



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

En Santiago a 02 de mayo de 2016, a las 15:30 horas, en las oficinas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se lleva a efecto la quinta Sesión del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación del Instructivo Presidencial N° 004 de 16 de Septiembre de 2015, también en adelante, el Consejo Consultivo.

FORMALIDADES:

- 1.- Se informa que las observaciones del acta anterior se recibirán posteriormente, por lo que no se firma el libro de actas.
- 2.- Firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala: Don Ricardo Montecinos, en representación del Directorio de Transporte Público Metropolitano; Don Luis Rizzi, en representación de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes; don Víctor Montenegro, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa); don Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Juan Carlos Muñoz, en representación de la Facultad de Ingeniería y/o Economía de Chile; don Patricio Pérez, ex Director de Transporte Público Metropolitano; don Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transporte; don Rodrigo Delgado, en representación de la Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH) y don Carlos Melo Riquelme, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

El Señor Patricio Pérez recomienda que en el acta de cada sesión se considere incluir un punto final a modo de síntesis, donde se señalen los dos o tres principales temas a modo de resumen.

El Secretario Técnico (ST) señala que en la presente sesión se dará a conocer el modelo conceptual general que se está trabajando en la Secretaría Técnica. Agrega que se busca que en la sesión sea posible obtener la opinión de los consejeros sobre el modelo planteado. Comenta además, que el modelo presentado se encuentra en fase conceptual, correspondiendo ahora realizar una segunda fase donde se evaluarán los aspectos económicos del mismo.

Los consejeros preguntan si bajo el modelo propuesto se estaría diseñando ahora no solo el proceso de licitación 2018, sino también los procesos de 2019 en adelante. El ST agrega que más que diseñar procesos futuros, lo que se propone es establecer la necesidad de licitaciones continuas y generar condiciones para que en el futuro se cuente con un proceso de licitaciones permanentes

Uno de los consejeros señala que, en caso de que se quiera definir que las concesiones terminarían en distintos momentos del tiempo y la licitación sería un continuo, es necesario considerar para el análisis el

caso de Londres, que es el más emblemático de esa forma de operación. Sugiere que se genere algún vínculo con un área técnica de allá que administre contratos, de manera de trasladar ciertas buenas prácticas de los pro y los contra como también todas las consideraciones sobre el modelo. Agrega que dicho modelo puede además tener implicancias positivas en determinadas adaptaciones que se requieran producto de la entrada en operación de nuevas líneas de metro, donde se generaría un beneficio concreto respecto de administrar los plazos de los grupos de servicios conforme a cambios que se requieran implementar.

El Secretario Técnico señala que este tema fue conversado a nivel general con la gente de Londres y fue posible observar muchos aspectos positivos de este modelo.

Otro de los consejeros señala que un conjunto de socios de la Sochitran le han planteado que no existirían mayores incentivos para las empresas para presentarse a las licitaciones, ni para bancos conceder préstamos, puesto que la operación de servicios de transporte público en las condiciones de hoy día no constituye un buen negocio. Agrega que según el conjunto de socios de la Sochitran que le plantearon su opinión, existen varios puntos en la naturaleza del negocio que no son manejables por los operadores, tales como la congestión y la evasión, por lo que la única solución sería contar con mayores subsidios en el tiempo.

El ST señala no estar de acuerdo con esta información, puesto que todas las empresas tienen EBITDA positivo. Agrega que el gran problema de estas empresas es su estructura de financiación, donde hay empresas que tuvieron una fórmula de financiamiento o de apalancamiento de capital mal estructurada en general

Algunos consejeros plantean que podría ser complejo llegar al 2018 y contar con los proveedores de los nuevos servicios complementarios, operando plenamente. Plantean pensar en contar con nuevos servicios operando sobre el 100% del sistema podría ser riesgoso. En ese sentido, agregan que cuando un contrato comienza a operar por primera vez, surgen una serie de puntos de roce, por ejemplo, cuando un operador de buses se relacione con un proveedor de servicio de buses, sería necesario resolver la situación de que una empresa conduce bien los buses y los trata de buena forma, versus otra empresa que no lo hace. Señalan que resolver dicha situación es muy complejo, puesto que se requiere que quede adecuadamente estructurado, y establece una complejidad que hoy no existe, lo que genera riesgo.

El Señor Patricio Pérez, agrega que el tema de la provisión de flota está considerado en la ley, porque se creyó importante en su momento incluirlo, no obstante agrega que no alcanzó a conocer un modelo operativo de esto en alguna otra parte del mundo.

El señor Juan Carlos Muñoz señala que conoció un modelo similar, presentado por una empresa proveedora de buses, quienes tienen experiencia con flotas muy pequeñas (20 a 30 buses). Agrega que los proveedores de este servicio creían que para flotas grandes sería un modelo muy difícil de gestionar, por lo que –para grandes flotas- creían más conveniente un modelo como sello de garantía, certificación o acreditación de buen mantenimiento o similar. El Secretario Técnico señala que el modelo de certificación de mantenimiento existe actualmente

Algunos consejeros señalan que sería riesgoso implementar un modelo como el citado sin haber hecho antes una primera fase o una prueba.

Algunos consejeros plantean su preocupación respecto a los plazos necesarios para preparar las licitaciones de 2018. El ST señala que se está trabajando para cumplir con los plazos. Algunos consejeros señalan que para adaptarse mejor a los plazos, tal vez sería posible desalentar la ambición de mejorar las cosas a alto nivel. Se señala que tal vez sería mejor tratar de sacar una licitación lo más parecido a lo que ya se sabe, pero tratar por todos los medios de generar capacidad de un proceso continuo, para ir preparándose con un poco más de tiempo, de manera que en las siguientes licitaciones vayan incorporándose muchas de estas mejoras para las cuales ahora no habría tiempo de hacerlas. Otros consejeros señalan que en esta etapa sería recomendable tener todos los puntos sobre la mesa para luego ir tomando decisiones, y poder definir qué es lo que hay que considerar en la primera etapa y que otras cosas pueden ser consideradas en fases, las que incluso podrían quedar reconocidas en el proceso de licitación original, más allá de que se implementen en una primera etapa

El ST señala que en temas de servicios complementarios tecnológicos se plantea que existen sinergias importantes entre los sistemas de información a usuarios y los sistemas de apoyo a la explotación de flota.

El Señor Juan Carlos Muñoz consulta sobre qué se entiende por gestión de flota, porque existen varias alternativas, siendo una aquel software que una empresa privada como Alsacia, requiere para gestionar adecuadamente sus compromisos operacionales de conductores, buses etc y es una herramienta privada para dicha empresa. Otra definición sería la necesidad por parte de la autoridad de contar con una herramienta como esta para que cuando define los planes operacionales que se le exige a cada unidad, realmente esté seguro de que dichos planes son factibles, y por lo tanto puede entrar mucho más en detalle respecto a lo que se le exige. Una tercera definición, sería evitar que los buses se junten y ese es más operacional todavía. Consulta si es que se está hablando del segundo caso.

El ST señala que en realidad se está hablando de una mezcla entre el segundo y el tercero, que son herramientas distintas en general en el mercado. Aclara que se está pensando en una herramienta para la autoridad, más una herramienta operacional para la calle para las empresas, que es algo parecida a lo que les brindamos hoy. Se señala que la herramienta operacional buscaría disponibilizar la información respecto a los buses.

Algunos consejeros señalar que si lo que efectivamente se está pensando es en disponibilizar cierta información para establecer de una manera certificada y auditada que da garantía a todos los actores del sistema de que el paso de un bus de determinadas características es efectivamente ese bus y que efectivamente pasó a esa hora, eso debe ser considerado como parte del sistema como base. Agregan que si se busca entrar en la discusión de las capacidades necesarias para que una empresa cumpla lo que está comprometida a cumplir, ese sería un ámbito más bien de gestión de cada empresa.

El ST señala que lo que a la Secretaría Técnica le interesa en primera instancia es generar la información y contar con las herramientas operacionales que le permitan al regulador fiscalizar ya sea el cumplimiento de los planes como también el chequear que los planes operacionales sean consistentes.

Algunos consejeros agregan que la herramienta a definir debe ser compatible con las herramientas que las empresas usen para su propia gestión

El ST señala que uno de los temas que se quiere discutir con el Consejo, es la relación entre el sistema de apoyo a la explotación de flota y el sistema de información a usuarios. Establece que hay generación de información de parte de esta herramienta que debería estar disponible para todos los actores del sistema.

Algunos consejeros señalan que la relación entre ambas herramientas sería a través de interfaces sencillas, tal como se hace actualmente con la información operacional que usa Google, Movie y otras aplicaciones similares.

El ST comenta que el sistema de información a usuarios contempla un trabajo de doble naturaleza, donde una arista es tecnológica en lo relacionado a desplegar información en paraderos, en los buses, etc; y una arista de información más manual, de actualización de afiches, de información en paradas, de divulgación de nuevos programas operativos entre otros.

El Alcalde Rodrigo Delgado indica que si bien se está hablando de la incorporación de tecnología en paraderos, quisiera saber –a modo general- que pasará con estos en las próximas licitaciones. Agrega que entiende que los buses y los terminales son parte de esta discusión porque se relacionan con las licitaciones, pero que no está claro que pasará con los paraderos, ya sea en infraestructura o en operación.

El ST indica que los paraderos efectivamente no son parte de los contratos del Transantiago.

El Alcalde Delgado señala que está en conocimiento que los paraderos no son parte de los contratos del Transantiago, pero quiere saber que existe alguna iniciativa en paralelo que esté trabajando en estas materias.

El ST agrega que la Gerencia de Infraestructura de DTPM está trabajando en una estructura de convenios con los municipios para trabajar en estas materias. El ST agrega que internamente se está trabajando para que esa iniciativa avance, porque se sabe que son temas simultáneos para el usuario en la calle.

El ST señala que dentro de los grandes temas a resolver es considerar que la información a usuarios tiene dos naturalezas distintas, una de naturaleza tecnológica y una de naturaleza más de actualización de información en terreno. Agrega que el planteamiento de la Secretaría Técnica es establecer si la información a usuarios debe ser separada del sistema de apoyo a la explotación de flota por una parte, y por otra parte es definir si la licitación de información a usuarios debe enfocarse más en lo tecnológico, manteniendo al interior del DTPM las tareas que se hacen hoy o bien enfocarse en ambas cosas.

Algunos consejeros señalan que es fundamental que existe un sistema de información a usuario, ya que consideran que esta es una oportunidad para poder contar con un sistema que dé garantías de que la información a usuarios estará disponible oportunamente. Señalan que es un servicio de naturaleza distinta a la explotación de flotas y que como hay elementos tecnológicos de por medio, se requiere establecer la flexibilidad necesaria en los contratos para poder adaptarse a las nuevas tecnologías. Los consejeros señalan que la orientación debería ir por enfocarse en el nivel de servicio final de lo que se requiere, de

forma tal que la herramienta tecnológica no sea relevante sino lo relevante sea el producto que se quiere lograr.

Uno de los consejeros señala que en la Mesa por un Nuevo Transantiago, hay un tema recurrente que es el tema laboral, donde hay un grado de consenso casi total de que las nuevas bases de licitación deberían contemplar un capítulo laboral. Agrega que en esta materia existen requerimientos en materia de jornada laboral, remuneración, entre otros.

El ST señala que se ha reunido ya con grupos de conductores y un tema claro es que el sistema no puede regular la remuneración de los conductores, puesto que sería imposible regular a través de bases de licitación un tema como este.

Se pregunta sobre los cambios que se realizarán a la malla de recorridos, partiendo de la base que no se busca que la gente tenga que aprender de nuevo a viajar. Señala que la información derivada de la participación ciudadana debe ser considerada en esta reformulación. El ST señala que efectivamente, la información derivada de la participación ciudadana será considerada

El ST indica que se requiere centrar la conversación en el modelo conceptual expuesto, por lo que quiere que el Consejo pueda llegar a algunas conclusiones, recomendaciones u observaciones respecto a esta materia.

Los consejeros señalan que es posible establecer que este es el modelo de llegada, pero que se va a materializar en plenitud en un futuro cercano ej.2022, mientras que el proceso más inmediato de licitación 2018-2019 va a recoger algunos de estos elementos que serán habilitantes para que eso se traduzca en una determinada secuencia. En este mismo sentido, los consejeros señalan que una manera de simplificar este modelo sería postergar el servicio de provisión de flota

Los consejeros plantean que dejar la posibilidad –en el futuro- de hacer cambios respecto a la provisión de flota, pero parecería que es un cambio grande como para hacerlo en el mediano plano. Los consejeros señalan que si se requiere ser más cauto, una alternativa sería no implementar la provisión de flota y focalizar esfuerzos en la provisión de terminales.

Uno de los consejeros señala que si bien el tema de la provisión de flota le hace ruido, no está del todo convencido de que debiera ser un tema a considerar en el futuro como un servicio complementario. Indica que si todo se reglamenta bien, podrían surgir espontáneamente en el mercado proveedores en esta materia, sin tener que crear unidades de negocios al interior del sistema. Adicionalmente agrega que le parece muy relevante el desarrollo del servicio de provisión de infraestructura, y que dicho servicio debe estar totalmente separado del negocio de operación de buses. Agrega que en el marco del negocio de provisión de infraestructura se debe definir claramente que se solicitará y considerar las implicancias de esto ya sea en compra de terrenos, tamaño de terrenos, entre otros.

Uno de los consejeros establece que lo relevante es establecer prioridades en la conformación de la red de terminales, considerando además del modelo de provisión de infraestructura, de contemple la opción de contar con disponibilidad presupuestaria para priorizar algunos bienes a comprar.

El ST indica que ahora tratará de hacer un resumen de los principales puntos de consenso logrados en esta reunión. Al respecto los consejeros señalan que en esta reunión se han logrado consolidar varias opiniones. En primer lugar, existe consenso en que el modelo conceptual propuesto es adecuado, salvo por la provisión de flota, que no pareciera adecuado de implementar en una primera instancia.

El ST indica que el objetivo buscado con la provisión de flota apunta a procurar el equilibrio económico de sistema, puesto que se cree que bajo este modelo, el costo financiero de comprar flota caería. Adicionalmente, señala que el servicio resolvería el problema de renovaciones de flotas cuando se está llegando al término de la concesión,

Los consejeros señalan que si bien se reconocen las ventajas del servicio de provisión de flota, creen que en parte no es el momento adecuado para implementarlo. Por otro lado señalan que si bien hay beneficios desde el punto de vista del esquema de financiamiento, aparecerán costos que ahora no existen, tales como el riesgo de desgaste por uso disímil en los buses de distintos operadores, lo que hará que el concesionario deba establecer una sola tarificación, usando para ello el escenario de mayor desgaste por uso, para todas las unidades por igual.

Por otra parte, los consejeros señalan que se debe considerar los costos de administración de los contratos, puesto que ante un esquema de concesiones de servicios disímiles y la necesidad de administrarlos por largos periodos de tiempo, se requieren contar con competencias y capacidades internas que permitan esta administración.

Se da por finalizada la sesión