventual Autoridad Metropolitana de Transportes, organismo que los expertos reconocen como absolutamente necesario en una ciudad como Santiago. Dicha Autoridad Metropolitana debiese tener un Consejo Consultivo al lado, con atribuciones y una configuración clara de su composición, para que no se cuestione su legitimidad.

El sr. Rizzi pregunta si este Consejo tiene continuidad con el próximo gobierno que asumirá en marzo de 2018, en consideración a que fue creado por un instructivo presidencial. El ST responde que es un tema por analizar, pero que eventualmente deberán resolver las nuevas autoridades del próximo gobierno y quienes sean nombrados en el MTT.

El sr. Montenegro plantea que el origen y funcionamiento de este consejo ha estado -por razones obvias- orientado a aportar comentarios y observaciones y a recibir información del proceso de licitación. Como el proceso está a punto de culminar, este Consejo deja de tener sentido, por más que se plantee que en 2021-2022 se produzca un nuevo proceso licitatorio. A su juicio, en esta coyuntura deberían ser otras instancias las que participaran de una nueva mesa más amplia en la que se aborden temas como la transición de la operación, la modernización tecnológica, los planes de infraestructura, etc., que como quedó claro y definido en las primeras sesiones de este Consejo, no forman parte de la agenda de esta instancia, que se enfoca casi exclusivamente en la labor de la Secretaría Técnica y la licitación de vías.

El sr. Silva explica que él se integró al Consejo en mayo de 2017, y que, ya en esa fecha, las Bases de Licitación estaban casi completamente elaboradas y definidas, entonces, esta ha sido una instancia donde los consejeros reciben información, pero las posibilidades reales de intervención para generar modificaciones son muy escasas.

El sr. Bresciani apoya la opinión del sr. Silva, y agrega que este Consejo cumplió más su rol "Consultivo" -en alusión al nombre de la instancia- en las primeras sesiones, cuando las Bases estaban en pleno proceso de diseño y elaboración y al parecer se relevaron más las opiniones de los consejeros. El sr. Rizzi señala que, a su juicio, los consejeros tampoco elaboraron estudios, informes o propuestas más profundas por la misma configuración del Consejo, instancia *ad honorem*, y con escaso tiempo de dedicación. Añade que para hacer propuestas y analizar en profundidad proyectos de la envergadura de la licitación de vías, se necesitan más tiempo y recursos.

El sr. Valenzuela afirma que una de las lecciones de este proceso es que las nuevas autoridades deben darle inmediata continuidad a las licitaciones futuras y evitar de esta manera que los plazos se reduzcan, lo que a su juicio fue un error de la actual administración que inició el proceso de licitación con un año de retraso. Agrega que, a grandes rasgos, este Consejo cumple con lo que él define como "objetivo político", de existencia y funcionamiento de una instancia de participación técnica y ciudadana, aunque reafirma que a su juicio el nivel de influencia de los comentarios y observaciones de los consejeros en la licitación es limitado. El sr. Rizzi señala que, a su juicio, donde más se consideró la opinión del Consejo fue en el tema de los terminales, respecto al cual se hizo hincapié en que la autoridad debía disponer de ellos para evitar una barrera de entrada de nuevos operadores.

El sr. Márquez afirma que su participación en el Consejo, como representante de las juntas de vecinos de Santiago se define por entregar una opinión de sentido común, como ciudadano y usuario activo del Sistema, ya que en definitiva son los usuarios los principales afectados por las políticas y medidas que se definen en estas instancias. Añade que un buen ejemplo es la implementación del Transantiago en 2007, que pudo haber sido distinta con una mayor participación ciudadana en su diseño.

El sr. Bresciani señala que se debe definir si esta instancia o la que la reemplace, será, como él menciona, "de expertos, o de representantes de organizaciones". Ejemplifica con el caso del Consejo de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, que está formado por personas que reciben un pago para la realización de análisis e informes, a diferencia de este Consejo Consultivo, que, a su juicio, responde más a una lógica de plantear opiniones de consenso o divergentes de las medidas propuestas por la Secretaría Técnica y el MTT.

El ST agradece las opiniones vertidas, y afirma que, en su consideración, es relevante darle un sentido de continuidad a este Consejo, con los participantes actuales u otros nuevos, pero relevar lo ocurrido en los casi dos años de funcionamiento de esta mesa. Además, afirma que recogerá los comentarios referidos a la composición del Consejo, para proponer mejoras respecto a las instancias involucradas, sus atribuciones y su relación con el ente que diseña y ejecuta la política pública.

La sesión finaliza a las 17:25 horas.