



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

En Santiago a 4 de abril de 2016, a las 15:30 horas, en las oficinas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se lleva a efecto la Tercera 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 no se recibieron observaciones del Acta anterior, por lo que se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.
- 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 Gonzalo Amenábar 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 las Facultad de Ingeniería y/o Economía de Chile; don Patricio Pérez, ex Director de Transporte Público Metropolitano; don Raúl Donckaster Fernández, en representación de la Asociación Chilena de Municipalidades (AChM); don Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transporte; don Jose Soto Sandoval, en representación del Consejo Regional (CORE); 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 Secretario Técnico (ST) indica que la sesión de hoy se tratará un tema en específico que se refiere a la situación de terminales y sus posibles mecanismos de solución. Indica que en este tema en particular la Secretaría ha desarrollado algunas alternativas de solución y presentará algunas propuestas, razón por la cual se quiere aprovechar la diversidad de integrantes del Consejo para obtener su visión y con ello avanzar en la configuración de una solución. Aclara que el alcance de lo expuesto radica en terminales (no en depósitos, ni puntos de regulación) y cómo reducir la barrera de entrada para el ingreso de nuevos oferentes.

El Alcalde de La Reina indica que según el listado en La Reina existen dos terminales, mientras el solo conoce el de Las Perdices. El ST indica que se revisará la información pero que se puede deber a un error en la información.

Algunos de los integrantes preguntan si los requerimientos de las bases de licitación solicitaban la infraestructura para cuando las empresas comenzaron a operar. Se le indica que más bien eran requerimientos para la puesta en marcha del sistema. Además, se aclara que en según la figura actual en cada licitación se pagan los terminales.

El consejo conversa sobre el tamaño de los terminales. El ST indica que existe una diversidad muy amplia al respecto, existiendo algunos muy grandes que tienen depósitos cuya capacidad es cercana a 400 buses y otros muy pequeños. También comenta que en la propuesta que se trabaja, en un principio sólo, se están considerando los terminales y que efectivamente existen diferencias entre las características de la infraestructura. Indica que hay construcción de terminales que son de muy buena factura y que contemplan instalaciones para los trabajadores, mientras que existen otros terminales de características mucho más precarias. Agrega que todos estos antecedentes, refuerzan el diagnóstico de la Secretaría Técnica, de que se requiere conformar una red de terminales del Sistema.

Miembros del consejo indican que una de las razones por las cuales es posible arrendar un terreno para estos fines, es porque los propietarios tienen otras expectativas con sus terrenos y prefieren darle un uso transitorio a los mismos. Agregan que al permitir uso de equipamiento, es posible agregar elementos adicionales a los terminales, tales como comercio y similares.

Se conversa sobre la necesidad que en la alternativa que se adopte debe existir garantías de competencia, pero se advierte que son modelos que se están desarrollando recién. Así también, se debate por la inclusión de un nuevo operador que opere como otras concesiones, donde finalmente el costo de los terrenos pase a control del Estado. Se concuerda que se deben evaluar toda la variable.

Uno de los integrantes del consejo señala que si bien existen 84 terminales, tal vez es posible establecer prioridad sobre los más atractivos –ejemplo 30- a fin de establecer órdenes de magnitud desde el punto de vista de la inversión pública. El ST indica que el interés está en los terminales, que son aproximadamente 50, no así en los depósitos. Agrega, que como los depósitos son para el guardado nocturno de los vehículos se localizan mayoritariamente en la periferia, donde aún existen terrenos disponibles.

Los consejeros agregan que una alternativa para materializar una red de terminales para el sistema es avanzar en los temas administrativos y legales asociados, a fin de que dichos procesos estén en condiciones para cuando –eventualmente- se liberen recursos para la adquisición de éstos. El ST agrega que la Secretaría está trabajando en paralelo con más de una de las alternativas consideradas como mecanismos de solución a la problemática de terminales, razón por la cual se está evaluando tanto la compra de terminales como el desarrollo más fino de una licitación de servicios complementarios.

Los consejeros plantean y discuten sobre la adquisición de todos los permisos para que el funcionamiento de un terminal. También preguntan si las alternativas estudiadas consideran que los terminales que hoy existen pasarán a formar parte de la red de terminales del sistema y si se requiere salir a buscar nuevos terminales para poder conformar la red de terminales del sistema. El ST indica que no se vislumbra un escenario donde se deban salir a buscar nuevos terminales.

Los Consejeros plantean si dentro de los estudios realizados por la Secretaría Técnica es posible asegurar que la gran mayoría de los recorridos actualmente conocidos no tendrán mayores cambios, es decir, que si al utilizar terrenos de reemplazo para algunos de los actuales terminales se afectarían los recorridos. El ST señala que la determinación de los servicios genera la localización óptima de los terminales y la localización óptima de los terminales arrastra la definición de los servicios, no obstante, señala que la malla se mantendrá similar a la actual, considerando el ingreso de las nuevas líneas de Metro y la información que se recoja en este proceso.

Los consejeros señalan que dentro de los mecanismos de solución a la problemática de terminales, se podría buscar terrenos que además de ser adecuados para el uso como terminal, sean compatibles con otras actividades. Plantean que podría considerarse una nueva definición de terminal que contenga servicios adicionales como comercio y otras cosas, es decir, un espacio público que pueda ser beneficioso para la comunidad. Los consejeros señalan que en caso de tratarse de terminales concesionados, puede ser una oportunidad el que la concesión provea otro tipo de servicios como comercio, servicios, espacios deportivos que puedan generar ingresos adicionales, tales como los centros urbanos de las estaciones del Metro.

Los consejeros proponen que los temas de terminales deben ser abordados de una manera integral, con un concepto de ciudad muy importante, que no se restrinja solamente a las condiciones viales y de infraestructura de la instalación, sino la situación del comercio cercano, la seguridad y cualquier otra alternativa existente. Agregan que si se promueve uso mixto de terrenos, además de financiar la concesión es posible mejorar la relación de la ciudad con estas instalaciones.

Los consejeros señalan que a la luz de los antecedentes expuestos, es necesario establecer prioridades respecto a los terminales, indicando por ejemplo, cuántos son los terminales claves o prioritarios y definir cuanto sería la inversión necesaria para contar con ellos. Agregan también que una vez contando con los recintos es posible desarrollar proyectos que tengan diferentes niveles de complejidad. En este mismo sentido, agregan que hoy se anunció una ampliación de Metro Tobalaba como mitigación de EISTU. Señalan que con esta iniciativa se está aceptando que el desarrollo inmobiliario implica un impacto vial que puede ser mitigado de formas distintas a la construcción de vías y que dicha situación constituye un precedente. El ST agrega que dicha alternativa ya se está utilizando para infraestructura de transporte público.

Los consejeros plantean que más allá de lo contemplado, se puede establecer cierto consenso hacia la alternativa de un sistema de concesiones pero con un grado de flexibilidad que eleven los estándares. Agregan que también existen –a nivel comunal- alternativas de terrenos de Serviu con los cuales se podrían desarrollar sinergias, mismo caso aplicaría para EFE.

Luis Eduardo Bresciani acota que la Ley de aportes se encuentra en el congreso y establece los detalles sobre aportes para el sistema de espacio público, básicamente en infraestructura, movilidad, espacio público etc. Indica que para que dichos fondos puedan usarse es necesario que estén contemplados en un plan, y tiene que ser considerado como área y como parte de un plan de infraestructura, en otro caso no pueden usarse y además serán administradas a nivel municipal.

Los consejeros agregan aún falta la discusión más en detalle y que indique cuales son los recursos necesarios. Agregan que si se requiere priorizar, se debe definir un conjunto de terminales 20 o 30, y buscar alguna alternativa de solución que puede ser mixta, donde parte de estos terminales pueda ser comprado e ingresado a una concesión y otro grupo de terminales se considere como servicio complementario. En este mismo sentido, establece que se podría definir una secuencia de adquisiciones y materializarlas gradualmente en el tiempo, aun cuando los recintos sean parte de una concesión. Adicionalmente, preguntan si se ha hecho una revisión internacional de esta materia. El ST agrega que la experiencia internacional es muy variada, agrega que en Londres tanto los terminales como los depósitos son privados.

Por otra parte, los consejeros plantean que les gustaría saber los resultados de algunas gestiones de la Secretaría Técnica, resultados de conversaciones etc, de manera de saber cómo se van formalizando ciertos hitos. También plantean la necesidad de tener una planificación de que temas se irán revisando mes a mes y como dichos temas se insertan en la carta Gantt del proyecto.

Se da por terminada la sesión