

ACTA DE LA SESIÓN N°25 DEL CONSEJO CONSULTIVO ASESOR DE ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN DEL DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

En Santiago, a 28 de mayo de 2019, siendo las 15:00 horas, en las oficinas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la Sesión N°25 del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante “el Consejo” o “el Consejo Consultivo”), creado por Instructivo Presidencial N° 004 de 16 de septiembre de 2015, en adelante, el Consejo Consultivo.

FORMALIDADES:

- I. La citación a la presente sesión fue efectuada por el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante Secretario Técnico), Andrés Roasenda Cuello vía correo electrónico.
- II. La sesión fue dirigida por el Secretario Técnico, Andrés Roasenda.
- III. Firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala:

Nombre	Representación
Jaime Valenzuela	Secretario del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes
Luis Rizzi	Profesor Departamento Ingeniería de Transporte y Logística UC, representante de Sochitran
Fernando Salinas	Director de Tránsito Municipalidad de Peñalolén en representación de Carolina Leitao.
Marcela Munizaga	Profesora y Directora Escuela de ciencias físicas y matemáticas Universidad de Chile, representante escuelas de Ingeniería de las universidades reconocidas por el Estado de Chile
Andrés Roasenda	Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano
Victor Montenegro	Representante Empresas concesionarias de autopistas urbanas (Copsa)
Rodolfo Arriagada	Asesor Secretaría Ejecutiva Consejo Nacional del Desarrollo Urbano, en representación de Sergio Baeriswyl
Miguel Ormeño	Gerente de Planificación e Infraestructura DTPM
María de los Ángeles Fuenzalida	Asesora Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación DTPM

- IV. Se deja constancia que no asisten a la presente sesión:

Nombre	Representación
Rodrigo Delgado	Alcalde de Estación Central, representante de la Asociación de las Municipalidades de Chile (Amuch)

Carlos Norambuena	Consejero Regional Metropolitano
Víctor Montenegro	Director Abretis COPSA, representante de las Empresas concesionarias de autopistas urbanas (Copsa)
Sergio Márquez	Presidente Federación Metropolitana de Uniones Comunales
Carolina Leitao	Presidenta Asociación Chilena de Municipalidades (AChM)
Ana Luisa Covarrubias	Ex Directora DTPM (Ex coordinador General de Transportes de Santiago o Ex Director de Transporte Público Metropolitano)
Sergio Baeriswyl	Presidente Consejo Nacional Desarrollo Urbano

- V. Estando presentes y representados la mitad más uno de los miembros del Consejo Consultivo, este cuenta con quórum suficiente para sesionar.

DE LA SESIÓN:

Se inicia el consejo consultivo a las 15:10 indicando los temas a tratar en esta ocasión.

En esta sesión, se abordará temas respecto al Plan de transporte, específicamente las mejoras que se están considerando y cómo se están introduciendo cambios al proceso de elaboración del plan de transporte a cargo de la Gerencia de Planificación e Infraestructura, en esta oportunidad lo presenta el Gerente de área Miguel Ormeño. Posteriormente, el Secretario Técnico comentará el avance respecto al proceso de Bases de Licitación de Suministros en Contraloría General de la República y presentará la primera parte de la Licitación de Vías.

Se excusan de participar en esta sesión, Sra. Carolina Leitao.

A continuación, se detallan los principales temas revisados en la sesión:

1. Sr. Miguel Ormeño en esta oportunidad presenta el plan de infraestructura en transporte, su estructura y modificaciones.
2. Dicho plan corresponde a un ciclo operativo que se compone de 4 fases para la operación del sistema, primero se encuentra la planeación del sistema, como segundo ciclo está la programación del sistema, seguido de la operación de transporte y finalizando con el análisis de datos.
3. Dentro del primer punto “planeación del sistema ” se indica que el modelo se calibró en base a la información obtenida de la plataforma EME considerando el último programa de operación activo, incorporando la planeación de línea 3. En este caso, se abordó la programación lógica de la flota (oferta – expedición).
4. Anteriormente, el sistema se trabajaba en base a la planeación realizada con información que se entregaba al operador y ellos entregaban la programación de transporte, hoy en día el DTPM tiene un mayor protagonismo en la programación de transporte, esto se da ya que se tiene acceso a la información de ubicación de los terminales, kilómetros en vacío y el comportamiento para la creación de los recorridos lógicos.

5. Con esta información hoy en día podemos decir que el programa de operación que existe es completamente factible de operar.
6. Respecto a la programación de operación, se realizó un estudio de oferta y demanda de los días hábiles, sábados y domingos. Actualmente, se realizan estudios de los días viernes, ya que se estima una conducta del usuario completamente distinta a un día hábil, este estudio siempre se realiza pensando en la demanda del Transporte público y tiene implicancias en ajustes del programa de operación. Este programa esta consensuado con las empresas y si no se cumple es sancionado por la autoridad. Asegurando la factibilidad del programa de operación.
7. La programación del transporte es el segundo ciclo, en este caso se monitorea la operación de transporte, el rol de la empresa es gestionar y controlar el marco actual. Por lo que como DTPM se tiene un Centro de Monitoreo de Buses (CMB) y las empresas operadoras tienen un centro de operación de flota. En el proceso completo, el Ministerio cumple el rol de monitoreo sobre el marco contractual que se tiene con las empresas concesionarias.
8. El análisis de información es la última etapa de este ciclo operativo, pero a la misma vez es el primero, ya que otorga la retroalimentación para que exista una adecuada planeación.
9. A continuación, se mencionan las plataformas tecnológicas que utiliza la Gerencia para dicha programación.
10. La primera plataforma expuesta es Eme, herramienta de planeación estratégica, se utiliza para realizar el modelamiento de los impactos de la línea 3 del Metro de Santiago S.A. y las modificaciones que se han realizado en este primer semestre del 2019.
11. Una de las mayores modificaciones que se ha realizado considerando la implementación de la línea 3, fue sobre el eje independencia, en este caso se redujo la oferta en un 10% y se hicieron adecuaciones en las comunas de Huechuraba e independencia, sin perjuicio de lo anterior, se tiene considerado abordar en el segundo semestre 2019 y primer semestre 2020 modificaciones, una vez evaluado los flujos y analizado los trayectos.
12. Goal, es una plataforma que se utiliza para la entrega de oferta de transporte, generando los itinerarios de los buses, con esta plataforma se puede concluir que una programación de operación es factible de operar. Anteriormente, se realizaba en un excel.
13. Se hace el cambio a la utilización de esta plataforma considerando la experiencia internacional y las recomendaciones de expertos. Decidiendo incorporar una plataforma de estas características para el dimensionamiento de la flota. Esta plataforma se carga con los input de una operación real, tomando en consideración los terminales, kilómetros en vacío y velocidad. Dicha información que recibe son de frecuencia, capacidad, restricciones y modelo, a partir de ese análisis, la información que entrega refleja la cantidad de flota que se necesita para la operación del programa. Actualmente se ha utilizado para planificar la cantidad de flota necesaria para la licitación en curso.
14. El input de esta herramienta es Adatrap, herramienta que se explica a continuación.
15. Esta herramienta cuenta con la información de los GPS, buses y de las tarjetas BIP, dentro de los grandes objetivos que se tienen en este período es contar con los perfiles de carga de cada una de las rutas del sistema para poder tomar mejores decisiones en base a los movimientos de la oferta de la ciudad y sean en tiempos más acotados. Anteriormente, se calculaba una vez al año. Desde el año pasado, se lleva un registro más seguido y esta información se comparte con las distintas unidades del Ministerio de Transporte. Actualmente, se cuenta con la información de los perfiles de carga de cada uno de los buses, con el desfase de carga que tiene cada validador.

16. Para poder mejorar las velocidades se han implementado las pistas sólo bus tecnológicas (con cámaras, señalización, segregación y color) durante el segundo semestre se pretende ejecutar 20km de estas pistas. Durante este semestre se ha realizado el estudio de las velocidades más lentas. Estas pistas, tienen como objetivo mejorar la tasa de caída de velocidad que hemos tenido en los últimos años. Es importante tener en consideración que durante los últimos años la velocidad en las calles viene cayendo entre un 2% y un 3%, esta caída es la que queremos mejorar.
17. Otro de los proyectos a largo plazo son los paraderos inteligentes, esto colaborará con la reducción de los tiempos de espera y bajar la disminución de los tiempos de velocidad.
18. Con lo explicado recientemente se puede concluir que la cadena de información es la siguiente: Adatrap le entrega información a Goal y a EME y estas plataformas procesan la información y entregan resultados que ayudan a que el transporte sea más eficiente en su uso y tiempo, Considerando que los outputs de ADATRAP es información correspondiente a los perfiles de carga y velocidades de los ejes.
19. Respecto al plan operativo, uno de los cambios que se proyectan es tener un gran plan de operaciones anual, relacionado con cobertura, realizando análisis y que permita programar cada cuatro meses unos ajustes estratégicos (iluminación del servicio, servicio, frecuencia y velocidad.)
20. El gran objetivo es que el plan operacional se pueda mover de acuerdo a las demandas y no sea estático.
21. En el contrato actual la empresa operadora es la que propone el cambio de programa de operación, considerando este cambio de foco el DTPM implementa y define cuales serán los planes de operación, lo que se considera para futuras modificaciones acordada con los operadores.
22. Sr Miguel Ormeño Termina su presentación y se retira del Consejo.
23. A continuación el Secretario Técnico, Sr. Andres Roasenda, se refiere al avance de las bases de Suministro de Buses, mencionando que se encuentran hace dos meses en Contraloría y aún no se tiene respuesta.
24. Respecto a la licitación de Vías se comenta que se encuentra en revisiones con distintos abogados y se ha tenido conversaciones con el Ministerio de Hacienda avanzando en diferentes ámbitos.
25. A continuación, Sr. Andrés Roasenda hace referencia a los detalles de la primera parte de la Licitación de Operación de Vías y como se vincula en la Licitación de Suministro de Buses, esta información no se dejará detallada en esta acta ya que aún no es de contenido público.
26. Término de la sesión 18:10