



## ACTA SESIÓN N°13

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

En Santiago, a las 15:15 horas del lunes 5 de junio de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimotercera 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 Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes; don Sergio Márquez, en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunes de Juntas de Vecinos; don Hugo Silva, en representación de las Facultades de Ingeniería y/o Economía de Chile; don Víctor Montenegro, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa); don Antonio Gschwender, en representación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, y don Eric Martin, secretario técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

2. El sr. Antonio Gschwender asiste a la sesión en representación de don Guillermo Muñoz, director del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

3. Los sres. Luis Eduardo Bresciani, Patricio Pérez y Rodrigo Delgado envían sus excusas.

4. Se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.

6. 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 y ofrece la palabra a los consejeros para verificar o recoger alguna observación o modificación al acta de la sesión anterior (12ª) del Consejo. El sr. Rizzi solicita una modificación que se consigna en el anexo del presente acta.

El sr. Rizzi pregunta por los criterios utilizados para definir los cambios a la malla de recorridos en relación a lo que se había mostrado en los contenidos esenciales de las bases de licitación. El ST afirma que los criterios generales no variaron, y que se hizo un análisis más fino de la malla en relación al futuro inicio de operaciones de las líneas 3 y 6 del Metro. Agrega que los criterios fundamentales fueron aumento de frecuencia y cobertura para sectores específicos y básicamente no superponer recorridos a la malla ya existente.

EL ST informa al Consejo que ya se han enviado las bases de la licitación de uso de vías a la Contraloría General de la República, las que cuentan con la firma, no habiendo obligación para aquello, del ministro de Hacienda, cartera con la que, según el ST, se ha realizado un trabajo conjunto muy importante.

Luego, el ST agrega que otro trabajo muy relevante que está desarrollando el DTPM es la proyección de servicios con itinerario para servicios nocturnos y de fin de semana, con lo que se abre una interesante oportunidad para reducir una cantidad importante de kilómetros al mes en la operación del sistema. El sr. Gschwender agrega que DTPM lleva bastante tiempo probando y proyectando esta modalidad para poder implementarla, ya que permite



reducir frecuencias en los períodos de baja demanda, y eso disminuye los costos. Afirma que esta posibilidad es valorada por los usuarios porque pese a que puede aumentar el tiempo de espera, prefieren tener las certezas que entrega saber a qué hora pasa el bus por el paradero. El ST agrega que el servicio por itinerarios es valorado también por los conductores, que han planteado que les permite un mejor y más prolongado tiempo de descanso en horario nocturno.

El ST afirma que uno de los elementos más importantes de las mencionadas Bases de Licitación tiene que ver con el esquema de pago a los operadores, además del contrato de provisión, que le da una participación más activa a los fabricantes de buses, quienes también deberán enviar reportes trimestrales que informen sobre el estado de los vehículos.

El ST se refiere a la reorganización de las unidades de negocio, que aumentarán en número (las cuatro unidades de negocio que finalizan su período de concesión se convertirán en seis nuevas unidades de negocio), y disminuirán su tamaño, lo que permite disminuir los riesgos operacionales y financieros, así como optimizar la escala del negocio y la eficiencia del sistema.

Luego, el ST se refiere a la configuración de la malla de cada una de las unidades de negocio que se licitarán, afirma que se tomó en consideración la experiencia previa del sistema además de la próxima entrada en operaciones de las líneas 3 y 6 del Metro. Agrega que los terminales que se buscará que queden a disposición del sistema fueron escogidos fundamentalmente en función a los puntos de inicio de los servicios, lo que se espera que signifique una disminución de los kilómetros en vacío.

El ST explica que las seis unidades de negocio a licitar tienen una cantidad similar de kilómetros a recorrer por año, y lo que varía entre cada unidad de negocio es el número de transacciones por año, por lo que se espera que haya diferencias en los precios por PPT que ofrezca cada una de las empresas que participe de la licitación. El sr. Silva pregunta si el PPT es distinto para cada unidad de negocio. El ST responde que sí, y que la proporción de la fórmula de pago que se proyecta es cercana a un 75% por PK y un 25% por PPT. Además, agrega que se eliminarán las revisiones programadas respecto de la ecuación contractual, y que se establecerán instancias de revisión extraordinaria para tres situaciones eventuales definidas en las bases. Añade que en la licitación se pondrán precios “techo” (máximos) para el PPT (Pago por Pasajero Transportado), PK (Pago por Kilómetro) y PCF (Pago Cuota Flota).

El sr. Silva pregunta si hay estudios o cifras que indiquen la cantidad de evasión en las distintas unidades de negocio, en el sentido de que las unidades de negocio que tengan mayores índices de evasión podrían ser menos atractivas para los licitantes. El sr. Gschwender afirma que este elemento puede ser visto como una oportunidad por parte de las empresas operadoras, pues si logran reducir la evasión eso significa ingresos directos para ellas, al mismo tiempo, la eliminación de revisiones programadas del PPT explica que este concepto tenga menor peso en la nueva fórmula de pago. El sr. Rizzi afirma que si las posibilidades de renegociación van a ser más limitadas el riesgo para los operadores es más grande, ya que la posibilidad de equivocarse en los cálculos de demanda no es baja. El ST explica que el objetivo de estas modificaciones es dotar al Estado, como organismo regulador, de una institucionalidad que le permita manejar mejor al sistema, y por ello se establecen casos puntuales y definidos de revisiones extraordinarias.

El sr. Valenzuela pregunta respecto a acercamientos y conversaciones con bancos e instituciones financieras, por la importancia que tienen en el proceso. El ST afirma que se han realizado reuniones con algunos bancos extranjeros y multilaterales para interiorizarlos en el proceso, fundamentalmente explicarles la lógica del contrato de provisión y de los bienes afectos a la concesión, que genera un equilibrio tripartito entre los

fabricantes de buses, las empresas operadoras y las instituciones bancarias o financieras, bajo la supervisión del organismo regulador.

Luego, el ST se refiere a los requisitos de los oferentes en la licitación. Explica que a aquellas empresas que no forman parte del sistema actualmente se les solicita acreditar la operación de al menos 150 buses durante tres años seguidos dentro de los últimos 10 años. A las empresas que forman parte del sistema actualmente, se les pide como requisito que cumplan con un ICR (Índice de Cumplimiento de Regularidad), elemento que está presente en los contratos vigentes, de al menos 80% durante los últimos 12 meses previos a su postulación. Agrega que se solicitará a todas las empresas una declaración del esquema de propiedad, a fin de tener una mayor identificación e información de los controladores de las empresas.

El ST explica que las empresas concesionarias que forman parte actualmente del sistema de transporte público metropolitano y cuya concesión no finaliza en 2018 pueden postular a todas las unidades de negocio que quieran, pero solo podrán optar a adjudicarse hasta una unidad de negocio adicional a la que ya poseen. Las otras empresas concesionarias que forman parte actualmente del sistema y dejan de ser concesionarios al momento de la entrada en vigencia de los nuevos contratos, siempre y cuando cumplan con los requisitos de idoneidad técnica, podrán adjudicarse dos unidades de negocio como máximo, al igual que los oferentes que no han participado como operadores en el sistema de transporte público metropolitano. Además, se dispondrá que los oferentes entreguen un “orden de preferencia” respecto a las unidades de negocio que deseen adjudicarse, en caso de que postulen a más de una. El ST afirma que se espera proyectar este modelo de licitación para el próximo proceso vinculado al término de la concesión de las otras operadoras vigentes, en 2021, en el orden de que el sistema se componga de 11 o 12 unidades de negocio con una flota de entre 500 a 550 buses cada una. El sr. Silva pregunta si se espera que participen en la licitación empresas extranjeras, más allá de los operadores actuales. El ST responde que es uno de los grandes objetivos de la licitación, y que ya se han sostenido encuentros preliminares con representantes extranjeros de empresas operadoras de transporte de pasajeros, por lo que se espera generar una licitación competitiva.

El sr. Valenzuela pregunta respecto a la aplicación de medidas para estimular el aumento de la velocidad comercial, elemento que, a su juicio, el Estado no asume y que sería según él uno de los principales desincentivos para eventuales participantes en la licitación. El ST afirma que en ese ámbito se considera un aumento en la flota de reserva, con lo que se anticipan de alguna forma eventuales modificaciones de frecuencia o eventuales caídas de velocidad. Por otra parte, expone las señales dadas por el DTPM de impulsar con más fuerza el plan de construcción de corredores. El sr. Valenzuela comenta que le gustaría ver un esfuerzo decidido por planificar la construcción de infraestructura para el transporte público para los próximos quince años. Afirma que esa estrategia se diseñó en los comienzos del sistema, pero que por falta de recursos se detuvo la construcción de infraestructura y los estudios que la respaldaban. Señala que se debe implementar un plan a largo plazo para solucionar problemas del sistema mediante la construcción de infraestructura.

Luego, el ST se refiere a los buses con atributos especiales. Explica que se han definido como tal aquellos vehículos que posean elementos que apuntan básicamente al confort del usuario durante el viaje, por ejemplo: buses 100% de piso bajo, de dos pisos o con aire acondicionado, además de aquellos con tecnologías de propulsión como gas o buses híbridos. Agrega que se exigirá un mínimo de 15 buses con atributos especiales por unidad de negocio, y su incorporación otorgará un puntaje adicional a los oferentes en la licitación. Por otra parte, las bases de la licitación exigirán un mínimo de 15 buses eléctricos por unidad de negocio, con lo que, en el momento de la entrada en vigencia de los nuevos contratos, el sistema contará con un mínimo de 90 buses con atributos especiales y 90 buses eléctricos. El ST explica que se espera incentivar la incorporación de más



buses eléctricos, ya que si bien la inversión inicial para adquirirlos es importante, el costo de operación resultaría más barato que un vehículo diésel, en el plazo de diez años que durará la concesión. Agrega otras ventajas comparativas, como la posibilidad de vender las baterías de los buses eléctricos para la utilización de su energía residual en otras industrias, además del hecho de que la energía eléctrica sea producida en Chile y no deba ser importada como el petróleo o el diésel, por lo que se pueden establecer contratos de largo plazo entre los operadores con generadores de energía eléctrica a un precio fijo, lo que permitiría tener controlados, en gran medida, los costos operativos. El sr. Rizzi plantea que si bien entiende el fin al que se apunta, le parece que obligar a los operadores a traer buses eléctricos puede generarles complicaciones. Agrega que no le resulta sensato realizar más exigencias económicas al sistema de transporte, toda vez que el costo marginal de reducir las emisiones de los buses es muy alto en relación al nivel de contaminación que generan actualmente. El ST explica que el incentivo, más allá de la reducción de emisiones, apunta a que las empresas, y el sistema en general, puedan controlar y disminuir sus costos de operación. El sr. Valenzuela afirma que le resulta valioso que el sistema innove con estos elementos que pueden resultar muy atractivos para los usuarios y podrían permitir mejorar la imagen del sistema de transporte en general.

El ST comenta que en los últimos dos meses la Secretaría Técnica estableció mesas de trabajo con diversas organizaciones relacionadas con el funcionamiento del sistema de transporte público metropolitano con el afán de recoger los comentarios que habían sido enviados durante la consulta pública a los contenidos esenciales de las bases, publicados entre diciembre de 2016 y marzo de 2017. Se sostuvieron reuniones con Fundación Transurbano, Mesa Social por un Nuevo Transantiago y la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile (Conutt). El ST plantea que se intentó recoger particularmente el interés de la Conutt de establecer estrategias que apunten a la certificación de los conductores del sistema, además de la incorporación gradual de mujeres conductoras al sistema.

El sr. Montenegro plantea su preocupación por la ausencia de definiciones respecto al tema de buses y condiciones adecuadas para la circulación de servicios en autopistas de alta velocidad, tema que se había discutido en anteriores sesiones del Consejo Consultivo. Comenta que el sistema de transporte público sin duda debe aprovechar la infraestructura de autopistas urbanas disponible en Santiago para viajes de larga distancia, pero que no se ha resuelto bien la situación de buses que circulan por vías de alta velocidad con pasajeros de pie en su interior. El sr. Silva agrega que esos recorridos presentan un desafío relevante respecto a un esquema de pago diferente, en consideración a su características, con mayor velocidad, menos paradas intermedias y menos validaciones. El ST plantea que recoge la inquietud del sr. Montenegro, y respecto a lo planteado por el sr. Silva, afirma que se están buscando fórmulas para disponer de un mecanismo y una fórmula de pago distinta, en consideración a las características puntuales de este tipo de servicios.

La sesión finaliza a las 17:15 horas.



## **ANEXO AL ACTA DE LA 13ª SESIÓN DEL CONSEJO CONSULTIVO ASESOR DE ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN**

Durante la 13ª sesión del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación (en adelante, “el Consejo”), realizada el lunes 5 de junio de 2017, el sr. Luis Rizzi solicita modificar la redacción de un fragmento del acta de la 12ª sesión del Consejo, celebrada el lunes 8 de mayo de 2017.

En consideración a lo planteado por el sr. Rizzi, se modifica el siguiente fragmento del acta de la 12ª sesión:

“la fórmula de pago considera un pago por pasajero transportado (PPT) más un pago por kilómetro (PK) más un pago por flota. La lógica de esta fórmula es que el pago por flota y el PK atiendan a los costos marginales de la operación, lo que le entrega tranquilidad al operador, y el PPT atienda el costo medio”.

Dicho texto será reemplazado por el siguiente:

“El ST explica que la fórmula de pago considera un pago por pasajero transportado (PPT) más un pago por kilómetro (PK) más un pago por flota. La lógica de esta fórmula es que el pago por flota y el PK atiendan a los costos de la operación y los costos de capital respectivamente, lo que le entrega tranquilidad al operador, y el PPT contribuya al margen de ganancia del operador, premiando calidad de servicio y control de evasión”.

Se determina incorporar la solicitud del sr. Rizzi en el presente anexo, el que queda a disposición de los demás integrantes del Consejo para su información.

**ERIC MARTIN GONZÁLEZ**  
**Secretario Técnico de Estrategia y Planificación**  
**Directorio de Transporte Público Metropolitano**