



ACTA SESIÓN N°7

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

En Santiago a 05 de Septiembre de 2016, a las 15:30 horas, en las oficinas del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se lleva a efecto la séptima 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:

Firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala:

- 1.- 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 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 Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transporte; don Sergio Márquez en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos y don Carlos Melo Riquelme, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
- 2.- El Sr Patricio Pérez envió sus excusas

El Secretario Técnico da la bienvenida al Sr Sergio Márquez, Presidente Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos.

Se señala que la presente sesión tratará sobre dos temas, siendo uno de ellos la actualización del Servicio Complementario Terminales y el otro es Licitación de Servicios Complementarios Tecnológicos. Agrega que dentro de este último tema, se expondrá acerca de la evolución de dichos servicios y la estrategia para la futura licitación.

El Sr Luis Rizzi pregunta quién sería responsable de pagar por los servicios provistos en el Servicio Complementario Terminales. El Secretario Técnico indica que el pago se realizaría desde el Sistema y que – por otra parte- el proveedor de terminales contaría con un compromiso de demanda por parte del Ministerio.

El Sr Juan Carlos Muñoz plantea que, considerando lo escaso de los espacios en la ciudad, le preocupa que se piense en un modelo de terminales mono operador. Plantea que en el contexto de contar con más operadores y por ende Unidad de Negocio más pequeñas, cree que es más natural que por esto puntos circulen buses de más de una empresa. Cree necesario que se pueda evaluar alguna forma de flexibilizar este elemento del diseño. El Sr Luis Rizzi indica que está de acuerdo con la consideración planteada por el Sr Muñoz

El Sr Muñoz pregunta que si, dado que se trata de un servicio, si se contempla un derecho de compra sobre el terreno, de manera que este pase a ser propiedad del Sistema. El ST indica que dicha opción se está evaluando puesto que es parte del modelo económico en desarrollo. El Sr Muñoz agrega que, dado que en la medida que el tiempo avanza la restricción de terrenos en cada vez mayor, la licitación puede representar



una oportunidad para hacerse de los terrenos, resguardando un derecho a compra del terreno, en cualquier momento de la licitación o al final de esta.

El ST agrega que se está evaluando tanto la opción de que al final del período el terreno queda de libre disponibilidad como también que se al final del periodo es comprado por el sistema. Agrega que ambas situaciones generan diferencias en los flujos de pago desde el inicio del servicio, razón por la cual se están analizando ambos escenarios.

El Sr Luis Eduardo Bresciani pregunta si, por tratarse de una licitación de servicio complementario, son los oferentes quienes tendrán que hacerse por su propia cuenta de los terrenos necesarios y construir las obras. Agrega que es posible que se genere especulación en los precios de los terrenos y eso haga aún más difícil conseguir estos. Señala que por otro lado, en caso de realizar una compra directa, sería posible adquirir terrenos a precios de mercado, por lo que pregunta si la dificultad de adquirir terrenos podría traducirse en que los oferente adquieran terrenos que no sean del todo adecuados. Pregunta porque no se optó por un sistema de concesiones, que permitiera a través del sistema de concesiones de obras públicas y realizar expropiaciones en el marco de dicho sistema, donde podría ser el privado quien expropie. El Secretario Técnico indica que dicho modelo no es posible de aplicar, fundamentalmente por un tema de plazos.

El Sr Bresciani agrega que, en caso de que se use este modelo de servicio complementario, que no es de concesiones ni de gasto directo del Estado, sería bueno considerar flexibilidad en la definición de ser mono operador. Por otro lado, agrega que además sería bueno contar con otro tipo de flexibilidad, como, por ejemplo, que alguien que ya tiene un comercio pueda instalar un terminal, como sería, por ejemplo, instalar terminales en supermercados o centros comerciales o alguna otra instalación que disponga del terreno suficiente. Señala que podría ser conveniente instalar un terminal en un centro comercial, porque atrae gente.

El Señor Víctor Montenegro, consulta si el tener la propiedad del inmueble se debe resolver antes o después de la adjudicación, considerando la importancia de la especulación de precios. Señala que una situación similar se dio en las plantas de revisión técnica, donde se exigía la propiedad respecto al terreno con el que se postulaba, por lo que los postulantes para ofertar tenían que tener propiedad del terreno. El ST indica que la propiedad del terreno se debería resolver después.

El Sr Juan Carlos Muñoz, pregunta acerca de las restricciones que existirían para que en los terminales se realicen determinados servicios y no otros y que dicha situación pudiese ser demasiado rígida. El ST indica que los servicios listados corresponden a servicios de ejemplo, sin embargo, existen restricciones normativas que efectivamente impedirían realizar mantenciones mayores.

El Sr Juan Carlos Muñoz pregunta acerca de cuáles serían los mecanismos para que un terminal que ya no se necesita, pueda salir del servicio. El ST que de darse dicha situación y estar todas las partes de acuerdo, el contrato se puede terminar sin problemas porque se estaría terminando de común acuerdo.

Los consejeros comentan consultan acerca de las modificaciones normativas que se están trabajando para reducir riesgo de ilegalidad de terminales. Se indica que se está trabajando con el Minvu en una revisión de la Ordenanza respecto a al establecimiento de este tipo de infraestructura en determinadas áreas.

Los consejeros preguntan si, en caso de requerir empresas más pequeñas, se requeriría también terminales más pequeños, caso en el cual la disponibilidad de terrenos debería ser superior a la situación de la primera licitación de vías. El ST agrega que se está apuntando a terminales más pequeños.



El Sr Víctor Montenegro señala que, en base a la experiencia de Concesiones, es posible establecer que no existe capacidad predictora a 20 años o más. A modo de ejemplo señala que en las carreteras surge antes del término del plazo de la concesión, la necesidad de reinvertir o hacer un proyecto adicional y no es posible esperar que se acabe la concesión para realizar dicha inversión. Dado lo anterior, señala que en las últimas concesiones del MOP se han agregado niveles de servicios (SLA) y criterios bajo los cuales se determina la necesidad de hacer nuevas inversiones. De esta manera, sugiere que incluir en el modelo del servicio complementario algunas variables que puedan gatillar nuevas inversiones y que hagan que dichas inversiones sean expeditas.

Los consejeros debaten acerca de la posibilidad de utilizar subsuelos de instalaciones ya existentes para la instalación de terminales, esto considerando -entre otros- la recepción de la comunidad con instalaciones como terminales. Agregan que se podría evaluar la opción de que un licitante obtenga la autorización de uso del subsuelo de un bien nacional de uso público o concesión municipal.

El ST indica que se pasará al segundo tema de la sesión.

Los consejeros debaten acerca de los precios pagados a los proveedores de los servicios complementarios, indicando que son elevados. Consultan también sobre la fecha de vencimiento de los contratos que proveen dichos servicios y si dichos contratos son más rígidos a la hora de pensar en extenderlos.

El ST señala que uno de los contratos no considera cláusula de extensión mientras que los demás si lo consideran, no obstante, el precio de la extensión debe ser negociado.

El Sr Rizzi consulta si la estrategia diseñada impide que Metro pueda participar en sociedad con alguien más. El ST indica que en este esquema en caso de que Metro quiera participar, tiene un nicho claro, mientras que los otros servicios están separados de ese nicho.

Los consejeros debaten acerca de la posición de Metro en este negocio, señalan que un escenario equitativo sería negociar con Metro ex ante, un precio por uso de sus mesaninas, de manera que cualquier oferente pueda participar usando dicha tarifa.

El Sr Luis Rizzi pregunta si los operadores de buses no se quejarían en caso de que Metro tenga acceso inmediato a los recursos por recaudo de tarifa. El ST agrega que hoy efectivamente es así, puesto que Metro recauda la tarifa, Metro se paga sus propios servicios con cargo a ese recaudo y posteriormente entrega el saldo al AFT. El Sr Rizzi pregunta si esta situación hace que los recursos lleguen de manera desfasada a los operadores de buses. El ST señala que Metro se paga todos los días mientras que a los operadores se les paga cada 15 días, que es lo establecido por contrato.

Los consejeros preguntan sobre el orden de prelación respecto a los pagos. Se indica que siempre ha existido un orden de pagos y que Metro se paga primero.

El Sr Luis Rizzi indica que la produce ruido que Metro tenga una ventaja en la gestión financiera de recursos y consulta si los operadores de buses han reclamado respecto a esto. El ST indica que no se han recibido este tipo de reclamos, puesto que las reglas del juego estaban definidas desde un principio. El Sr Luis Rizzi solicita que quede en Acta que a él le produce ruido la ventaja que tiene Metro al recibir los pagos antes que los operadores de buses.

Los consejeros debaten acerca del uso de tarjetas abiertas y consultan si con ese tipo de tarjetas se podría pagar cualquier tipo de servicio. El ST indica que efectivamente es así y se estaría permitiendo además el pago del transporte. Indica que los sistemas de transporte del mundo están migrando hacia sistemas de pago abiertos, donde un usuario podría pagar el transporte con su tarjeta bancaria o de casa comercial.



Comenta que dado la aprobación de la ley de medios de pago no bancarios se están generando condiciones para la implementación de sistemas de pago abierto, de manera que en el mediano plazo cualquier tarjeta funcione en el sistema.

Los consejeros debaten acerca de la duración de los contratos de servicios complementarios tecnológicos, indicando que en 10 años las tecnologías podrían cambiar mucho y se requiere poder incorporar nuevos desafíos al Sistema. El ST agrega que se requiere considerar en la duración del contrato el tiempo necesario para la amortización de los equipos, por lo que el plazo no puede ser excesivamente corto.

El ST indica que en los servicios complementarios se está considerando los requerimientos y no las soluciones, lo que es una diferencia importante respecto al contrato original

Los consejeros debaten acerca del periodo de transición y la coexistencia de dos tipos de validadores. Preguntan acerca de la existencia de experiencias internacionales en esta materia y sobre las condiciones de operación de los validadores en el proceso de transición. El ST indica que existen muchas experiencias a nivel internacional sobre recambio tecnológico de tarjetas con cambio de validadores y han sido exitosas. Por otro lado agrega que el nuevo adjudicatario de servicios complementarios tiene la facultad de subcontratar a Sonda por hasta 24 meses, de manera de que el periodo de transición sea gradual.

Los consejeros debaten sobre el recambio de tarjetas, algunos indican que dicho recambio se puede hacer en un plazo reducido de tiempo, mientras que otros señalan que se requiere un periodo largo puesto que se deben recambiar 50 millones de tarjetas

Los consejeros discuten acerca del modelo de pago a los futuros concesionarios de servicio complementarios tecnológicos. Se indica que se deberían definir modelos de pago distintos a los actuales, considerando la implementación futura de sistemas abierto. Los consejeros preguntan acerca de la posibilidad de implementar abonos. El ST agrega que con la tecnología actual de la tarjeta no es posible, pero que dichas funciones deberían ser posibles con la nueva tecnología. Agrega que además, existen impactos financieros al implementar dichos sistemas, puesto que se debe generar una rebaja al usuario.

El Sr Luis Rizzi consulta, en otras materias, si los plazos para la presentación de las bases de licitación se mantiene según lo indicado original o bien se ha generado un plazo adicional. El ST indica que se está trabajando según los plazos informados originalmente