

ACTA SESIÓN N°16

ACTA DE LA DECIMOSEXTA 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 4 de septiembre de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimosexta 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 Sergio Márquez, en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos; don Víctor Montenegro, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa), y don Eric Martin, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
2. Los señores Luis Eduardo Bresciani, Jaime Valenzuela y Patricio Pérez envían sus excusas.
3. Se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.
4. Participan como invitados a la sesión la señorita Caren Silva, profesional de la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, y el señor Miguel Ángel Jara, consultor en ingeniería.
5. 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 presenta al Consejo al sr. Miguel Ángel Jara. El sr. Jara comenta que se encuentra realizando una consultoría para la Secretaría Técnica: “Consultor para el diseño de un Modelo de Negocios de Terminales de Día, considerando el mínimo costo para el Estado”, consultoría que contempla la elaboración de un modelo de negocio, para eventualmente realizar un proceso de licitación de terminales de vehículos. Esto con el fin de ser utilizado por los buses del Sistema de Transporte Público Metropolitano de Santiago. El modelo de negocio deberá ser diseñado bajo la premisa de generar el menor gasto posible para el sistema, a través de la participación de privados. El sr. Jara realiza una presentación sobre la primera etapa de la consultoría, consistente en una revisión y recomendaciones en base a un estudio previo desarrollado por la Secretaría Técnica. Plantea que aspectos importantes son la provisión del terreno, construcción, operación y mantención del sistema de los terminales. El sr. Rizzi pregunta respecto a la fórmula mediante la cual se podría poner a disposición los espacios para la construcción de estos terminales. El sr. Jara afirma que se recomienda, desde el punto de vista de la eficiencia del modelo y de la distribución de riesgos, que sea el Estado el que ponga a disposición los terrenos, pero que ese tema forma parte de los elementos a abordar en las futuras etapas del estudio.

El sr. Jara describe las principales características de la infraestructura del modelo previo, referida a terminales de una superficie cercana a 2.500 metros cuadrados, dimensiones dispuestas por la normativa vigente respecto a edificaciones de este tipo en sectores comerciales o residenciales, además de las disposiciones de las normativas de impacto ambiental relacionadas. Luego se refiere a las etapas del servicio: estudios de ingeniería, construcción y habilitación de la infraestructura, y explotación de los terminales y prestación de servicios.

A continuación, el sr. Jara plantea que el modelo previo promueve que la realización de servicios adicionales debe efectuarse de manera independiente al funcionamiento del terminal, preferentemente en áreas conexas del mismo. Ejemplifica con servicios comerciales como puntos de recarga de la tarjeta Bip, locales comerciales, estacionamientos, cafeterías, etc. Agrega que el modelo previo prioriza la ocupación del espacio como área de estacionamiento y regulación

de la frecuencia de los buses, por lo que no considera la existencia de andenes para la subida de pasajeros ni áreas comerciales. El sr. Jara considera que, dadas las condiciones y características del mercado inmobiliario, los servicios de operación y los servicios comerciales deben formar parte de la misma estructura de contratos para asegurar la viabilidad financiera del servicio de terminales. Dicha dinámica se podría establecer, en su consideración, con servicios asociados en un segundo piso o en subterráneos de la misma infraestructura, de acuerdo con lo que permita la normativa vigente.

El ST se refiere a elementos relacionados a la ubicación de estos terminales. Plantea que no necesariamente tienen que ubicarse en puntos de origen o destino de algunos recorridos en particular, sino que eventualmente también pueden ubicarse en puntos intermedios que favorezcan la regulación de la frecuencia de los servicios de buses, y también otros efectos deseables como evitar buses estacionados en la calle en puntos de regulación cercanos a cabezales de recorridos, o una mayor seguridad de los usuarios en estos espacios.

Los consejeros Sres. Rizzi y Montenegro comentan sobre los riesgos asociados al modelo presentado y a las posibilidades de que eventuales interesados privados los asuman. El sr. Jara afirma que se deben establecer regulaciones e incentivos claros para entregar certezas a los eventuales participantes, en lo referente, por ejemplo, a la ubicación de los terminales o a los plazos del proceso, con condiciones y términos contractuales flexibles para acotar el riesgo asociado.

El ST afirma que es importante intentar asociar las actividades de operación de buses con la presencia de pasajeros, a través de áreas claramente delimitadas.

El sr. Montenegro afirma que, en la búsqueda de uno de los objetivos primordiales, que es tratar de consolidar este servicio con el menor costo posible para el Estado, es relevante dejar espacios para servicios comerciales, para que el privado pueda generar ingresos adicionales. Agrega además la relevancia de la ubicación de esta infraestructura en lugares en donde se asegure un flujo de personas que haga más atrayente la prestación del servicio, lo que redundaría en la presentación de ofertas económicas más atractivas por parte de hipotéticos interesados en un eventual proceso de licitación. A continuación, sugiere entregar cierta flexibilidad para que los recorridos de buses pudiesen llevar pasajeros hasta el terminal y de esta forma generar flujo de personas que haga viable el potencial comercial.

El sr. Silva pregunta respecto de las estimaciones de demanda que permitan determinar la ubicación y características particulares de determinados terminales respecto de si se necesita que sean puntos de subida o bajada de pasajeros o no. La Srta. Silva responde que existe una estimación de la cantidad de subidas de pasajeros por paradero, y que en muchos casos un punto de regulación de frecuencia es el mismo cabezal. Agrega que se intenta realizar un diagnóstico para identificar las ubicaciones de los posibles terminales de vehículos, que en lo posible deberán ser cercanos a los cabezales de los servicios o a los puntos de regulación, lo que permitiría una optimización de los servicios. El modelo debe intentar ajustarse a los recorridos existentes, para permitir la continuidad operacional al mismo tiempo de propiciar una demanda de pasajeros que haga atractiva la presencia de un terminal de este tipo.

El sr. Rizzi afirma que, en consideración de lo anterior, es relevante que el organismo regulador, en este caso el DTPM, cuente con mecanismos flexibles que permitan modificar, extender o acortar recorridos para que puedan pasar por estos puntos de regulación, alineados con el eventual interés de un privado por generar un espacio comercial o de negocios en este punto.

El sr. Márquez señala, que, en su opinión, la mayor preocupación debería estar puesta en las condiciones de los servicios menos extensos, en los cuales muchas veces los conductores no tienen lugares de descanso o para ir al baño, y se mantienen en la calle, con todas las problemáticas que ello acarrea. El ST plantea que es una situación que se tiene en consideración en el desarrollo de este modelo.

El sr. Silva pregunta respecto a la propiedad de los espacios una vez finalizado el plazo de concesión. El ST afirma que en la consultoría que se está ejecutando se están estudiando diversas estrategias para abordar este tema y así disponer de la mayor cantidad posible de terrenos para el sistema una vez finalizadas las eventuales concesiones. Agrega que en ello inciden variables como la dinámica de crecimiento de la ciudad de Santiago, asociada a la disposición geográfica de la infraestructura, y la incorporación de nuevos operadores y servicios en el futuro.

El sr. Rizzi plantea su preocupación por el tema de los terminales de vehículos. Afirma que este es un tema que se ha abordado en anteriores sesiones del Consejo Consultivo, y que aún no existen claras definiciones al respecto. El ST explica que dicha situación se asocia a que en el modelo previo los eventuales terminales eran provistos por el sistema. Por los

elevados costos que ese diseño implicaba, se trabaja actualmente en la búsqueda de mecanismos alternativos que generen el menor costo posible para el sistema.

A continuación, el sr. Jara describe algunos elementos relevantes del servicio: análisis de riesgos, asociados a los costos y plazos de construcción; obtención de permisos ante organismos competentes; consideraciones de operación del terminal; ubicación y propiedad de los terrenos; características de las instalaciones; plazo del contrato, y capacidad de los terminales. Explica que el modelo en el que se está trabajando se asimila, en una escala diferente, a las estaciones intermodales de Metro, en donde se regula y se articula la participación de actores públicos y privados.

El sr. Rizzi pregunta cómo se relaciona este tema (terminales de vehículos) con la concesión de uso de vías. El ST responde que la elaboración de un modelo de negocios para una eventual licitación de terminales de vehículos no tiene injerencia en el proceso de licitación de uso de vías, puesto que aquéllos serían un servicio complementario que eventualmente podría licitarse en una etapa posterior a la licitación de uso de vías.

A continuación, el ST se refiere a los avances del proceso de licitación de uso de vías. Afirma que las bases de la licitación se encuentran próximas a ser ingresadas nuevamente a la Contraloría General de la República, luego de una etapa de revisión en la cual se dispusieron precisiones respecto a temas como los precios máximos de las variables de adjudicación y los mecanismos de equilibrio ingreso-costo asociados al número de transacciones, entre otros.

Posteriormente, se presenta a los consejeros algunas incorporaciones a las bases de licitación de uso de vías, como la exigencia de un porcentaje de conductoras en cada nueva unidad de negocio, y el establecimiento de incentivos para la certificación de personal asociado a la operación de servicios de transporte público urbano de pasajeros.

Por último, se exponen ante el Consejo los resultados del Seminario de Electromovilidad en el Transporte Público de Santiago, evento organizado por la Secretaría Técnica y realizado el miércoles 31 de agosto de 2017, que contó con las presentaciones de académicos de la Universidad Técnica Federico Santa María, Universidad Tecnológica Metropolitana y Universidad de Chile, además de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, que abordaron temas relacionados con la infraestructura, postventa, tecnología y experiencia internacional de la operación de buses eléctricos en el transporte público urbano de pasajeros.

La sesión finaliza a las 16:40 horas.

