



## ACTA SESIÓN N°11

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

En Santiago, a las 16:00 horas del lunes 3 de abril de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la undécima 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 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; don Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Jorge Walters, en representación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, y don Eric Martin, secretario técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

2. El sr. Jorge Walters asiste a la sesión en reemplazo de don Guillermo Muñoz, director del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

3. Los sres. Víctor Montenegro, Gonzalo Amenábar y Patricio Pérez envían sus excusas.

4. El sr. Juan Carlos Muñoz notifica vía correo electrónico que no continuará formando parte de esta instancia, y que en representación de las facultades de ingeniería y economía de Chile ha sido nombrado el sr. Hugo Silva, quien no asiste a esta sesión.

5. Se informa que no se recibieron observaciones del acta de la novena sesión, por lo que se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en dicha sesión puedan firmar.

6. 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 “ST”), se presenta. Expone que se encuentra trabajando en la Secretaría Técnica desde diciembre de 2016 y que recibió el nombramiento de secretario técnico por parte de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones para darle continuidad al proceso de elaboración de bases de licitación.

El ST pone a disposición de la mesa la determinación de temas relevantes de índole administrativa para el correcto funcionamiento de esta instancia: 1) la confirmación de mantener el día lunes primero de cada mes para darle continuidad a las reuniones del Consejo, advirtiendo de que el siguiente lunes 1 de mayo es feriado, así que se fija el lunes 8 de mayo de 2017 para la siguiente sesión; 2) fijar la hora de inicio de estas sesiones para las 15:30 horas (posteriormente, a solicitud del sr. Jaime Valenzuela, se determina que la hora de inicio definitiva será a las 15:00 horas); 3) el ST propone a los integrantes del Consejo la nominación de un alterno o suplente que pueda asumir la representación de los consejeros oficiales en caso de cualquier eventualidad, para así

mantener la participación de los organismos e instituciones representados en el Consejo. Además, el ST informa que se comunicará con los representantes de cada una de las instituciones participantes en el Consejo para confirmar su interés en continuar formando parte de la instancia, y en caso de que así sea, definir a un representante oficial y a un alterno o suplente. Además, se define que, no obstante la presencia de cinco consejeros, la sesión de hoy posee carácter de ordinaria y oficial, por lo que los acuerdos mencionados son oficiales, lo que es aprobado por los consejeros.

EL ST informa que desde el mes de enero a la fecha se han desarrollado diversas reuniones y encuentros entre representantes de la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación y diversas organizaciones interesadas en el proceso de licitación en curso, en el contexto del desarrollo del proceso de consulta pública al contenido esencial de las bases de licitación de concesión de uso de vías. Expone que se realizaron reuniones con representantes de la Mutual de Seguridad, Fundación Transurbano y Conutt, entre otras. Agrega que, además, integrantes de la Secretaría Técnica participaron en seminarios y encuentros donde se expusieron los avances del proceso. Menciona el encuentro “Nuevos desafíos bases de licitación para un nuevo Transantiago”, organizado por la Mesa Social por un Nuevo Transantiago y el Laboratorio Ciudad y Territorio de la Universidad Diego Portales, que se realizó el 12 de enero de 2017, y el foro panel “Contenidos esenciales bases de licitación de vías”, efectuado el 25 de enero de 2017 en el Hotel Crowne Plaza, organizado por Fundación Transurbano con patrocinio del MTT. Agrega que durante marzo se produjo el cambio de ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el de secretario técnico, lo que impidió realizar la convocatoria del Consejo de ese mes. Explica que la décima sesión del 23 de enero del Consejo Consultivo no tendrá el carácter de sesión ordinaria, por el número de asistentes, si bien ese día los consejeros presentes se mantuvieron reunidos y discutieron sobre los contenidos esenciales de las bases de licitación de vías. Se hace circular el libro de actas, a fin de que quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.

El ST propone la revisión de los resultados cuantitativos del proceso de consulta pública al contenido esencial de las bases de licitación de concesión de uso de vías. Manifiesta su conformidad con los resultados, por la cantidad de comentarios recibidos tanto a través de la web tugarada.cl como también a través de documentos enviados a las oficinas del MTT. Explica que el proceso tuvo una duración de 45 días hábiles entre el 29 de diciembre de 2016 y el 8 de marzo de 2017, en vez de los 45 días corridos como se había definido originalmente. La consulta pública arrojó un total de 1.002 comentarios, provenientes de la página web y de 29 documentos, enviados estos últimos por un conjunto amplio de interlocutores, entre los que se cuentan empresas de operadores, fabricantes, y otros incumbentes interesados en el proceso de las bases de licitación. Agrega que algunas de las temáticas en las que fueron agrupados los comentarios, referidos a flota de buses, indicadores de calidad, condiciones económicas, personal del concesionario –conductores, mecánicos, administrativos- y servicios por unidad de negocio, suman casi el 60% de las consultas. Explica que dentro de la flota de buses del sistema de transporte hubo muchas observaciones y ejemplifica respecto a tipo de buses, y ergonometría dentro del bus, e indicaciones en esa dirección. Respecto a los indicadores de calidad, hubo varios comentarios respecto a si el bus frenaba rápido o no frenaba rápido, si paraba o no paraba en las paradas y otros temas como el deteriorado equipamiento, las puertas, vidrios rotos, timbres que no funcionan, etc.

El sr. Bresciani pregunta si habrá algún proceso de respuesta a los participantes en la consulta pública. El ST responde que se está trabajando en ello, en el afán de organizar las respuestas ante aquellos temas que no forman parte de la licitación, como de aquellas observaciones que serán derivadas a otras entidades competentes, como por ejemplo las temáticas laborales al Ministerio del Trabajo, como de otras que se intentarán incorporar a las bases y otras que efectivamente se incorporarán a las bases de licitación.

El sr. Rizzi manifiesta su preocupación frente a temas que él considera clave en la licitación, como los terminales. Afirma que no está muy claro que va a pasar con ese tema. El ST responde que, respecto al tema de terminales, se han sostenido sucesivas reuniones con representantes del Ministerio de Hacienda, a quienes se les han expuesto diversos escenarios sobre la proyección económica y financiera del sistema de transporte público de Santiago, lo que ha acelerado las definiciones al respecto. Expone que se están estudiando diversas opciones para hacerse de terminales debido al precio de éstos. Agrega que, según un estudio encargado por la Secretaría Técnica, de los 66 terminales existentes y validados en el sistema, solo la mitad es propiedad de los operadores, la otra mitad es rentado y hay otros casos como dos que están en comodato con un municipio. Dentro del subconjunto de los que se licitarán en el actual proceso hay 24 terminales, cerca de un tercio del total de terminales depósito, cuyo conjunto total está preciado en US\$ 220 millones, precio comercial. Agrega que de los 24 terminales involucrados en la próxima licitación de vías, cerca de 12 son arrendados o en comodato, y que se está avanzando en la toma de control de los terminales y/o terrenos de reemplazo.

Los sres. Rizzi y Bresciani preguntan respecto a los terminales en una situación irregular respecto al permiso municipal de obras. El ST responde que está al tanto de que existen varios terminales depósito con permisos provisorios, lo que en estricto rigor no significa que estén en una situación irregular.

El sr. Bresciani pregunta respecto a si la estrategia de provisión de terminales incluye alguna planificación sobre las condiciones de uso de esos terrenos, tipo de infraestructura, qué tipo de actividades van a tener, o si es solo una búsqueda de terrenos y cuánto cuesta comprarlos. El ST responde que la prioridad es buscar los mejores terrenos en una lógica de optimización respecto a los cabezales, para reducir los km en vacío, y que una posterior planificación debe hacerse con cuidado, como parte de un desarrollo territorial en su conjunto. Agrega que lo fundamental es hacerse de esos terrenos y asegurar las condiciones de infraestructura y habitabilidad para los trabajadores, lo que ha sido una de las principales solicitudes de éstos.

El sr. Rizzi pregunta respecto al aparente mayor involucramiento que tendrá la autoridad en los programas de operación, tal como mencionan los contenidos esenciales. Ejemplifica con la capacidad para controlar los servicios con itinerarios. El ST afirma que el DTPM está muy pendiente de responder a aquello. El sr. Walters afirma que se está conversando respecto a la necesidad de que en las bases de licitación de vías aparezcan ciertos acápite relativos a la operación que permitan asegurar ciertos elementos, como por ejemplo, el manejo de expediciones, y otros elementos que permitan tener mejor información y una injerencia en la programación. El ST agrega que, relacionado en parte con este tema, las conversaciones con el Ministerio de Hacienda también han abordado el fortalecimiento institucional del DTPM. Ejemplifica con la intención de que en las bases se disponga de un capítulo que permita tener un acceso con mayor detalle a las cuentas de las empresas operadoras, pues en la actualidad el DTPM conoce el rendimiento y el funcionamiento de los operadores fundamentalmente a través de las FECU (Ficha Estadística Codificada Uniforme) trimestrales, documento que a su juicio no permite tener una idea detallada del funcionamiento financiero de una empresa. Agrega que las bases aspiran a que los operadores deban desplegar su plan de cuentas periódicamente. Afirma que es fundamental poseer equipos robustos que sean capaces de analizar esta información para fundamentalmente poder anticiparse a situaciones complejas.

El sr. Bresciani pregunta respecto a algunos temas y si estos tendrán algún ajuste dado el cambio de ministro: los incentivos a la renovación de la flota y la entrada de buses híbridos y eléctricos, y lo que está pensando la ministra respecto a la evasión, respecto a la anunciada revisión de las bases y eventuales ajustes. El ST afirma que la ministra, desde su llegada, se ha tomado muy en serio estos temas, y que se han presentado diversos escenarios, de cuyo análisis se refuerza la necesidad y la importancia de la licitación. Esta definición, según el ST, cambió la

perspectiva respecto, por ejemplo, a la provisión de terminales, para liberar una condición compleja de entrada a nuevos oferentes. Agrega que, respecto a la renovación de la flota, habrá una solicitud explícita en las bases para que un porcentaje de la flota sea de buses de baja emisión, lo que dependerá de la oferta de los proveedores.

El sr. Rizzi, como representante de Sochitran, explica que ellos no están de acuerdo con, y cita textual del contenido esencial: “se considerará una extensión de plazo de un máximo de dos años en caso que el proponente ofrezca, por un porcentaje relevante de su flota, la incorporación de buses cero emisiones para la prestación de servicios de transporte”, pues eso puede significar tener a un eventual operador dando un mal servicio por dos años gracias a la composición de su flota, lo que sería un incentivo negativo. El ST explica que el tema con esos vehículos es que cuestan más pero que su operación es bastante más barata. Entonces deben tener un tiempo largo de operación para hacerlos rentables. El ST se refiere a los mecanismos que se van a establecer para la cuota para pago de flota, que el AFT se la pueda pagar al operador y el operador le pague a sus proveedores, o bien que se endose directamente a los proveedores. Explica que las bases también contemplan que esa cuota sea directamente endosable por el operador al proveedor, y que el AFT repartiría esos recursos, lo que reduciría bastante los riesgos de los proveedores.

El sr. Valenzuela pregunta si se tiene alguna cifra respecto a lo que significa la evasión en términos económicos. El ST dice que entre 120 y 160 millones de dólares al año, una cifra claramente ineficiente para el sistema. Agrega que se espera apoyarse en elementos tecnológicos del equipamiento de los buses para buscar un sistema que permita tener mayor certeza respecto de cuál es la real evasión y dónde se produce, con lo que se podría indexar esto al riesgo del PPT, que es la captura de pasajeros, a este sentido de evasión. El ST plantea, además, que se están estudiando estrategias para que el Estado pueda tomar en prenda buses una vez que finalice la concesión de un operador, con un certificado del fabricante que certifique que el vehículo está en perfecto estado, y ponerlo como un insumo a la partida de un nuevo operador. Así, agrega, se generan mecanismos para capitalizar al sistema, pues se tendrán terminales, material rodante y operadores que sabrán gestionar adecuadamente la regularidad.

El sr. Rizzi afirma que es fundamental que el Estado tenga capacidad de controlar, por ejemplo en los servicios con itinerarios, que los operadores sepan que la autoridad tiene la capacidad de controlarlos al minuto. El sr. Walters afirma que actualmente los indicadores se calculan en tiempo real y el operador hoy día los conoce. Agrega que lo relevante, por ejemplo, es definir en cuantos puntos se controla un servicio con itinerario, porque sería insuficiente controlarlo en tríadas, al inicio, al medio y al final. Agrega que técnicamente la capacidad para medir eso está, y que en la licitación de servicios complementarios seguramente tendría que considerarse. El ST agrega que un tema clave tiene que ver con el ejercicio de dimensionar las ganancias, que pueden ser de orden social y privado, y al final, determinar cuánto cuestan. Ejemplifica con que si se entrega un buen servicio, que no tiene que ver necesariamente con el bus, sino con que efectivamente pase un bus en un tiempo de determinado, la gente tomará decisiones más informadas porque le cree al sistema, y eso es una tremenda ganancia de credibilidad social.

El ST propone construir en conjunto con los consejeros la tabla de temas de la próxima sesión. Agrega que priorizará la entrega de respuesta a las personas e instituciones que participaron del proceso de consulta pública al contenido esencial de las bases de licitación de vías. Los consejeros plantean la necesidad de que se establezca una institucionalidad permanente para renovar y licitar constantemente las unidades de negocio del sistema y que así no se tenga que realizar una licitación de un número grande de operadores cada cierta cantidad de años.

La sesión finaliza a las 17:44 horas.