

ACTA SESIÓN N°14

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

En Santiago, a las 15:00 horas del lunes 10 de julio de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimocuarta 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 Patricio Pérez, ex director del Directorio de Transporte Público Metropolitano; don Sergio Márquez, en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos; don Hugo Silva, en representación de las Facultades de Ingeniería y/o Economía de Chile, y don Eric Martin, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
2. Los sres. Luis Eduardo Bresciani, Víctor Montenegro y Rodrigo Delgado envían sus excusas.
3. Se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.
4. 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 señala los temas a tratar: la revisión del documento Contenido Técnico Esencial y la realización del Roadshow de la licitación de uso de vías del miércoles 12 de julio.

El sr. Pérez pregunta sobre la proyección del trabajo del Consejo Consultivo, en referencia a sus alcances y su continuidad en el tiempo. El sr. Rizzi afirma que la instancia, según lo que se habló en las primeras sesiones, se vincula a los procesos de concesión de operación de transporte público y los servicios complementarios. El ST afirma que es una definición importante, para tener clara la continuidad y permanencia del Consejo en el futuro y el cumplimiento de los objetivos para los que fue creado, en base al Instructivo Presidencial 004 de septiembre de 2015. Agrega que es relevante consignar que en 2021 se contempla la licitación de otras unidades de negocio del sistema, por lo que el sentido de continuidad y aprendizaje continuo es fundamental para el proceso del cual el Consejo es parte primordial.

El ST expone sobre el estudio realizado por la consultora internacional de ingeniería DAR Group, que respaldó la realización de la licitación, pues, según el estudio, una eventual prórroga de ocho años de los actuales contratos de concesión significaba un déficit proyectado de más de US\$ 3.200 millones. Luego, el ST explica que una parte relevante de esa cifra estaría asociada a eventuales pagos de indemnizaciones a los trabajadores de las empresas operadoras. Afirma que uno de los elementos importantes de la actual licitación es que los adjudicatarios deben constituir empresas nuevas, con un nuevo RUT y giro único, dedicadas a la operación de buses del sistema de transporte público de Santiago, y que las bases contemplan que las empresas deben provisionar cada año el equivalente a la indemnización de los trabajadores.

Luego, el ST se refiere a algunas características de la licitación. Afirma que reducir el tamaño de las unidades de negocio, referido a la cantidad de buses de éstas, se relaciona con asegurar la continuidad operacional del sistema y promover una

mayor competencia en la licitación, por el número de empresas que puede postular a adjudicarse alguna unidad de negocio; describe la exigencia de al menos 15 buses eléctricos por unidad de negocio y al menos 15 buses con atributos especiales, referidos a poseer al menos alguna de las siguientes características: 100% piso bajo, aire acondicionado, cantidad de asientos mayor al estándar exigido y/o tecnología de propulsión superior al estándar exigido. Agrega que las bases disponen de ingresos adicionales de hasta un 10% o descuentos de hasta un 7,5% para los operadores, asociados a la calidad de servicio.

El ST comenta que el esquema de bienes afectos a la concesión, junto al contrato de provisión que lleva a su vez a una cesión de derechos, entrega bastante certeza y disminuye los riesgos para los eventuales financistas de operadores y fabricantes de buses. Agrega que otro elemento clave a considerar es que el Transantiago, como sistema, no ha cesado nunca sus pagos, lo que se reconoce como otro factor de bajo riesgo. El sr. Valenzuela pregunta si se han sostenido reuniones con bancos o instituciones financieras para atraerlos a participar del proceso. El ST responde que se han realizado encuentros con algunos bancos locales y con bancos y agencias de promoción extranjeras, que se han mostrado interesados en participar.

El ST se refiere a continuación a los principios rectores de la licitación: fortalecer el rol del MTT como coordinador del sistema; mejorar la calidad en la prestación de los servicios; la participación activa del concesionario; la flexibilidad e integración para adecuarse a los cambios, entregar respuestas adecuadas y considerar modificaciones necesarias; la interrelación del sistema; y la continuidad de los servicios del sistema, bajo el amparo de la ley 18.696.

A continuación, el ST se refiere a los requisitos y obligaciones de los proponentes para la licitación. Explica que los proponentes solo pueden ser personas jurídicas y no naturales, y que cada proponente sin participación previa en el sistema de transporte público de Santiago tiene la posibilidad de adjudicarse hasta dos unidades de negocio, al igual que aquellas que cumplan con los requisitos de idoneidad técnica y finalicen su concesión en 2018. Los operadores que finalizan su concesión en 2021-2022 pueden ser proponentes, pero solo pueden adjudicarse una unidad de negocio en la actual licitación. El ST agrega que a los proponentes sin participación previa en el sistema de transporte público de Santiago se les exige que presenten al menos tres años de operación continua de al menos 150 buses, en el lapso de los últimos diez años, y que las empresas operadoras presentes en el sistema actualmente y que deseen postular deben cumplir con el indicador ICR (Índice de Cumplimiento de Regularidad) con un rendimiento igual o superior a 80%, tal como lo contemplan los contratos vigentes. El ST agrega que no podrán ser proponentes en la licitación empresas que sean proveedoras de servicios complementarios.

El sr. Rizzi pregunta respecto al rol del programa operacional en la postulación a la licitación. El ST responde que el programa operacional que estará dado por la autoridad es relevante para la composición de la flota y para conocer los servicios que se entregarán. Luego, el sr. Rizzi pregunta sobre los requerimientos particulares de flota. El ST explica que lo fundamental es que, del total de buses de una unidad de negocio, al menos 15 deben ser eléctricos y al menos 15 con al menos uno de los atributos especiales antes nombrados.

Luego, el ST explica que el proceso de adjudicación está integrado por una componente técnica y una económica. Se adjudica a la oferta de menor precio para cada unidad de negocio, de aquellas que superen la evaluación técnica. El ST agrega que el adjudicatario debe constituir una sociedad con un capital de al menos 200.000 UF, además de otros montos de garantías de obligaciones laborales y otros temas. Además, el adjudicatario deberá suscribir los contratos de servicios complementarios vigentes y futuros.

Posteriormente, el ST se refiere a las condiciones económicas y a los componentes de la ecuación de pago. Plantea que en los contratos actuales aproximadamente un 70% del ingreso de los operadores corresponde al Pago por Pasajero Transportado (PPT) y un 30% al Pago por Kilómetro (PK). Afirma que, según estudios realizados a esa fórmula, los mecanismos de indexación o de corrección de caída de demanda exponen al operador a un riesgo acotado cercano al 10%, lo que reduce los incentivos asociados al PPT. La nueva fórmula de pago establece una mayor proporción al PK y

un Pago por Cuota Flota (PCF) considerados más estables, y un PPT cercano al 25% que representaría el margen de ganancias de los operadores. Agrega que se eliminarán las instancias de revisiones programadas, y que los cálculos de la nueva fórmula de pago se hicieron en base a una tasa de evasión cercana al 30%, por lo que disminuir esta última cifra representaría un incentivo a los operadores. El sr. Pérez afirma que, dado que el PPT tendrá menos relevancia, en lo formal habrá un menor incentivo a recoger pasajeros. El ST explica que, en el formato actual, las revisiones programadas y las correcciones del AIPK (Ajuste de Ingresos por Pasajero/Kilómetro) provocan una disminución importante en el riesgo de los ingresos de los operadores. El sr. Pérez afirma que es un riesgo no considerar regularmente fenómenos como, por ejemplo, el deterioro de las condiciones de tráfico y las implicancias que esto tiene en los costos operacionales. Agrega que el principal tema que provoca roces entre los operadores y el órgano regulador es el reconocimiento de los cambios en las condiciones de operación en la ciudad, y que, por ejemplo, el cambio en las condiciones de tráfico permanentemente podría llevar a solicitudes de revisión del tamaño de la flota, con eventuales aumentos de flota y consiguientes aumentos de costos, lo que significaría un riesgo que deberán asumir los operadores, que además deben planificar por los diez años de duración de la concesión. El ST afirma que los nuevos contratos establecen instancias de revisión extraordinaria por condiciones específicas que alteren la demanda, y plantea la necesidad de configurar una instancia de resolución de conflictos que eventualmente surjan en el sistema, que se basa en relaciones público-privadas de largo plazo. Además, propone a los consejeros la revisión de una presentación realizada por Cedeus que explica este análisis, la que será enviada a los consejeros a la brevedad.

El sr. Rizzi plantea que un supuesto importante para el funcionamiento de los nuevos contratos es que se posea una capacidad de fiscalización mayor a la existente. El sr. Pérez afirma que no se puede desarrollar una capacidad de fiscalización de ese nivel, ya que no se poseen las herramientas para verificar si los buses se detienen en los cerca de 10 mil paraderos que tiene la ciudad. Agrega que, a su juicio, se instalan incentivos similares a los que se intentaron cambiar con la modificación de contratos de 2012. El sr. Rizzi plantea sus dudas respecto a los incentivos para los operadores para disminuir los índices de evasión. El sr. Pérez afirma que la evasión es una componente sistémica, y que para lograr un descenso en la evasión se requiere de esfuerzos de los operadores y del organismo regulador. Añade que le parece difícil que el nuevo esquema de pago pueda generar más incentivo en este sentido que el que disponen los contratos vigentes, con una mayor relevancia del PPT. El ST explica que, con los nuevos esquemas de pago se espera generar mayores incentivos a que los operadores tengan más pasajeros transportados para aumentar sus ingresos, ya que, dadas las condiciones de revisión de los actuales contratos, ese incentivo es reducido. El sr. Pérez afirma que probablemente el nuevo esquema de pago les entrega condiciones económicas más estables a los proponentes, pero que eso no necesariamente incentiva o favorece una disminución de la evasión. El ST señala que en las reuniones sostenidas con algunas empresas operadoras interesadas en participar de la licitación, se han manifestado diversas estrategias para disminuir la evasión, y que se espera fortalecer la institucionalidad y permitir mejores condiciones de operación para lograr un buen funcionamiento del sistema.

Luego, el ST se refiere a los aspectos generales de la flota. Explica que los buses del sistema de transporte público de Santiago deberán ajustarse a los requerimientos del Decreto Supremo N°122. Explica las definiciones en relación con la vida útil y a las normas de emisión. Posteriormente se refiere a los mecanismos de ajuste y a las condiciones que generan instancias de revisión extraordinarias: aumentos de flota por sobre el 5%, modificación de los factores de indexación y ampliación o incorporación de líneas de Metro o similares.

El ST finaliza la sesión presentando la agenda del Roadshow de la licitación de uso de vías, a realizarse el miércoles 12 de julio en el Hotel Intercontinental, que convoca fundamentalmente a fabricantes de buses, empresas operadoras de transporte e instituciones financieras. Explica que durante la mañana se realizarán presentaciones sobre el proceso de licitación, las condiciones económicas del contrato y los requisitos de la flota de buses, y que posteriormente, durante la tarde, se sostendrán reuniones bilaterales entre el equipo de la Secretaría Técnica y diversas instituciones interesadas en participar de la licitación.

La sesión finaliza a las 17:00 horas.