

## ACTA SESIÓN N°15

### ACTA DE LA DECIMOQUINTA 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 7 de agosto de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimoquinta 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 Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes; don Hugo Silva, en representación de las Facultades de Ingeniería y/o Economía de Chile, don Christian Romero, 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. Christian Romero asiste a la sesión en representación de don Guillermo Muñoz, director del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
3. El sr. Patricio Pérez envía sus excusas.
4. Se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en la sesión anterior puedan firmar.
5. 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. Los consejeros realizan el habitual procedimiento de aprobación del acta de la sesión anterior, mediante la firma de éste. El ST retoma el tema asociado a las revisiones programadas y extraordinarias del contrato, que se analizó en la sesión anterior, y explica que el incentivo de los nuevos contratos en ese ámbito en particular está asociado a aumentar los estímulos para recoger pasajeros. El sr. Bresciani plantea la necesidad de realizar un esfuerzo comunicacional y didáctico para explicar el mecanismo de pago de los nuevos contratos, enfatizando los factores y variables a considerar, para evitar el simplismo de que lo único que cambia es la proporción entre Pago por Pasajero Transportado (PPT) y Pago por Kilómetro comercial recorrido (PK). El ST agradece la sugerencia y afirma que uno de los objetivos centrales del nuevo esquema de pago es reducir los riesgos sobre los ingresos, sobre todo a las instituciones financieras y fabricantes de buses. El sr. Rizzi asegura que, si el PK tendrá una mayor proporción en el esquema de pago a los operadores, es fundamental que exista una adecuada capacidad de controlar que este factor se cumpla a través de un equipo robusto o de una empresa que preste ese servicio, tema que, a su juicio, fue una de las conclusiones del informe elaborado por la consultora internacional PFAL-DarGroup. El ST explica que uno de los propósitos de la licitación, de los contratos asociados y del esquema de pago es reducir los riesgos asociados al modelo, y que, en la actualidad, resulta más factible y útil para el sistema controlar los kilómetros comerciales recorridos por los buses, en relación con los mecanismos utilizados para el control del número de pasajeros transportados en el sistema. Agrega que es relevante fortalecer estrategias e instrumentos para fortalecer mejoras y fiscalización en otros ámbitos, por ejemplo, que los buses se detengan en los paraderos. El sr. Rizzi reitera la importancia de este tema, y lo vincula a la eventual mayor preponderancia que tendrá el DTPM en la elaboración y evaluación de los Programas de Operación, lo que obliga, a su juicio, a tener un equipo profesional mucho más numeroso y robusto para fiscalizar y además para elaborar estos planes. El ST responde que es un elemento que está considerado, en función de la fortaleza que tiene el DTPM para hacerse cargo de una operación que disponga de estos elementos de control que ayuden a que los incentivos operen como están diseñados.

El ST se refiere al avance del proceso de licitación. Explica que, tal como era un mecanismo posible, el proceso continúa con el retiro de las bases de la Contraloría General de la República, para, dada la experiencia de casos similares, perfeccionar los documentos, mediante la aclaración o mejor definición de determinados temas. El procedimiento apunta a la aprobación administrativo-legal de las bases.

El sr. Rizzi pregunta respecto al precio para acceder a la compra de las bases de licitación. El ST responde que más allá del monto, lo que se establece con la compra es la posibilidad del adquirente de realizar preguntas, más allá de que el contenido de los documentos de la licitación pudiese o no ser público. Agrega que, a partir de los procedimientos realizados, se mantiene la proyección de los plazos, tanto del llamado a licitación como de la recepción de ofertas y la adjudicación en la presente administración.

El ST se refiere a los estudios orientados a diseñar un modelo de negocio para establecer la figura de los terminales de regulación o terminales de día. Este modelo, explica, se diseña bajo la premisa de generar el menor gasto por parte del Estado tanto en el financiamiento como en la operación de dicha infraestructura, de un máximo de 2.500 m<sup>2</sup>. Por otra parte, el ST afirma que se pondrán a disposición una cantidad de m<sup>2</sup> para terminales de depósito para los adjudicatarios de la licitación de uso de vías. Explica que uno de los factores relevantes en la configuración de las nuevas unidades de negocio tuvo que ver con las características territoriales asociadas a los terminales de depósito: no modificar mayormente los recorridos existentes y mantener un número de buses y de recorridos homogéneo.

El sr. Bresciani afirma, respecto a los terminales de regulación, que el modelo expuesto es similar al de los rodoviaros que existen en varias ciudades de Chile, desarrollados por empresas de buses interurbanos, y que estima que estos espacios requerirán de más de 2,500 m<sup>2</sup> para poder operar correctamente. Plantea además sus dudas respecto a la valorización del espacio asociada a negocios, comercio de privados o impulso inmobiliario, por lo que lo más probable es que requieran de alguna clase de subsidio. El ST responde que es un elemento que se tiene considerado, y que uno de los propósitos fundamentales de los terminales de regulación es sacar a los buses estacionados en las calles en los puntos de inicio o término de un recorrido.

A continuación, el ST aborda las preguntas planteadas por el sr. Hugo Silva respecto al indicador de Incumplimiento de Detención en Paraderos (IDP). Explica que el IDP es un elemento dentro del ICI (Incentivo al Cumplimiento de Indicadores), que forma parte de la ecuación de pago a los operadores, y que representa el pago o descuento asociado a la calidad de servicio prestada por el concesionario. El ingreso adicional al concesionario por este concepto podrá ascender hasta un 10% del ingreso base y el descuento hasta un 7,5% sobre el mismo valor. Dentro de esa configuración, el IDP puede significar un porcentaje de descuento que puede ir entre un 1 y un 2,5% del ingreso base, de acuerdo con la recurrencia del incumplimiento de detención en paradas en el tiempo. Agrega que este factor será medido a través de fiscalizadores en los paraderos, quienes poseerán elementos métricos objetivos para realizar la medición. El sr. Rizzi pregunta si los nuevos contratos serán lo suficientemente flexibles como para incorporar nuevas tecnologías que surjan en los próximos años y puedan aplicarse para realizar esta medición. El ST responde afirmativamente, y agrega que es algo que se menciona en el contenido técnico de las bases, que la metodología inicial a utilizar en este ámbito será a través de fiscalizadores o inspectores, pero que podrán incorporarse tecnologías u otras metodologías para realizar la métrica, siempre y cuando signifiquen una mejora objetiva de la medición.

Luego, el ST expone sobre los resultados del Roadshow de la Licitación de Uso de Vías, realizado el 12 de julio de 2017 en el Hotel Intercontinental de Santiago. Afirma que originalmente, el público objetivo del evento eran las empresas fabricantes de buses, pero que luego se amplió para recibir a empresas operadoras de transporte de pasajeros e instituciones financieras nacionales y extranjeras. Plantea que luego de las presentaciones del evento, realizadas por la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, el subsecretario de Transportes y profesionales de la Secretaría Técnica del DTPM, se realizaron reuniones con diversas empresas, instituciones y organismos interesados en participar en la licitación, varios de los cuales están realizando sus propios estudios y modelaciones para ser parte del proceso. Agrega que los temas que han generado mayor interés se relacionan con las formas del pago de la cuota de flota, y los conceptos de bienes afectos, contrato de provisión y cesión de derechos. Añade que dentro de los próximos pasos de la difusión y

proyección de la licitación se encuentra la visita de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones a China, a finales de agosto, para participar del Chile Week China, en donde presentará la licitación del sistema de transporte público de Santiago. Además, se contempla la visita de profesionales de la Secretaría Técnica y del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) a ese mismo país para homologar modelos de buses eléctricos que podrían ser parte de la flota del transporte público de Santiago.

A continuación, el ST expone que se han hecho públicos diversos documentos relacionados con las bases de licitación, que se suma a información que el DTPM publica en su página web referida al devenir histórico de diversos aspectos relevantes del sistema de transporte público de Santiago. Pregunta, con la intención de recoger el conocimiento y la experiencia de los integrantes del consejo, qué información les parece necesaria o de utilidad poner a disposición de los interesados en participar de la licitación y por ende, en el funcionamiento del sistema. El sr. Rizzi plantea la utilidad de la información de Sectra, para realizar proyecciones de demanda, a través de los modelos del software Etraus en relación con el transporte público. El sr. Romero plantea que otros modelos realizados en la plataforma Emme están desactualizados, pero están siendo trabajados para actualizarlos, aunque es poco probable que ese proceso pueda estar terminado para que pueda ser revisado por los interesados en la licitación. El sr. Rizzi señala que esta etapa puede significar una importante oportunidad para expertos y asesores en ingeniería locales, que pueden ofrecer sus servicios para recopilar y entregar información, sobre todo para interesados extranjeros en ser parte del sistema de transporte público de Santiago, en temas como velocidades de circulación, simulaciones de demanda, transacciones, etc. El sr. Silva agrega que sería importante conocer los estudios referentes al impacto de las líneas 3 y 6 de Metro y los ajustes de los servicios asociados a este factor. El ST plantea la importancia de poner a disposición la mayor y mejor cantidad de información posible para asegurar la confiabilidad y la transparencia del proceso.

Por último, el ST informa que se está trabajando con especialistas de la Universidad de Chile, la Universidad Técnica Federico Santa María y la Universidad Tecnológica Metropolitana, para realizar un seminario de electromovilidad, orientado a los operadores, con la participación de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, con el objetivo de presentar los principales propósitos de la incorporación de buses eléctricos al sistema, e intentar generar una conversación que permita aclarar dudas a eventuales operadores respecto a la inclusión de flota de buses con esta tecnología en el sistema de transporte público en el largo plazo.

La sesión finaliza a las 16:40 horas.

