



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

En Santiago a 4 de enero de 2016, siendo las 16,30 horas, en las oficinas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se lleva a efecto la Primera 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:**

1.- Se hace presente que la citación a la Sesión fue efectuada por el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, don Carlos Melo Riquelme.

2.- Se hace presente que la citación a los miembros del Consejo Consultivo fue efectuada por correo electrónico con confirmación telefónica de asistencia a la que se comprometieron todos sus integrantes.

3.- Que esta Sesión será dirigida por el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación don Carlos Melo Riquelme.

4.- Lista de Asistencia; que a la hora señalada firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala: don Jaime Tohá González en representación del Consejo Regional Metropolitano; don Jaime Valenzuela Scholz, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes; don Luis Rizzi, en representación de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transportes; don Juan Carlos Muñoz, en representación de las Facultad de Ingeniería y/o Economía de Chile; doña Marcela Allué, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa); don Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Patricio Pérez, ex Director de Transporte Público Metropolitano; don Rodrigo Delgado Mocarquer, en representación de la Asociación de Municipalidades de Chile (AMUCH); don Raúl Donckaster Fernández, en representación de la Asociación Chilena de Municipalidades (AChM); don Guillermo Muñoz Senda, Director de Transporte Público Metropolitano y don Carlos Melo Riquelme, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Se deja constancia que no asiste a la presente sesión doña Adriana Mena como Presidenta Provisoria Metropolitana de Uniones Comunales.

5.- Asiste especialmente invitado el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones don Andrés Gómez-Lobo.

6.- Quórum: estando presentes y representados la mitad más uno de los miembros del Consejo Consultivo, este cuenta con quórum suficiente para sesionar.

#### **DE LA SESIÓN.**

Dirige la presente Sesión el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación, don Carlos Melo Riquelme.

Se dirige a los miembros del Consejo Consultivo el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones**, don **Andrés Gómez Lobo** quien agradece a los presentes su participación, destacando la importancia de este proceso para el desarrollo de Santiago. Además, agrega que para el Ministerio es importante que este rediseño cuente con un consenso transversal, por lo que el trabajo del Consejo Consultivo es muy valioso.

Luego, les indica a todos los integrantes que se sientan con total libertad de expresar lo que opinan y anuncia que el Secretario Técnico presentará un plan de participación ciudadana.

Continúa aclarando que como en muchas cosas se debe enfrentar la restricción presupuestaria. Especifica que hay muchos temas que se pueden mejorar, pero sin dejar de tener en cuenta que se enfrentan a una restricción financiera en cuanto al subsidio.

Al finalizar, señala que este será un proceso largo de 2 años aproximadamente. En el primero se tomarán las decisiones más importantes para el sistema y en el segundo se iniciará la licitación.

El ministro se retira por temas de agenda.

A continuación se dirige al Consejo Consultivo el **Secretario Técnico, don Carlos Melo**, quien señala que para la presente sesión se ha preparado una tabla con 4 puntos.

Explica que esta sesión será denominada la número 1 del Consejo Consultivo, pues la anterior fue más bien de presentación y se hizo como parte de un Directorio de Transporte Público Metropolitano.

Señala que la tabla de la presente reunión comprende los siguientes puntos: (1) Definición de mecanismo de funcionamiento del Consejo Consultivo, (2) Levantamiento diagnóstico en donde los miembros del Consejo Consultivo expongan cuáles son los temas más relevantes del proceso de rediseño, (3) muestra del estado de Avance del Plan de Trabajo, específicamente en lo que dice relación con la participación ciudadana, actividad vital para el trabajo de la Secretaría Técnica y (4) una discusión técnica que permita nivelar el conocimiento entre los miembros del Consejo Consultivo en relación a los actuales contratos de concesión de uso de vías.

**Primer Punto de la Tabla: Mecanismo de Funcionamiento del Consejo:** Se propone realizar una sesión mensual de carácter regular, para todos los primeros lunes de cada mes, excepto en marzo, cuya realización se propone para el 29 de Febrero de 2016, siempre a las 15,30 horas. Las sesiones serán convocadas por el Secretario Técnico.

Se indica que en cada sesión se tomará un acta, la que será enviada una semana después a todos los integrantes, para su revisión y con el fin de aprobarla y firmarla en el próximo Consejo.

Hace presente que debido a la transparencia con que se pretende llevar adelante este proceso, se propone que las actas del Consejo Consultivo sean públicas y subidas a la página web de la

Secretaría Técnica. Se aprueba esta propuesta a votación y se aclara que las actas contendrán más bien los acuerdos, temas tratados, conclusiones y definiciones que se adopten.

**Segundo Punto Tabla:** Don Carlos Melo invita a que cada miembro señale los principales temas a abordar en este proceso de rediseño, teniendo en cuenta la restricción presupuestaria señalada por el Ministro.

**A continuación ofrece la palabra:**

Hace uso de la palabra don **Juan Carlos Muñoz, Representante de las Facultades de Ingeniería y Economía**, quien hace alusión a un trabajo que escribió, en conjunto con otros 4 académicos, “El Transantiago al que aspiramos” y en el que se insertan los elementos que a su juicio deben estar en este proceso. A su parecer, uno de los temas más importantes para que Transantiago funcione bien es la velocidad, enfocada en la productividad. Un sistema lento es poco productivo y mucho más caro. Hay muchos temas relevantes en relación con la velocidad, la infraestructura para buses, la importancia de los servicios expresos o súper expresos o el uso de las autopistas urbanas. La idea entonces es generar los incentivos para que este tipo de servicios sean atractivos para el operador.

Un segundo punto importante es la regularidad, por lo que propone mejorar incentivos, asociados a su cumplimiento. Señala que los incentivos estuvieron altos y después se bajaron, lo que a su juicio fue un error.

Un tercer punto y quizás el más importante es la evasión. Hay que trabajar con mayor infraestructura, por ejemplo que los operadores tengan sus propias zonas pagas o que los conductores puedan vender pasajes unitarios a un precio mayor.

Se debe focalizar el subsidio, ya que en la actualidad se ve erróneamente como un subsidio a las empresas. Quizás para el último décil de pobreza debiera pensarse en algo parecido al subsidio que existe hoy para los estudiantes que pagan 1/3 del pasaje.

Continúa sobre la necesidad de darle más calidad a los buses, en el financiamiento del subsidio, en estudiar nuevos ingresos que entren directamente al sistema y cómo incorporar al sistema nuevas zonas como, Padre Hurtado, Lampa, Colina, Pirque, etc., por medio de la integración tarifaria.

A continuación se le otorga la palabra al **doctor Luis Rizzi, en representación de la sociedad chilena de ingeniería de transportes**. Los puntos que destaca son: redefinir el número de flota de cada empresa, aprobar en esta licitación la participación de una empresa estatal como el Metro que permita un mejor uso del sistema, mejorar la experiencia de viaje en temas de aseo y confort de los buses, redefinir el tamaño de los buses, revisar los costos que a la gente le significaba hacer transbordos y ver la manera de abaratar los costos de los términos de contratos, ya sea por problemas financieros de los operadores o por incumplimiento. Así también, analizar la idea que los terminales sean provistos por un tercer agente y no de empresa operadoras, ya que dificulta el ingresen otros operadores.

Destaca un punto adicional y en el que el Directorio de Sochitrans pone mucho énfasis, sobre cómo será la articulación de Transantiago con los sistemas de buses rurales, la extensión geográfica y cómo hacer intermodalidad, no solo con el resto del transporte público, sino también con bicicletas y con el transporte privado.

A continuación hace uno de la **palabra doña Marcela Allué en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa)**, quien habla sobre el aumento de congestión vehicular, comparando el crecimiento del parque automotriz con los kilómetros incrementados en las autopistas urbanas. Esperan que el transporte público sea más utilizado para poder beneficiar a todo el mundo en cuanto a la conexión. También, comenta sobre la circulación de las buses en las autopistas, pero apunta a la mantención de éstos, debido a que varios quedan en "panne" generando mayor congestión.

Señala que ellos ven con preocupación cómo disminuye el uso del transporte público y aumenta el uso de autos privados. Proponen medidas para incentivar el uso del transporte público y mejorarlo en los siguientes aspectos: la periodicidad de los recorridos, la información al usuario en cada paradero y wifi en los paraderos. También, debate aspectos de seguridad para los usuarios al interior de los buses y para los vehículos circundantes, señalando que es primordial mejorar la instrucción y la calidad de la conducción de los vehículos. Al finalizar, cuestiona si el diseño de buses de 18 metros es adecuado para las calles por donde están pasando hoy día.

A continuación hace uso de la palabra don **Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano;** quien comenta que está enfocado en buscar una integración entre distintas políticas públicas en materias de ciudad, en la cual el transporte es una de las más importantes. Luego se refiere a los siguientes puntos: (1) sería deseable que el Consejo Consultivo no solo logre una solución técnica eficiente, sino que logre darle legitimidad a este sistema; (2) aún cuando acá se ha dicho que el tema de infraestructura no corresponde a esta mesa, es bueno que el discurso se aclare. No hay solución para el sistema de transportes sin resolver también el tema de la integración de planificación de la infraestructura; (3) la administración futura de Transantiago debe incluir a una Autoridad Metropolitana. Pese a que en el consejo estemos hablando de la licitación, se necesita de una planificación más integrada entre transporte e infraestructura con una autoridad adecuada; (4) separar los temas de infraestructura y los temas de operación, pues se genera cierta confusión cuando a los contratos se les quiere cargar con los paraderos y con las estaciones paga; (5) que la infraestructura de largo plazo fuera responsabilidad del Estado y no dependa de los operadores; (6) que queden bien regulados los estándares de servicios, no solamente los temas de frecuencias, también en cuidar estándares de desarrollo urbano, garantizando una distancia máxima entre viviendas y paraderos, de manera de permitir el acceso peatonal o en bicicleta; (7) de igual manera, que quede parametrizado y bien definido lo que es el estándar, para que haya flexibilidad de los contratos en una ciudad que es súper cambiante; (8) que el subsidio esté focalizado en las personas y no en las empresas, como ocurre en los subsidios de vivienda; (9) separar la operación de los troncales con los servicios alimentadores. Su funcionamiento es distinto, por lo tanto debieran tener estándares diferentes.

A continuación se dirige al Consejo Consultivo don **Rodrigo Delgado Mocarquer, Alcalde de Estación Central y en representación de la Asociación de Municipalidades de Chile (Amuch)**, quien señala que en su caso le corresponde abocarse a lo que le ocurre a las personas que usan el servicio y que tiene identificados algunos puntos críticos, concordando con algunas opiniones ya vertidas sobre los problemas de infraestructura. Alude a ejemplos internacionales como Curitiba o Bogotá en que la infraestructura es clave y en donde la experiencia es ir construyendo y luego ir generando el proyecto. Explica que en Brasil existen zonas pagas realmente efectivas.

Muestra preocupación por el control de las paradas, es decir que los buses respeten detenerse en los paraderos. Ejemplifica con una vecina que reclamo a Transantiago y que obtuvo por respuesta que debía tomar la patente del bus. Sin embargo, enfatiza que si el sistema cuenta con un control

de flota se debería saber qué bus pasó en ese momento. Este tipo de respuesta no las puede recibir el usuario, se debe utilizar la tecnología y sancionar a las empresas.

Con respecto a la evasión, pregunta a los expertos si la evasión es fundamental para determinar la demandada. Discute que los alimentadores que pasan por la comuna de Estación Central, muchos vienen llenos ya desde Maipú.

Otro tema que considera importante, es que los municipios tengan mayor participación vinculante en muchas materias, entre ellas transportes. Señala que la capacidad que tienen de influir en el transporte ciudad es cero.

Propone la administración de los paraderos por parte de los municipios, lo que ayudaría a una mejor mantención, hacerlos más atractivos y finalmente cambiar la calidad de vida de los usuarios.

Plantea, como otro tema muy importante, que los puntos de regulación son garitas muy precarias, sin las condiciones mínimas para que los conductores hagan bien su trabajo o para que descansen.

Por último, dice que falta coherencia por parte de algunas autoridades, ya que aparecen criticando que un edificio tiene pocos estacionamientos, en circunstancias que puede estar emplazado a media cuadra del metro o del paradero. Por lo tanto, se requiere de incentivos (que no existen) para que la gente suba al transporte público. Agrega, sobre el uso de Autopista Urbanas, que éstas tienen que hacer las inversiones correspondientes, pues si ingresan más buses habrá más saturación de las mismas.

Se dirige al Consejo Consultivo a continuación, **don Raúl Donckaster Fernández, en representación de la Asociación Chilena de Municipalidades**, quien se referirá a 5 puntos. (1) Es fundamental tener un proceso efectivo, real, rápido, eficiente, en el que se pueda hacer algún tipo de encuesta, talleres, asambleas que entreguen una opinión directamente desde la ciudadanía, de los vecinos; y separando claramente dos cosas: (a) qué opinión tiene, con precisión, de los servicios que se le están dando y (b) qué es lo que ellos perciben que debiera cambiar.

(2) Respecto a evasión, señala que se debe involucrar más a los operadores de los buses para bajar los altos índices, generando nuevas reglas para que las empresas hagan más esfuerzos, por ejemplo implementando zonas pagas eficientes que funcionen igual que los torniquetes del metro.

(3) Otro tema que señala como fundamental es cómo van cambiando las necesidades de la ciudad en tan corto tiempo, lo que él llama "Dar mayor realidad a los recorridos". Los buses pasan por lugares donde no se necesitan y no pasa por lugares donde se requiere. Además, en el caso de La Reina, los buses vienen llenos desde Peñalolén, por lo tanto hay que hacer ajustes más reales de los horarios y de los recorridos.

(4) Plantea como problema la confortabilidad de los viajes. Mejorarla haría que se suban más personas a los buses y que lo hagan también los que tienen la opción de dejar el auto. Se requiere mejorar la calidad tanto del bus, los asientos, agregarles aire o calefacción y un mejor sistema de información.

(5) El aporte de los Municipios es fundamental, ya que cada uno cuenta con los mecanismos para entender cuáles son los problemas de las personas.

A continuación hace uso de la palabra don **Jaime Tohá González, en representación del Consejo Regional Metropolitano de la Región Metropolitana**, quien señala que tratará de representar a

los 24 consejeros de la Región Metropolitana y que está haciendo una encuesta para traer algunas visiones objetivas, dado que son muy diferenciados los sectores que componen la Región Metropolitana.

Comenta que aparentemente hay un problema de equidad que se manifiesta en varias situaciones, algunas tienen que ver con transporte y otras con infraestructura, pero la solución debe llevar de la mano ambas cosas. En ese sentido, indica que al Consejo Regional Metropolitano les preocupa mucho la extraordinaria lentitud de los procesos de infraestructura. Sienten que no hay un correlato en cómo aumentan la cantidad de vehículos versus cómo va el desarrollo de la infraestructura.

Expone como un buen ejemplo Concepción, en donde se construyeron cerca de 40 km de corredores, un sistema ferroviario y un centro de control de tráfico, incluidas las expropiaciones en 18 meses. Debemos pensar en tener una institucionalidad empresarial para hacer las cosas y que los organismos normativos se dediquen a eso, a normar y controlar.

Otro tema, son las extensas zonas rurales que existen en la comuna de Santiago y la profunda inequidad que sufren esas personas que tienen que viajar hacia de Santiago. El Consejo está viendo la manera que los fondos espejo en esta región, reviertan en cuestiones sustantivas, y que se traduzcan en iniciativas como un subsidio general.

Se dirige a los miembros del Consejo Consultivo don **Jaime Valenzuela Scholz, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes.**

Señala que además participa de una instancia denominada “Mesa para un nuevo Transantiago”, compuesta por una serie de grupos y agentes involucrados en transporte. En las reuniones se ha logrado recoger varias propuestas de distintos orígenes y llama la atención la superposición sistemática (alto consenso) de éstas con lo que aquí se ha dicho: Mejorar infraestructura, desincentivo al uso de automóvil, carrera profesional de choferes, empresa única que contrate choferes, negociación colectiva por ramas, mejores Buses, autoridad metropolitana de transporte, calidad de paraderos, implementar zonas pagas donde existan más de 500 pax/horas, aumentar número de choferes, aumentar flota de buses, estándares mínimos en cabezales, empresa estatal, anillos tarifarios, abonos de transporte, ampliación del sistema, terminales propiedad del Estado, mejorar medidas antievasión, control ciudadano del sistema, innovaciones tecnológicas, políticas globales, rol del Estado, más intermodalidad, entre otras.

Critica que acá no están representados los trabajadores y que no pueden ser soslayados en la redacción de las bases.

Menciona el consenso que hay desde hace 40 años en tener una autoridad metropolitana y no de transporte exclusivamente. Todos los programas de gobierno lo han incorporado, pero llegan a La Moneda y se acabó el interés. Ejemplifica, que esa falta de autoridad se reflejó en la implementación del Transantiago, que generó grandes pérdidas no solo económicas, sino también de tiempo.

Además, indica que lo anterior es un buen ejemplo para ver que en estas medidas, el largo plazo no tiene cabida. Lamentablemente, se pierden trabajos que en la actualidad podrían ser un insumo para el de ahora.

Ejemplifica, nuevamente, con la idea de generar un Conservador del Espacio Público, algo que existe en cualquier ciudad desarrollada para evitar que se hagan 700 veces los mismos levantamientos topográficos y los mismos catastros de servicios.

Como representante del Consejo que representa sugiere, lo antes posible, que ante cualquier estado de desarrollo, se haga una consulta ciudadana. Además, advierte que la redacción de las bases debió haber partido hace 4 años y nunca debió haberse detenido. Agrega, que un sistema como Transantiago requiere la presencia de historiadores y una constante supervisión de equipos de planificadores de largo plazo que vayan preparando el desarrollo.

Señala que decir esto en el Consejo Consultivo tal vez tiene poco sentido, lo que si valora es que a esta mesa van a llegar opiniones y que el desarrollo se empezara a hacer ya, sin embargo, aclara que estos 2 años que aparecen en el programa no alcanzan.

Ahora hace uso de la palabra don **Patricio Pérez, ex Director de Transporte Público Metropolitano.**

Señala tener absoluta coincidencia en varios de los temas que se han planteado y que tiene la experiencia en temas prácticos. Toca algunos tópicos.

(1) En su opinión, no se puede tomar ninguna decisión si no hay una visión, definición y planificación concreta y precisa de la infraestructura. (2) Tener previsto los cambios que va teniendo la ciudad (nuevas líneas de metro, trenes suburbanos, etc.) desde la perspectiva de los contratos, es decir tenemos que saber cómo va a operar el contrato bajo estas nuevas condiciones que van a ir apareciendo. (3) Debemos definir cómo va a operar el sistema de transporte con los otros modos, por ejemplo, con el auge de las bicicletas, que significa un cambio en el comportamiento de las personas y que debe estar presente en la planificación de la infraestructura.

(4) Señala que no se puede dejar de lado la planificación de servicios complementarios, y esencialmente la red de carga y el medio de acceso la carga diaria (acorde a la realidad de los usuarios). Apunta a las limitaciones en la cantidad de puntos de acceso. (5) Otro fenómeno, es que frente a la flexibilidad con la que ciudad cambiando, el sistema de información debe mejorarse. El desafío de la información es muy profundo y hoy existen herramientas valiosas a las que se pueden apelar.

(6) El Estado debiese tener un rol más importante en la infraestructura, porque efectivamente se pierde flexibilidad cuando un operador que tiene un mal desempeño posee tantas atribuciones sobre la operación y construcción de infraestructura.

(7) El tema del financiamiento y localización adecuada de los subsidios, le parece un tema clave que debe ser recogido en los contratos, porque tiene que ver con cómo opera el incentivo para el operador. Probablemente, si eso se empalma con una lógica de subsidio focalizado a las personas de mayor vulnerabilidad, se pueden calzar las necesidades con los incentivos correctos.

(8) Respecto a la evasión, señala que se requiere de una aproximación integral que tampoco puede ser alejada de los contratos a propósito de los incentivos, por ejemplo integrando nuevos elementos de tecnológicos.

(9) Finalmente indica algunos elementos de tendencia: como el envejecimiento de la población, las nuevas generaciones bajo los 30 años que no están comprando autos y la aparición de Uber.

(10) El marco institucional es clave. Señala que es importante que las conversaciones conlleven a una propuesta de compromiso político para que los equipos técnicos que lleven estos 3 temas, el técnico de la licitación, el de la infraestructura propiamente tal y el institucional, se puedan mantener.

Una vez finalizada la exposición de cada integrante se debaten temas como:

El proyecto de ley de traspaso de competencia que se encuentra en la cámara de diputados y que establece o insinúa la formación de una autoridad única metropolitana de transporte.

Don Carlos Melo señala que se trata de algo que va a ocurrir y que en el proceso de rediseño habrá que asumirlo como un dato y un hecho durante la ejecución de los próximos contratos de concesión.

Se debate sobre la factibilidad de realizar el proceso de relicitación en 2 años. Se apela a que ya hay trabajos que tienen una continuidad y que se debe tener una visión respecto de las metas que tengamos en distintos periodos de tiempo.

Se discute que las definiciones originales de Transantiago tenían una serie de supuestos en infraestructura que nunca ocurrieron y que eran imposibles que ocurrieran.

En la próxima sesión, dada la relevancia de la infraestructura, se invitará a la Gerencia de Infraestructura de DTPM. Don Carlos Melo plantea 2 temas que son importantes de tener en cuenta (a) cambios de gobierno y (b) que cualquier demora adicional se traduce en una negociación con los operadores actuales para que sigan operando, porque lo que no puede pasar es que el servicio se pare.

Cierra la Sesión don Carlos Melo, señalando que se vuelven a congregarse el 1 de febrero.

Se cierra la sesión siendo las 18,50 hrs.