

ACTA SESIÓN N°18

ACTA DE LA DECIMOCTAVA 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 6 de noviembre de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimoctava 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 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 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 Comunales de Juntas de Vecinos, y don Eric Martin, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.
2. Los señores Patricio Pérez y Luis Eduardo Bresciani envían sus excusas.
3. Se hace circular el libro de actas, a fin de que 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. Los consejeros realizan el habitual procedimiento de aprobación del acta de la sesión anterior, mediante la firma de éste. El ST expone los dos puntos a tratar en la tabla de la sesión: 1) avances en el proceso de licitación de uso de vías, y 2) proyección y rol del Consejo Consultivo en el desarrollo de la actual licitación y de futuras licitaciones.

Durante el proceso de firma del acta de la sesión anterior, el sr. Valenzuela pregunta respecto a un punto consignado en dicho documento, referente a la incorporación de temas laborales en la evaluación técnica de las empresas que postulen a la licitación. Explica que él, como representante del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes, y además como miembro de la Mesa por un Nuevo Transantiago, está al tanto de que las demandas de los trabajadores del sistema de transporte público, sobre todo de los conductores de buses, son un tema sensible y relevante. Afirma que de las instancias nombradas surgieron diversas propuestas, y que en general hubo bastante desazón por parte de los representantes de estas organizaciones por el escaso eco que, en su opinión, tuvieron sus peticiones en la elaboración de las bases de la licitación de vías, si bien entiende que varias de estas propuestas superaban el alcance de las mencionadas bases.

El ST responde que se consideró como eventual criterio de desempate en caso de igualdad entre dos o más ofertas de la licitación aquella que ofrezca un mayor Gasto Promedio por Bus (GPB). Agrega que durante el año ha sostenido reuniones con organizaciones como la Mesa por un Nuevo Transantiago y la Conutt (Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile) en donde se abordaron diversas propuestas y demandas relacionadas con temas laborales. Explica que en las conversaciones hubo acuerdos y diferencias respecto a lo que las partes consideraban como temas abordables en las bases de licitación o temas que superaban los alcances de dicho proceso. Ejemplifica con la demanda de los conductores del sistema de transporte público de Santiago respecto a poseer un estatuto o categoría especial como conductores de buses de transporte urbano de pasajeros, en consideración a las particularidades de la conducción, de los turnos, de las condiciones de descanso, etc., solicitud que supera los alcances de las bases de licitación, puesto que requiere eventualmente de un trámite y una modificación legislativa o al menos de un dictamen de los organismos públicos que regulan estos temas. El ST añade que se han incorporado diversas medidas relacionadas con temas laborales, que si bien no son todo lo profundas o numerosas que hubiesen deseado las instancias mencionadas, si son, a juicio del ST, avances y señales relevantes para mejorar la condición de los trabajadores del sistema.

El ST se refiere a algunos temas relevantes del proceso de licitación. Explica que, tal como se ha mencionado en otras sesiones del consejo, el modelo considera un pago por pasajero transportado (PPT), un pago por kilómetro recorrido (PK) y un pago de cuota de flota (PCF), que pueden ser variables para cada una de las seis unidades de negocio que se licitarán. Agrega que para la configuración del PCF se consideraron elementos como la cantidad de plazas requeridas y eventuales variaciones en la demanda de pasajeros. Añade que a estos conceptos se incorporó un pago cuota de terminales (PCT), que considera un pago a los concesionarios en consideración a la disposición de este ítem. Agrega que el DTPM y el MTT han trabajado en conjunto con el Ministerio de Hacienda en las fórmulas para poner a disposición esta infraestructura para los operadores que se adjudiquen la licitación, en consideración a que, de todas formas, para asegurar el funcionamiento del sistema, se informó con anticipación que cada operador deberá disponer por su cuenta de una cantidad adicional de terminales.

El ST plantea a continuación otro punto relevante, referido a la exigencia del Índice de Cumplimiento de Regularidad (ICR) igual o superior al 80% para aquellos operadores con participación en el actual sistema de transporte público de Santiago, y que se incorporará dentro del proceso de evaluación técnica, y no como un requisito previo a la postulación.

Luego, el ST se refiere a la entrada en operación de los nuevos buses eléctricos. Las bases de licitación exigen un mínimo de 15 buses eléctricos por unidad de negocio, los que se espera que inicien sus servicios en una etapa posterior al inicio oficial de los servicios, en consideración a que los operadores conozcan las rutas y servicios que van a operar, determinen la disposición de su red de carga eléctrica para los buses, etc., por lo que dispondrán de un plazo mayor para iniciar la operación de los vehículos eléctricos, dispuesto en las bases. También se determinó que los buses con atributos especiales -al menos 15 por cada unidad de negocio- deberán poseer aire acondicionado y alguna de las otras características ya mencionadas en anteriores sesiones del consejo: estándar de emisión superior al exigido o piso bajo en toda la extensión del bus. El sr. Valenzuela pregunta respecto a la definición respecto a las cabinas de los conductores en los nuevos buses. El ST responde que en las modificaciones al Decreto 122/1991, que se hicieron oficiales en octubre, se determinan las características de la cabina de segregación. Agrega que todos los buses nuevos deberán incorporar torniquetes, en consideración a los datos recopilados por el MTT por el efecto de estos dispositivos en el descenso de la evasión. El sr. Silva manifiesta su preocupación por esta medida, en relación con el descenso de la velocidad de los buses y la velocidad y comodidad de la subida de los pasajeros a los buses. El sr. Rizzi agrega que, bajo esa lógica, ciertos paraderos de alta capacidad o zonas pagas, eventualmente dejarían de tener sentido.

Luego, el ST expone respecto a la venta de las bases de licitación de uso de vías. Describe que la venta de bases se inició el lunes 23 de octubre, y se establece de un período de 30 días para que los adquirentes realicen preguntas, tras lo cual se dispone de un máximo de 15 días hábiles para entregar las respuestas. El sr. Rizzi plantea su preocupación respecto a la, a su juicio, indefinición en las bases respecto al tema de cuáles terminales estarán dispuestos para los nuevos operadores y de qué forma se pondrán a disposición de los concesionarios. El ST afirma que esas situaciones están descritas en las bases de licitación, y que todos los eventuales oferentes disponen de la misma información para elaborar sus modelos de negocio y realizar sus ofertas.

Respecto al proceso de venta de bases, el ST añade que al 31 de octubre se han vendido 37 bases, y que el listado de adquirentes es público en la página web dispuesta para el proceso. Afirma que se identifica fundamentalmente a operadores interesados en ingresar al sistema de transporte público de Santiago, además de operadores actuales, empresas fabricantes de vehículos y empresas asociadas a energía, entre otras. Explica que los adquirentes de las bases tienen la posibilidad de realizar preguntas sobre dichos documentos en el sitio web que el MTT ha dispuesto para ello, en los plazos anteriormente mencionados.

A continuación, el ST se refiere a la disposición de la actual licitación de formar unidades de negocio más atomizadas, lo que significa que posean una flota de buses más pequeña y menos servicios por unidad de negocio, lo que, asociado a la fórmula del contrato de provisión, junto a la cesión de derechos y de bienes afectos, hace más atractivo el negocio y debería reducir los precios de la inversión en vehículos. Agrega que, para buscar mantener el buen estado de los buses durante todo el período de la concesión, se ha dispuesto un esquema que involucra al fabricante de vehículos, al operador de transporte y al ente financiero asociado, mediante reportes periódicos que garanticen el buen estado de los buses.

Luego, el ST se refiere al segundo punto de la tabla de la sesión, en relación con el rol y proyección del Consejo Consultivo en el futuro. Expone que, una vez consolidada la actual licitación de uso de vías, se debe proyectar la licitación de las unidades de negocio que finalizan sus contratos en el período 2021-2022, que representa aproximadamente el otro 50% del sistema, además de la licitación de los servicios complementarios tecnológicos y del Administrador Financiero del Transantiago (AFT).

Seguidamente, el ST invita a los consejeros a proponer algún método de revisión conjunta del Consejo, con relación a su rol, su continuidad y su sentido, por ejemplo, mediante la entrega de un documento de análisis. El ST explica que la Secretaría Técnica, y el Consejo Consultivo, fueron creados mediante instructivo presidencial de septiembre de 2015, en consideración al vencimiento de los contratos de concesión de uso de vías y de servicios complementarios. El sr. Rizzi afirma que la Secretaría Técnica en particular, y el Consejo Consultivo por ende, tienen sentido de existencia dentro de un

sistema en donde permanentemente se estén realizando renovaciones de contratos y/o llamados a licitación, pero que, a su juicio, si se realizan procesos de este tipo cada diez años, ambas no tienen justificación de continuidad.

Luego, el sr. Valenzuela afirma que este Consejo tiene dos puntos relevantes que explican su estructuración y sus alcances. El primero, la creación de este Consejo como organismo de participación ciudadana y como instancia que permite validar el proceso y evitar eventuales críticas posteriores respecto a falta de participación y de representación de la ciudadanía. El segundo, la problemática casi endémica, a su juicio, del país, del no cumplimiento de plazos y de realizar las cosas con escaso margen de tiempo, situación que, sumada a que la participación de los consejeros en esta instancia sea *ad honorem* y en mera representación de diversas instituciones y organizaciones, limitan mucho sus alcances e instancias reales de intervención.

El ST afirma que este proceso de análisis del funcionamiento del Consejo es muy relevante, dada cuenta de la evolución que puede tener la instancia en términos de contribución o mayor grado de incidencia en las decisiones técnicas, para que no sea meramente un ente receptor de información.

El sr. Rizzi opina que, en su conformación original, el Consejo Consultivo poseía una reconocible heterogeneidad, con participación de representantes de organizaciones civiles, académicas y de municipalidades, entre otras. Pero al mismo tiempo, afirma que en el Consejo se generan temas de discusión que, a su juicio, deberían tratarse en instancias diferentes.

El sr. Valenzuela, por su parte, sostiene que dicha heterogeneidad en la conformación del Consejo podría ser incluso mayor, y que hubiese sido bastante interesante que en esta mesa hubiesen representantes de los trabajadores del Transantiago, o incluso representantes de las empresas operadoras del sistema, pues su conocimiento y experiencia en el funcionamiento cotidiano del sistema es muy relevante, por más que se presenten argumentos en contra de esta propuesta, como que su participación en esta instancia no corresponde pues son incumbentes en la licitación en curso.

El sr. Montenegro opina que este Consejo cumple con dos requerimientos, ambos válidos. El primero, al igual como mencionó el sr. Valenzuela, como instancia de representación ciudadana y como espacio en donde la institución pública da habida cuenta de lo que está realizando. Y el segundo, relacionado con que la Secretaría Técnica -y por ende, el DTPM y el MTT- reciba comentarios y sugerencias de índole mayormente técnica que realmente le sean útiles en el proceso que está desarrollando. Por lo tanto, afirma que le corresponde a la Secretaría Técnica evaluar si efectivamente los comentarios y las sugerencias del Consejo Consultivo -como uno más de los tantos entes que le entregan opiniones técnicas- le son o no de utilidad y justifican su existencia.

El sr. Márquez afirma que su participación se circunscribe a intentar entregar una perspectiva de sentido común, como ciudadano, más allá del contenido técnico, y que busca recoger las principales demandas y opiniones de los usuarios del sistema de transporte público, y que por ello es relevante que queden registradas en las actas de las sesiones del Consejo las opiniones divergentes en torno a temas como la instalación de torniquetes o el inadecuado estado de algunos de los buses del sistema.

Para finalizar, el ST solicita que la próxima sesión del Consejo se realice el primer lunes de enero de 2018, en consideración a dedicar los recursos y el tiempo suficiente al proceso de respuesta de las preguntas que se reciban respecto a las bases de la licitación de uso de vías. Dicha solicitud es aprobada por los consejeros.

Por último, el ST informa a los consejeros que en los próximos días se les enviará un documento de trabajo para recoger sus opiniones y sugerencias respecto al funcionamiento y la proyección de la instancia, para ser analizado en la próxima sesión.

La sesión finaliza a las 17:25 horas.