

**PROYECTO DE ACUERDO FRENTE A NUEVO DISEÑO DE LICITACION**  
**TRANSPORTE PASAJEROS REGION METROPOLITANA**

Considerando,

1. Que el transporte público de pasajeros es regulado por el Estado a través del DL 212 y las leyes que implementaron los subsidios del sistema de transporte público en la Región Metropolitana (Ley 20.378 del 2009, 20.432 del 2010, 20.468 del 2010; 20.096 del 2019 y 21.196 del 2019).
2. Que el proceso de implementación del sistema de transporte en la Región Metropolitana después de una instalación inicial fallida, requirió de un amplio acuerdo transversal tanto respecto al modelo de gestión, como del modelo de financiamiento.
3. Que el sistema de transporte metropolitano es un sistema integrado entre la red de trenes subterráneo, en manos de una empresa del Estado – Metro-, y un sistema de recorridos de buses de superficies concesionado a operadores privados.
4. Que el diseño de concesiones de vías, así como su operación ha evolucionado en el tiempo, pasando de un modelo de alimentadores y troncales a un sistema más sofisticado de recorridos complementario tanto a nivel de superficie, así como con la red, en constante expansión, de trenes subterráneos.
5. Asimismo, el sistema de financiamiento por parte del Estado del sistema de transporte metropolitano, no sólo constituye el principal subsidio público, cuyo diseño fue debatido ampliamente con el Congreso, requiriendo para su aprobación de acuerdos transversales, ya que de éste depende su aprobación cada año.
6. Que a lo largo de los años ha habido buenas y malas experiencias respecto a algunos operadores.
7. Que en fechas próximas se deberá debatir en el Congreso Nacional la nueva Ley de subsidio del transporte público de pasajeros.
8. Que es fundamental que los cambios de diseños del sistema de transporte público se debatan en y con el Congreso Nacional.
9. Que es altamente preocupante que la actual administración pretenda unilateralmente cambiar el diseño y modelo de gestión del sistema público de pasajeros metropolitano sin construir un acuerdo amplio, condición necesaria para garantizar su estabilidad en el tiempo.
10. Que las actuales autoridades del Ministerio de Transporte han procurado impulsar un cambio radical en el diseño y en el modelo de gestión del sistema de transporte de pasajeros metropolitano, que es equivocado distorsionando los incentivos para una operación eficiente y de calidad para el país y los usuarios.
11. El Ministerio de Transporte, bajo el supuesto de evitar que el Estado se vea capturado por malos operadores que pudiesen dejar abandonado los servicios en parte de la ciudad, optó por rediseñar el modelo de gestión del transporte de pasajeros metropolitano, separando la provisión de flota de los operadores de vías.
12. Que hay otras alternativas para evitar la captura por parte del Estado de malos operadores, entre ellas demandar boletas de garantías por recorrido, de manera que frente a incumplimientos reiterados, el Estado pueda traspasar a otros operadores dichos servicios.
13. Que ya desde algunos años la flota que utilizan los operadores son bienes afectos a la concesión, lo cual implica que no pueden éstos disponer libremente de dichos buses, pues existe la obligación de mantenerlos operando dentro del sistema.
14. Que, además desde el año 2016, todas las compras de nuevos buses por parte de los operadores, ha sido supervisado permanentemente por el Ministerio.
15. Que los bases de licitación del Nuevo Diseño del Ministerio para la Provisión de Flota, ha dejado en

- a. Que los costos tanto para los vehículos Diesel como los vehículos eléctricos son mucho más caros para el Estado, si se compara con las adquisiciones de flota que se ha hecho en los últimos tres años. Según varios estudios la diferencia de precio varía entre un 8% y un 70 %, en lo que respecta al valor de Inversión (diesel entre 8% y 27,5%; eléctricos entre 37% y 76%).
- b. Que se ha impuesto en este modelo de licitación rigideces y condiciones sobre la mantención, que en nada mejoran el servicio al usuario y que obligan a incurrir en costos mayores a los que hoy se enfrenta (por ejemplo, repuestos y suministros originales provistos exclusivamente por el representante de la fábrica).
- c. Que el Ejecutivo ha dicho que las causas de los mayores costos, que no desmienten, se deben a las "nuevas exigencias" establecidas en las bases de licitación a los oferentes de flota para diferentes áreas de operación de la ciudad. Las dos principales exigencias que justificarían el encarecimiento de la provisión de flota serían, por un lado, la ejecución a costo de los proveedores del "overhaul" de los vehículos (buses diésel) y recambio de las baterías (buses eléctricos). Ambas afirmaciones son abiertamente refutables:
  - i. Los overhaul han estado a cargo de los operadores, quienes a la vez ejecutan la mantención de las respectivas máquinas, debidamente certificado por entes externos. Es decir, es un costo actualmente incorporado y a la vez alineado con los incentivos necesarios para que el operador de vías asegure una relación sinérgica de él y de sus conductores con el buen uso de las máquinas, y
  - ii. En las bases de licitación se establecen parámetros de exigencia de las baterías eléctricas (aproximadamente 160 kms de autonomía) muy por debajo de los estándares existentes de las baterías eléctricas (aproximadamente 300 kms de autonomía). Dado este dato y la evidente evolución de dicha tecnología, el presunto beneficio del reemplazo de baterías se esfuma, ya que la vida útil de las baterías, aunque pierda el 50% de su capacidad de carga, seguirá dentro de los parámetros de la licitación y por ende no requerirá de reemplazo.

Si lo anterior no fuera suficiente, es evidente que el costo futuro de las baterías eléctricas será significativamente menor a los valores actuales y por ende fijar precios en el presente de uno de los principales componentes de la tecnología de los buses eléctricos es un error antieconómico para los intereses del Estado, no así de los proveedores.

Más aun, vale la pena subrayar que en buena parte de la flota de buses eléctricos que ya han sido proveídos por los mecanismos existentes, el valor de nuevas baterías está garantizado dentro del valor de la venta de los buses eléctricos existentes y que corresponden a la misma tecnología solicitada en las bases de licitación.
- d. El establecer un contrato de provisión de flota a futuro dentro de un contexto económico internacional incierto, dado que vivimos en medio de una pandemia de altísimos riesgos para cualquier agente económico, implicó utilizar parámetros que traspasaron buena parte del riesgo financiero casi exclusivamente al Estado. Los cálculos de los spread y la referencia a tipo de cambio, encarece el costos para el Estado de dicha licitación, por cuanto el principal problema con el cambio de diseños hacia la provisión de flota por un tercero en un periodo prolongado de tiempo es precisamente garantizar el financiamiento. Para hacer atractivo financiar este nuevo modelo de provisión de flota por terceros, se efectuaron cálculos que están abiertamente en desmedro de los intereses del erario nacional.

- e. Los plazos de entrega que se fijan para la flota a ser provisionada son excesivamente largos. No es comprensible en dicho contexto que se procure dejar amarrado, en el final de un gobierno, sin un proceso de participación colectiva y debate transparente, considerando que este contrato condicionará las políticas de transporte de pasajeros durante los próximos 3 o 4 gobiernos.
16. Que la toma de Razón por parte de la Contraloría General de la República de la Licitación de la Provisión de Flota para el Sistema de transporte de pasajeros en la Región Metropolitana, debería previamente revisar los puntos antes señalados y el Ministerio de Hacienda revisar y transparentar el aumento de costos estructurales que dicha licitación introducirá al sistema de subsidios públicos para este fin.
17. Que es incomprensible la actitud pasiva del Ministerio de Hacienda y de la DIPRES frente a esta licitación, quienes son los que deben clarificar porqué se optó por aumentar unilateralmente los costos para el Estado al fijar parámetros financieros que van en contra del interés Público.
18. Que es a todas luces evidente que forzar la puesta en marcha de la licitación de la Provisión de Flota, sin un consenso político amplio, donde existen datos evidentes de controversia y aumento de costos, ad portas de un proceso constituyente, que nace de un estallido social en cuyos orígenes estuvo el aumento de la tarifa del transporte público de pasajeros: los 30 pesos, sólo puede llevar a revisiones futuras y judicializaciones costosas para el país.
19. Que existe dudas razonables sobre el accionar de los responsables del Ministerio de Transporte, quienes no han transparentado un proceso tan relevante, llegando incluso a introducir modificaciones a las bases de licitación de vías, sin consultar nuevamente al Ministerio de Hacienda, refrendando una actitud opaca en el intento de imposición de un nuevo diseño y modelo de gestión del transporte de pasajeros en la principal urbe del país.

**Proponemos a la Honorable Sala del Senado de la República:**

- A. La realización de una sesión especial, con la participación de todos los actores involucrados, incluyendo no sólo a los representantes del Ejecutivo, sino también de la Contraloría General de la República, expertos y actores involucrados.
- B. Hacer un llamado al Contralor General de la República que se abstenga de la Tomas de Razón de la licitación de la Provisión de Flota hasta que se dilucide las graves incongruencias en el diseño y costos.
- C. Solicitar al Ministro de Hacienda que haga llegar a la Comisión de Transporte y la Comisión de Hacienda del Senado, y a la Comisión Mixta de Presupuesto del Congreso Nacional un estudio detallado de cuáles serán los aumentos de costos del nuevo diseño, de los impactos que estos tendrán en la tarifa a pasajeros durante los próximos gobiernos, los montos de subsidios adicionales que proyecta el Ministerio de Hacienda para el funcionamientos del sistema de transporte de pasajeros de la región metropolitana, de seguir postergándose el aumento de tarifas o de derechamente compensar el aumento de costos con mayor subsidio.

Juan Pablo Letelier Morel  
Senador de la República

Ms. Roberto Couapel A.