



## ACTA SESIÓN N°9

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

En Santiago, a 13 de diciembre de 2016, en las oficinas del 7º piso del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se lleva a efecto la novena 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.

#### **FORMALIDADES:**

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 Víctor Montenegro, en representación de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa); don Gonzalo Amenábar, 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 Juan Carlos Muñoz, en representación de las Facultades de Ingeniería y/o Economía de Chile; don Jaime Valenzuela, en representación del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes; don Luis Maluenda, Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, y don Carlos Melo, Subsecretario de Transportes.

El Subsecretario de Transportes, Carlos Melo (en adelante, “el Subsecretario”), presenta al Consejo Consultivo a Luis Maluenda, nuevo Secretario Técnico de Estrategia y Planificación (en adelante “ST”), e introduce el tema a tratar, referido a los avances del proceso de licitación de uso de vías y el documento de contenidos esenciales de este proceso.

El sr. Luis Rizzi afirma que considera que es clave el tema de los terminales y pregunta cuál es la perspectiva de la autoridad al respecto. El sr. Juan Carlos Muñoz manifiesta que los terminales son la principal barrera de entrada para la participación de nuevas empresas. El Subsecretario responde que en las bases de licitación quedará claro para las unidades de negocio que se licitarán cuáles son los terminales disponibles y en qué casos los terminales tendrán que ser procurados por los propios operadores. Explica que por la premura de los plazos, y para realizar la licitación efectivamente en 2018, se han realizado procesos de negociación con los actuales operadores, en los cuales se les ofrece un mecanismo de arriendo por el uso de sus terminales.

El sr. Jaime Valenzuela pregunta cuál es la razón para que el Estado no expropie los terminales y los ponga a disposición de la licitación. También consulta por qué se publica un compendio de contenidos esenciales y no las bases completas. El Subsecretario responde que publicar un extracto de las bases es una atribución que entrega la ley. Respecto al tema de la expropiación, explica que el Ministerio de Hacienda indicó que no están los recursos para expropiar terminales, por la situación financiera del país.

Los consejeros debaten sobre las condiciones de la licitación. El Subsecretario explica que la idea es llegar a 12 unidades de negocios considerando las dos etapas de licitación, y que lo que se licita en la primera etapa es cerca del 50 % de la flota, considerando el tamaño de las unidades que se licitan.



Agrega que se espera que cada nueva unidad de negocio tenga entre 600 y 700 buses, y que la flota total del sistema aumentará en cerca de un 15%, con aprox. 450 buses adicionales.

El sr. Rizzi pregunta si una empresa participante en la licitación puede quedarse con dos unidades de negocios distintas. El Subsecretario responde que una empresa puede hacer eso, siempre y cuando cualquier accionista de ese grupo que tenga más de un 10% de participación en el grupo, solamente podrá participar en otras unidades de negocios con el mismo grupo o con otros grupos hasta completar un máximo de 40% de la flota, es decir, ninguna sociedad accionista puede participar con concesiones que sumen más del 40% de la flota total del sistema, incluidas las que no están siendo licitadas en esta primera etapa. Agrega que dos unidades de negocios distintas tienen que tener sociedades concesionarias distintas.

El Subsecretario explica que se crearán nuevos recorridos, algunos de los cuales llegarán hasta los límites que permite la zona donde puede operar el sistema Transantiago. Expone que la zona de Transantiago, por ley, está definida por las 32 comunas de la provincia de Santiago más las comunas de Puente Alto y San Bernardo, y que no se ampliará de momento esa zona por el largo tiempo que significa tramitar un cambio de ley. Agrega que el MTT está trabajando en el desarrollo de los llamados perímetros de exdusión rurales de la Región Metropolitana, usando los fondos de la “Ley Espejo” de Transantiago, para bajo ciertas exigencias de frecuencia, regularidad y calidad de servicio subsidiar los servicios rurales, y desde ahí trabajar en el desarrollo de un plan de estaciones intermodales en la periferia de Santiago para que esos servicios puedan llegar a integrarse tarifariamente en el futuro con los servicios de Transantiago.

El sr. Muñoz pregunta si la construcción de las dos nuevas líneas de Metro influyó en el rediseño. El Subsecretario afirma que sí y agrega que la principal medida considerada fue rebajar la frecuencia de servicios que circulan en el trazado de las líneas nuevas de metro pero sin eliminarlas, para cubrir cualquier eventualidad que pueda ocurrir en el Metro.

Los consejeros discuten sobre los servicios con itinerarios, de fin de semana y nocturnos. El Subsecretario explica que el objetivo de estos servicios es disminuir el desgaste que los buses sufren en Santiago. Plantea que en las nuevas bases la vida útil de los buses se reducirá de 12 a 10 años y también se reducirá la cifra de kilómetros que determinan la vida útil. El sr. Rizzi plantea que la señal que se puede dar a la gente con esos servicios es que no se puede confiar en el transporte público fuera de las horas peak, lo que empujaría a la gente a tener automóvil. El Subsecretario responde que a su juicio cuando a una persona se le dice que el bus pasará a determinada hora se le entrega mayor precisión y confianza en el sistema de transporte. Agrega que existe un indicador para los operadores que genera descuentos muy fuertes si no cumple el itinerario, lo que les incentiva a cumplirlo. Afirma que es muy factible que a partir de marzo comience un proceso acelerado de este tipo de servicios operando en horario nocturno.

El sr. Rizzi pregunta si se realizó la proyección de los gastos y de los efectos en el subsidio si es que los operadores cumplen los indicadores muy bien, lo que podría elevar el monto a pagar del sistema. El Subsecretario responde que si todos los operadores cumplen los indicadores muy bien podría ser un poco más alto el precio total del sistema. El ST agrega que de todos los índices el que tendrá más peso



será el Índice de Complemento de Regularidad, y afirma que en el nuevo esquema hay más incentivos a que el operador contenga la evasión ya que ahí se juega su ganancia de utilidades.

El sr. Montenegro pregunta si las bases consideran algún tipo de herramienta para que el operador pueda combatir de mejor forma la evasión. El Subsecretario responde que se considera traspasarle al operador la facultad de instalar zonas pagas donde ellos estimen conveniente, previa negociación con las municipalidades y el DTPM, y que se les pague a los operadores por la operación de esas zonas pagas.

Los señores Rizzi y Muñoz preguntan sobre cuál será la metodología para calcular el índice de detención en paraderos. El Subsecretario responde que se buscaron fórmulas tecnológicas para dar cobertura a todo el sistema, y que si bien hay herramientas que permiten detectar si un bus se detiene o no, y se sabe dónde están los paraderos, no hay herramientas para saber si en ese momento hay una persona solicitando que el bus se detenga. Por lo cual se estableció un índice basado en una muestra aleatoria que llevará a cabo personal del DTPM, que seleccionará un cierto número de servicios para cada unidad de negocios y verificará en terreno, como incógnitos, las detenciones en parada de esos servicios.

Los consejeros debaten acerca de la evasión y de medidas de diversa índole que se podrían tomar para frenarla. El Subsecretario se refiere a medidas que se pueden incorporar a los contratos de concesión, que son dos: primero, la facultad de entregar la operación de zonas pagas a los operadores, lo que debería dar resultados ya que la utilidad de los operadores estará asociada al pago por pasajero transportado; segundo, la licitación de los servicios complementarios tecnológicos, lo que debería redundar en mayores facilidades para cargar la tarjeta y pagar la tarifa, y disminuir así la llamada evasión involuntaria. Medidas que, según el Subsecretario, deben complementarse con otras acciones.

El sr. Muñoz pregunta sobre los torniquetes en los buses para atacar la evasión. El Subsecretario responde que, al igual que en la actualidad, los operadores pueden instalarlos previa autorización del DTPM, pero que es un tema difícil de resolver, ya que si bien la evidencia indica que la instalación de torniquetes disminuye la evasión, afecta la accesibilidad universal, de personas en sillas de ruedas, ancianos y niños.

El sr. Montenegro pregunta sobre la tipología de buses a utilizar en rutas express (autopistas). El Subsecretario responde que esos buses ya tienen especificaciones especiales en el manual de normas de diseño interior del DTPM. El sr. Montenegro pregunta cómo se incorporarán medidas en el diseño de los buses que realizan rutas express en autopistas a velocidades de 80 o 100 km por hora con pasajeros de pie. El Subsecretario responde que operar este tipo de servicios con buses de otro estándar tendría un costo mayor para el sistema, y asegura que hoy en día ningún bus del sistema opera en contra de la Ley de Tránsito, la que no obliga a que los buses que van por autopistas concesionadas urbanas tengan que llevar a sus pasajeros sentados.

Los señores Valenzuela y Muñoz preguntan respecto a la cabina para conductores de los buses nuevos. El Subsecretario explica que los buses nuevos deberán tener una cabina aislada climatizada que posea un mecanismo de comunicación con los pasajeros. Agrega que no hay posibilidad de que se incorporen buses con aire acondicionado, por su alto costo. El sr. Muñoz plantea sus dudas respecto a la cabina para los conductores, que a su juicio podría aislarlos del control de la evasión. El Subsecretario responde que los conductores no irán totalmente aislados de los pasajeros, y que podrán comunicarse a través de un sistema con micrófono o algo similar. Agrega que la apuesta de la autoridad es que un conductor más



protegido en una cabina podrá tomar decisiones más agresivas para evitar la evasión. Añade que actualmente Metbus tiene en su flota cerca de 10 buses nuevos con cabina y que están monitoreando los resultados.

El sr. Muñoz pregunta cuál será la variable que defina la adjudicación de la licitación. El Subsecretario responde que será el precio agregado entre los precios pago PPT, precio pago por km y precio pago por flota, y el que tenga un menor costo total será el que gane la licitación. Agrega que el precio por PPT será fijado por la autoridad.

El sr. Valenzuela pregunta respecto al tema laboral de los conductores del sistema. Afirma que tiene la sensación de que las expectativas que se han generado en los conductores por el rediseño del sistema son bastante grandes, en temas como por ejemplo, la regulación de aspectos de la relación laboral entre los concesionarios y los conductores. El Subsecretario responde que la posición de la autoridad es que la relación entre el conductor y el concesionario es una relación entre dos privados que establecen un vínculo laboral, en un marco que está regulado por la legislación laboral. Agrega que hay peticiones que exceden a la labor de la autoridad de transportes, por ejemplo, atribuciones de fiscalización, pues la legislación laboral contempla que ese es un ámbito de acción de la Inspección del Trabajo. Afirma que se quieren hacer avances en el contrato de concesiones, explicitando en estos en profundidad las especificaciones de la legislación laboral vigente, además de los avances en los temas de seguridad, reflejados en la nueva cabina o las cámaras de seguridad. Añade que habrá cambios respecto a las capacitaciones, se buscará reducir el número de horas exigidas de capacitación pero garantizando una mayor calidad de estas, con un mayor énfasis en temas específicos de calidad de servicio y seguridad. Agrega que hay demandas de los trabajadores que la autoridad no tiene como satisfacer actualmente, como por ejemplo, que el sistema tenga una remuneración fija para los conductores.

El sr. Valenzuela propone crear una academia especializada en formar conductores certificados para el transporte público, lo que sumado a los avances de seguridad de los nuevos buses con cabina, en su opinión, permitirían la entrada de más mujeres a trabajar como conductoras del sistema. El sr. Muñoz agrega que sería relevante darle mayor importancia al trabajo del conductor en lo relacionado con seguridad vial en los nuevos contratos.

El sr. Bresciani pregunta respecto a las fechas del proceso de licitación. El Subsecretario responde que la idea es ingresar las bases a finales del primer trimestre de 2017, y que en conversaciones con la Contraloría ya hay definiciones respecto, por ejemplo, a la redacción de los documentos, para hacerlos similares a los contratos de las últimas bases tramitadas, para facilitar la revisión. Agrega que se espera iniciar la licitación en junio de 2017 y dar la adjudicación entre noviembre y diciembre de 2017. Explica que la entrada en vigencia de los nuevos contratos se inicia en octubre de 2018. Enfatiza que la autoridad está convencida de que los plazos son prudentes, y que si bien es un calendario apretado, la decisión es tener la adjudicación de la licitación de vías lista antes del cambio de gobierno, pues de lo contrario, la nueva administración obviamente va a revisar el proceso, lo que retrasaría todo e implicaría extender los contratos a los operadores actuales, lo que podría ser un problema para el sistema.