

PROCESO DE LICITACIÓN PARA LA CONCESIÓN DE USO DE VÍAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO • TRANSANTIAGO



Al servicio
de las personas
y las naciones



Licitaciones
para un mejor
Transporte Público





El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) del Gobierno de Chile y la Agencia de Promoción de Inversión Extranjera del Gobierno de Chile, InvestChile, invitan a empresas operadoras de transporte público, fabricantes de buses y al sector financiero de todo el mundo, a participar del proceso de Licitación de Concesión de Uso de Vías del Sistema de Transporte Público Remunerado de Pasajeros de la Ciudad de Santiago - Transantiago .

El MTT e InvestChile, buscan empresas nacionales y/o internacionales que, por su cuenta, en consorcio u otro tipo de sociedad, tengan la experiencia, capacidad técnica y solidez financiera para realizar inversiones en la operación de servicios de transporte mediante buses.

El Sistema de Transporte Público Metropolitano de Santiago

Desde el año 2007, el Sistema de Transporte Público de Santiago es un Sistema Integrado física, operacional y tarifariamente. Se compone de la totalidad de buses de Transporte Público urbano de la ciudad, operados por distintas empresas privadas; el Servicio de Metro y los servicios de trenes de cercanía. A su vez, el sistema se integra tarifariamente mediante un medio de acceso electrónico, denominado tarjeta bip!.

El Sistema se inserta en un área de 2.353 km² y opera en zonas urbanas, cubriendo una zona de 680 km², el área cubierta contempla una población de aproximadamente 7 millones de habitantes.

El Sistema Integrado de Transporte, realiza diariamente 5.4 millones de viajes, sumando sus tres modos de transporte.

Metro de Santiago

El tren subterráneo es el pilar principal del Sistema de Transporte Público y cuenta con una red de 7 líneas¹ de Metro. Considerando la próxima entrada en operación de las líneas 3 y 6, la red contará con 140 kilómetros de vías y 136 estaciones.

La red de Metro moviliza diariamente a más de 2.3 millones de personas.



140 km Metro
136 Estaciones

Buses

Los servicios de operación de transporte a través de buses, son provistos por un conjunto de siete empresas concesionarias. La red de superficie está compuesta por 6600 buses, que prestan 380 recorridos distintos. En el sistema de buses se realizan diariamente más de 4.2 millones de viajes.



6600 Buses
380 Servicios de Buses

Tren

Hacia fines de 2016 comenzó la operación del Tren Alameda-Nos. Este medio aporta 23 kilómetros de vías y se espera logre trasladar a unos 20 millones de personas al año.



23 km de vías
10 Estaciones

El sistema cuenta además con una tarjeta inteligente denominada bip! y con una red de recarga tanto en las estaciones del tren subterráneo como en distintos lugares en la superficie (comercios, quioscos, entre otros). Adicionalmente, los buses que prestan servicios de transporte están equipados con tecnología GPS, lo que permite la medición de indicadores de desempeño.

¹ Considera las Líneas 3 y 6, a entrar en operación próximamente.

Ingresos del Sistema

Los ingresos del Sistema están determinados por la tarifa que pagan los usuarios, más los recursos de subsidio provenientes de la Ley N° 20.378.

Actualmente, el sistema tiene ingresos por USD 1500 millones anuales, de los cuales un 55% proviene de tarifas que pagan los usuarios, mientras que el 45% restante deriva del subsidio. Con los recursos del sistema se pagan los distintos servicios que lo componen, de acuerdo al siguiente detalle: un 66,4% en el pago de los servicios de transportes de buses, 25,9% en el servicio de Metro y 7,7% en los servicios complementarios.



Actuales Operadores

Operadores de uso de vías

N° UNIDAD DE NEGOCIO	PROVEEDOR	PAÍS DE ORIGEN	FLOTA CONTRATADA (N° BUSES)	VENCIMIENTO DEL CONTRATO
N°1	Inversiones Alsacia S.A	Colombia	685	22-10-2018
N°2	Subus Chile S.A.	Colombia	1219	22-10-2020
N°3	Buses Vule S.A.	Chile	1118	24-11-2021
N°4	Express de Santiago Uno S.A.	Colombia	1187	22-10-2018
N°5	Metbus S.A.	Chile	875	22-10-2018 ²
N°6	Redbus Urbano S.A.	Francia	599	31-05-2018
N°7	Servicios de Transporte de Personas S.A.	Chile	384	31-05-2018

Los Operadores de Uso de Vías son sociedades anónimas de giro exclusivo, que prestan los servicios de Transporte Público mediante buses, bajo un sistema de concesión de uso de vías o modalidades análogas de regulación. Los servicios prestados por estas empresas son regulados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Secretaría Ejecutiva del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), la que administra los contratos de concesión o los instrumentos equivalentes.

Actualmente existen siete unidades de negocio en el Sistema, cada una de las cuales opera un conjunto de recorridos, agrupados generalmente por números y/o letras e identificados por un color característico.

² El contrato de esta empresa contempla una extensión de su período de concesión por reducción de emisiones de CO2 y NO2, razón por la cual los servicios que componen esta Unidad de Negocio serán licitados en la segunda etapa del proceso.

Tarjeta y Red de Carga

Metro S.A. es la empresa responsable de la emisión del medio de acceso (tarjeta bip!), provisión y operación de las redes de comercialización y carga del medio de acceso, el servicio de post venta del medio de acceso y la generación de cuotas de transporte.

La prestación es entregada en virtud de un contrato de prestación de servicios cuya fecha de vencimiento es el 10 de febrero de 2019.

Validación en Buses, Posicionamiento y Servicios Centrales

Los servicios de provisión de los sistemas de validación y posicionamiento de la flota de buses, servicios de redes para el sistema de comercialización y carga del medio de acceso y servicios tecnológicos centrales, son provistos por la empresa Sonda. Esta empresa tiene un contrato de prestación de servicios cuya fecha de vencimiento es el 10 de febrero de 2019.

Servicios de Administración Financiera

Estos servicios, son prestados por el Administrador Financiero de Transantiago (AFT), el que tiene responsabilidad sobre la administración, custodia y contabilización de los recursos del Sistema, la distribución de los recursos entre los proveedores de servicios de transporte y el pago a los proveedores de servicios complementarios e infraestructura.

LICITACIÓN DE CONCESIÓN DE USO DE VÍAS 2017-2018

El MTT tiene como uno de sus objetivos prioritarios, el contar con un Sistema de Transporte eficiente, seguro y de calidad. En este sentido y a fin de dar cumplimiento a dicho objetivo, se inició durante el segundo semestre de 2015, un proceso de revisión y evaluación global del funcionamiento del Sistema de Transporte y sus distintos Contratos de Concesión de Uso de Vías y de prestación de Servicios Complementarios celebrados en conformidad de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley N° 18.696.

Para llevar adelante la iniciativa de revisión y mejoramiento del Sistema de Transporte, se ha conformado la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación (STEP) del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), organismo encargado de estudiar y redefinir los elementos relevantes del transporte de pasajeros y su consecuente proceso de licitaciones para la concesión de uso de vías y la provisión de servicios complementarios necesarios.

Considerando el próximo vencimiento de parte de las unidades de negocios que actualmente operan en el Sistema, el MTT ha preparado un proceso de licitación de concesión de uso de vías para 4 de las 7 actuales unidades de negocios. Las unidades de negocios a licitar representan el 47% del total del Sistema³ y abarcan un total de 2.855 buses operativos actualmente.

Algunos de los temas más relevantes de la próxima licitación se describen en los siguientes párrafos.

Unidades de Negocios y Tamaño De Flota

Se ha definido para este proceso de licitación, que las 4 Unidades de Negocio a licitar serán transformadas en 6 nuevas Unidades de Negocio con tamaños estimados de flota de entre 530 y 560 buses.

³ Medido como porcentaje de la flota que actualmente integra el Sistema.

Requisitos de Tecnología y Emisiones de los Buses

Los operadores de servicios de transporte interesados deberán ofertar un número de buses que cumplan la normativa local - respecto a emisiones contaminantes (Euro VI o EPA2010) y el estándar funcional y dimensional permitido⁴ – y que satisfaga los niveles de servicio exigidos mediante un Programa de Operación definido en términos de frecuencia, regularidad y capacidad de pasajeros, por periodo y sentido de los servicios, el que será conocido por los oferentes al momento de postular.

Requisitos de Antigüedad de la Flota

La flota de buses del oferente podrá ser nueva o usada. Al inicio de la concesión, la edad promedio de la flota del concesionario no deberá superar un máximo de 5 años, debiendo cumplir que ningún vehículo que integre su flota tenga una antigüedad de fabricación superior a 7 años, a la fecha de presentación de la oferta (año de fabricación desde 2010).

Buses eléctricos y con atributos especiales

Cada empresa que se adjudique la licitación deberá disponer de un mínimo de 15 buses eléctricos y 15 buses con Atributos Especiales, entendiéndose a aquellos vehículos que incorporen condiciones adicionales al mínimo exigido, como que posean piso bajo en toda su extensión (low floor) y aire acondicionado, dispongan de tecnología de emisión que superen el estándar exigido en la normativa vigente o tengan un mayor número de asientos y aire acondicionado.

Plazo de la Concesión

Los contratos derivados de la licitación de concesión de uso de vías, consideran un plazo de duración de la concesión de 10 años.

Control de la Evasión

A fin de contar con una participación activa de los operadores en el control de la evasión, los oferentes participantes de la licitación de concesión de uso de vías, deberán considerar en su oferta un conjunto de “zonas de pre pago móviles”; instalación de torniquetes en los buses nuevos y contar con un personal mínimo que acompañe en el control de la evasión.

Bienes Afectos y Contrato de Provisión

El contrato de concesión derivado de la licitación, considera como “Bienes Afectos” aquellos que son necesarios para la prestación básica de los servicios, como serían los buses, terminales, derechos personales que emanen de los contratos y otro bien mueble o inmueble que el Estado considere esencial para la prestación de servicios.

El contrato de concesión cuenta también con una herramienta denominada “Contrato de Provisión”, a través de la cual el Ministerio busca que los bienes y servicios básicos para la prestación del servicio –por ejemplo los buses– permanezcan en el sistema.

Con ello, el prestador de servicios puede hacer frente a sus compromisos y el proveedor de bienes y servicios dispone de mayores certezas respecto al pago de las cuotas que correspondan, pues el bien se mantiene en el Sistema, hasta el término de su vida útil, independientemente de su operador.

Cesión de Derechos

El contrato establece que la empresa/concesionario pueda ceder y transferir a un tercero la totalidad o parte de los derechos derivados del contrato de Concesión de Uso de Vías. De existir la cesión de derechos, el MTT será quien dispondrá que los pagos se efectúen con arreglo a lo dispuesto en dicha cesión de derechos. Por su parte, el Administrador Financiero (AFT) deberá entregar los pagos directamente a aquel tercero indicado en la cesión de derechos.

⁴ Decreto Supremo N°122/1991 que Fija Requisitos Dimensionales y Funcionales a Vehículos que presten Servicios de Locomoción Colectiva Urbana. <https://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=9612>

La cesión de derechos independiza el flujo de recursos financieros de cualquier situación que afecte al operador, dando garantías de flujos a fabricantes de buses e inversionistas.

¿Quiénes Pueden Participar?

- Personas jurídicas chilenas
- Personas jurídicas extranjeras
- Grupo licitante de personas jurídicas

Los Licitantes o Grupos Licitantes deberán presentar sus propuestas para cada Unidad de Negocio a la que postulen de manera separada e independiente cada una de ellas, en los términos y oportunidades previstos en las Bases.

Cada Licitante o Grupo Licitante podrá presentar solo una propuesta por cada unidad de negocio a la que postule, sin existir limitación respecto a la presentación de Ofertas para las otras unidades de negocio licitadas.

En el caso de los consorcios o grupos licitantes, una de las empresas debe acreditar haber ejecutado servicios de transporte y, en caso de resultar adjudicada, quien acredita la experiencia evaluada debe tener, al menos, el 30% de la sociedad concesionaria, durante toda la vigencia de contrato.

Experiencia Requerida

Para aquellas empresas que no han prestado servicios en el Sistema, se debe acreditar una operación de 150 buses simultáneamente en servicios de transporte público rural, urbano o interurbano, por un mínimo de tres (3) años continuos, dentro de un plazo de diez (10) años contados desde la presentación de ofertas.

Por otra parte, si ha operado en el Sistema o tiene un socio relevante que haya prestado servicios en el Sistema deberá acreditar un nivel de cumplimiento mayor o igual 0.8, en el indicador de cumplimiento de regularidad.



Algunas Obligaciones del Adjudicatario

- Constitución de la Sociedad Concesionaria con capital de UF 200.000
- Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato de UF 110.000
- Garantía Adicional de Cumplimiento del Contrato de 200.000 UF
- Garantía de Obligaciones Laborales de 11.000 UF
- Suscripción de los Contratos para Integración del Sistema
- Suscripción del Contrato de Concesión

Condiciones Económicas que destacan como oportunidad de inversión

POR QUÉ INVERTIR EN CHILE

Chile atrae hace varios años un flujo alto y creciente de Inversión Extranjera Directa, lo que le ha permitido posicionarse como una de las principales economías receptoras de EID a nivel mundial.

Chile es el segundo país de Latinoamérica y el primero de Sudamérica en ser admitido como país miembro de la OCDE, que agrupa a las economías más sólidas del mundo.

Las principales clasificadoras de riesgo a nivel global, asignan a Chile un bajo riesgo soberano para invertir y realizar operaciones de crédito con el Gobierno de Chile y sus principales Corporaciones Empresariales.

Alto retorno esperado en mediano y largo plazo

- Alta tasa de crecimiento sostenido y sustentable del PIB.
- Existencia de acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales que dan acceso preferencial a mercados de consumo importantes y dinámicos.
- Mercados internos de tamaño importante, alto dinamismo y nivel de sofisticación, que ofrecen fuerte demanda interna.
- Alta tasa de incremento de la productividad de los factores de producción.
- Bajo riesgo país, que se traduce en bajos spreads cobrados sobre deuda soberana y corporativa.
- Amplio abanico de acuerdos para prevenir doble tributación internacional, sobre rentas generadas en Chile por inversionistas extranjeros.

Bajo Riesgo Sistémico

- Manejo de la política macroeconómica, basada en una regla de austeridad fiscal y un Banco Central autónomo.
- Alta estabilidad, solidez, madurez y transparencia de sus instituciones económicas y políticas.
- Bajos niveles de deuda pública.
- Altos estándares de compliance, y de conducta, en función de la calidad de Chile como miembro de la OCDE y los acuerdos comerciales suscritos con E.E.U.U. y la Unión Europea.
- Existencia de acuerdos de protección de inversión extranjera, que establecen acceso no discriminatorio al mercado cambiario, mecanismos confiables de resolución de controversias, entre otros.

CONDICIONES ECONÓMICAS DE LOS CONTRATOS

Fórmula de Pago

Los servicios de transporte prestados por los operadores, son remunerados a través de una fórmula de pago que contiene los siguientes componentes:

- Pago por pasajero transportado (PPT)
- Pago por kilómetro comercial recorrido (PK)
- Pago por cumplimiento de indicadores (ICI)
- Pago por Cuota de Flota (PCF)
- Otros pagos

El pago por kilómetro es el pago que realiza el Sistema por los kilómetros comerciales recorridos en el Marco del Programa de Operación. Con el fin de representar correctamente en el mecanismo de pago el servicio efectivamente prestado, la cantidad de kilómetros a pagar se corrige por un factor que representa el cumplimiento real del Programa de Operación (ICFP). De esta manera se resguarda que el pago al operador esté totalmente

relacionado con los servicios prestados en terreno y el adecuado cumplimiento de las frecuencias y plazas necesarias.

En tanto, el pago por pasajero transportado corresponde un valor en pesos que el sistema paga al concesionario por cada transacción que se realice a bordo de sus buses. De esta manera, existe un incentivo a que el operador preste un servicio de calidad y realice esfuerzos para capturar nuevos pasajeros, como también trabajar en el control de la evasión.

La componente de pago por cumplimiento de indicadores, considerada en la fórmula de pago contempla los siguientes elementos:

1. Incentivo de hasta 10% ⁵
2. Descuento de hasta un 7.5% ⁶

De esta forma, se incorpora el concepto de premio por una correcta prestación de servicios y se establecen descuentos en caso de desempeño deficiente. Dentro de este Índice se consideran los indicadores de Regularidad; Calidad de atención al usuario; Calidad de los vehículos y Detención en paradas.

Finalmente, dentro de la fórmula de pago se considera un pago que representa los costos asociados al material rodante (amortización e intereses).

Este concepto permite separar parcialmente el Opex del Capex del negocio, donde la inversión en material rodante queda exenta de riesgo operacional.

El oferente puede ceder a un tercero los derechos sobre esta cuota, caso en el cual el sistema pagará directamente a ese tercero. Este mecanismo facilita la evaluación del negocio por parte de los financistas.

Los componentes de PK y PCF buscan cubrir un porcentaje relevante de los costos de operación,

⁵ Monto calculado usando de base el ingreso por pasajero transportado y el ingreso por kilómetros

⁶ Monto calculado usando de base el ingreso por pasajero transportado y el ingreso por kilómetros

mientras que el pago por pasajero transportado, en conjunto con el pago por cumplimiento de indicadores, busca representar las utilidades de las empresas, así como los costos no cubiertos en los factores anteriores.

Mecanismo de Actualización de Costos

Con el fin de mantener el valor real del contrato en el tiempo, se considera un Mecanismo de Ajuste por Costos por tipo de bus y tecnología de propulsión, que se basa en la aplicación de un vector de indexación de costos.

Revisiones Excepcionales

Para velar por la sustentabilidad del Sistema, el MTT contempla determinados mecanismos de ajuste frente a caídas exógenas en variables clave que determinan los ingresos y la rentabilidad del negocio, tales como ingreso de nuevos modos de transporte masivo (líneas de Metro), aumento de flota, entre otros elementos.

LA OPORTUNIDAD

El proceso de licitación de concesión de uso de vías de las unidades de negocios UN 1, UN4, UN 6, UN7, UN 8 y UN 9 contempla los siguientes elementos de inversión.

- 38 Millones de Kilómetros Comerciales, contemplados en promedio para cada una de las Unidades de Negocio a Licitar.
- Tamaño de flotas de 550 buses en promedio para cada una de las Unidades de Negocio a Licitar.
- 1500 buses nuevos a ingresar al Sistema, producto de la renovación de flota por antigüedad.
- Máximo de 2 Unidades de Negocio a adjudicar por proponente.



Transantiago
Se Renueva

MAS INFORMACIÓN

www.transantiagooserenuva.cl



Licitaciones
para un mejor
Transporte Público