



ACTA SESIÓN N°12

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

En Santiago, a las 15:15 horas del lunes 8 de mayo de 2017, en las oficinas del 10° piso del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la decimosegunda 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 Sergio Márquez, en representación de la Federación Metropolitana de Uniones Comunales de Juntas de Vecinos; don Luis Eduardo Bresciani, en representación del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano; don Patricio Pérez, ex director del Directorio de Transporte Público Metropolitano; don Antonio Gschwender, 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. Antonio Gschwender asiste a la sesión en reemplazo de don Guillermo Muñoz, director del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

3. El sr. Hugo Silva envía sus excusas.

4. El sr. Gonzalo Amenábar notifica vía correo electrónico que no continuará formando parte de esta instancia como representante de Copsa.

5. Se informa que no se recibieron observaciones del acta de la undécima sesión, por lo que se hace circular el libro de actas, a fin de quienes estuvieron presentes en dicha sesión puedan firmar.

6. 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 “ST”), inicia la sesión con informaciones de tipo administrativo y acuerdos de la pasada sesión. Informa que se sigue el conducto regular para la reincorporación de representantes de las organizaciones de municipalidades y del Core de la Región Metropolitana que forman parte del Consejo, además del envío a los consejeros de información sobre el proceso de consulta al contenido esencial de las bases de licitación de uso de vías, el proceso de respuesta a las consultas de ese proceso y las reuniones sostenidas con diversas organizaciones, como Fundación Transurbano, Mesa Social por un Nuevo Transantiago, Fundación Espacio Público y Automovil Club de Chile. En el caso de esta última institución, el ST plantea que el interés es apuntar a una capacitación y certificación más integral de los conductores del sistema de transporte público, y que se avanza en establecer exigencias graduales para la profesionalización y el perfeccionamiento de los conductores de buses. El ST agrega que estas reuniones están alineadas con el proceder de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, quien se ha reunido con organizaciones de especialistas, ingenieros de transporte, economistas, urbanistas, y una instancia con los ex ministros de Transportes, en donde se han compartido experiencias sobre cómo abordar el mejoramiento del transporte público de Santiago.

El sr. Valenzuela pregunta sobre la posibilidad de que no se presenten oferentes en la licitación y si en las bases existe algún tope que pueda significar el eventual desestimiento de posibles interesados en postular. El ST explica que la fórmula de pago considera un pago por pasajero transportado (PPT) más un pago por kilómetro (PK) más un pago por flota. La lógica de esta fórmula es que el pago por flota y el PK atiendan a los costos marginales de la operación, lo que le entrega tranquilidad al operador, y el PPT atienda el costo medio (ganancias), lo que genera un incentivo a que las empresas operadoras deban “buscar al pasajero” y buscar estrategias para reducir la evasión. El ST explica que, como en cualquier licitación, existe la posibilidad de que no se presenten oferentes, pero que las condiciones del proceso hacen poco probable esa opción. El sr. Valenzuela comenta que en su experiencia, la capacidad del aparato público de estimar realmente los costos de hacer las cosas es bastante escasa, y que es posible que por ese elemento no resulte la licitación. El ST afirma que eso se pretende resolver con un elemento a su juicio sustantivo en las bases, que es el deber que tendrán las empresas operadoras de entregar un reporte detallado de sus estados financieros, un informe más detallado que la FECU a la que actualmente tiene acceso el órgano regulador, lo cual va asociado con la consolidación de una unidad que permita al Estado anticipar situaciones complejas y para mantener controlado al sistema de transportes y determinar con un grado importante de certeza los montos que se requieren para su funcionamiento.

El ST comenta que, por requerimiento de la ministra, se ha realizado durante abril una peer review profunda de las bases de licitación, efectuada por un grupo experto internacional de ingeniería. Las principales conclusiones, a su juicio, fueron que afirmaron que la malla de servicios era robusta, lo que demuestra el aprendizaje de diez años del sistema. En paralelo, una consultora nacional revisó la malla e incorporó modificaciones en consideración a la entrada en operaciones de las líneas 3 y 6 del Metro y proyectos de Metrotrén. Agrega que para la revisión internacional el tema de la evasión es importante, y que no hay casos a nivel mundial de cifras tan altas de evasión en sistemas de transporte público. El ST plantea que poseer una metodología que entregue información robusta y una estadística confiable respecto a la tasa de evasión es fundamental para atacar este problema.

El sr. Pérez plantea que la fragilidad de la metodología y la estadística sobre la evasión puede significar un problema importante en las estimaciones de demanda. Afirma que en el inicio de Transantiago el gran problema tuvo que ver con la modelación poco realista de la demanda, basada en modelos antiguos. Agrega que dados los niveles de incertidumbre que se manejan respecto a la evasión, es necesario tener herramientas para manejar esa incertidumbre, y que las bases deben tener fórmulas y estimaciones flexibles para enfrentar ese problema, además de establecer y alinear de adecuada manera los incentivos para que los operadores de buses estén interesados en implementar determinadas tecnologías o equipamiento. Añade que lo importante para efectos de cualquier definición tecnológica o de solución que se implemente, es no definir la tecnología, sino que definir el servicio que se busca. El ST afirma que comparte las opiniones y agrega que el objetivo final es que el sistema posea un nivel de información razonable para la toma de decisiones, y que la mayor cantidad posible de información sea pública, para evitar capturas y mostrar un sistema transparente. Plantea que los requerimientos de información se basan en la experiencia práctica, y por ende, se busca dotar al DTPM en particular de mecanismos de acceso a información relevante que alimente la toma de decisiones. Ejemplifica con el caso de la ley de reciclaje, que exige a los importadores y exportadores conocer todo el recorrido de ciertos insumos, algunos relevantes para esta industria, como los neumáticos, baterías y lubricantes, lo que permite evaluar el comportamiento financiero de las empresas en relación a estos elementos. Agrega que la intención es poder anticiparse a ciertas crisis o situaciones complejas para el sistema, y que eso explica el valor que se le da a la gestión responsable y al acceso a la información. El sr. Pérez opina que trataría de revisar cuáles instituciones vigentes podrían desarrollar esa labor. Añade que es relevante el ideal de tener mayor regulación e información



sobre los operadores, pero que ello no puede significar una supervigilancia excesiva que impida que, por ejemplo, que un operador obtenga una rentabilidad superior al promedio si se da el caso. El ST explica que la idea es ir propiciando avances para perfeccionar el sistema en estos aspectos con miras a la próxima licitación de uso de vías de 2020-2021.

El ST inicia la descripción de las principales modificaciones a la licitación de uso de vías luego de la mencionada revisión. Se refiere a los terminales, bienes estratégicos del sistema, y la definición de que el Estado se hará de una cantidad de ellos para ponerlos a disposición del sistema. Además, se refiere a las proyecciones futuras respecto de los llamados “terminales de regulación”.

El sr. Bresciani consulta respecto a la búsqueda, elección y gestión de los terrenos para implementar estos espacios. Afirma que encontrar terrenos disponibles no es una tarea sencilla. El ST responde que se están realizando los estudios para tener diversas alternativas, desde terrenos municipales a privados, como sucede en la actualidad, por ejemplo, con algunos malls que permiten que buses del sistema de transporte ocupen sus espacios.

El ST describe las medidas de la licitación para enfrentar la evasión: instalación de torniquetes en toda la flota nueva, pues la experiencia reciente muestra un aumento de las validaciones de entre un 12% y 15% en los buses que tienen instalado este elemento. Además, la definición de que cada nueva unidad de negocios disponga un mínimo de 20 zonas pagas móviles, para que los operadores enfrenten la evasión en las zonas donde dispongan, regulados por el DTPM.

El sr. Pérez afirma que la evasión debe enfrentarse con énfasis en tres elementos: gestión del operador, información de cara al usuario y sanciones a los evasores. El ST responde que se encuentra en el Congreso un proyecto de ley para enfrentar este fenómeno. El sr. Pérez afirma más allá de elevar el monto de la multa, lo relevante es que se incorporen medidas para que los evasores multados efectivamente paguen la multa, porque en la actualidad el número de personas que paga la multa es muy bajo y si no se presentan en el Juzgado de Policía Local no reciben sanción.

El sr. Valenzuela afirma que se debe explorar la forma de incorporar una especie de “sanción social” para enfrentar la evasión. Se refiere a medidas para que quede en evidencia, dentro del bus, que un usuario no pagó su pasaje. El sr. Márquez ejemplifica con usuarios que no abordan un bus porque conocen al conductor que les va a exigir el pago del pasaje. El sr. Pérez afirma que el rol de los conductores es fundamental para enfrentar este fenómeno, y que las cabinas de segregación eventualmente los harán más ausentes para atacar esta situación. El sr. Márquez agrega que es importante frenar el fenómeno como una actitud aprendida, por ejemplo, en niños que ven a sus padres o en extranjeros que copian esta práctica de los usuarios chilenos. El ST responde haciendo referencia a las definiciones respecto a los servicios complementarios tecnológicos que se licitarán luego de la licitación de uso de vías, además de la exigencia en las bases de que cada nueva unidad de negocios disponga de un mínimo de 50 personas dedicadas al control de la evasión.

El ST se refiere a las modificaciones en la malla de recorridos y el aumento de flota de buses a partir de los ajustes realizados por la incorporación de los proyectos línea 3 y 6 del Metro y proyectos de Metrotrén. El ST se refiere a la posibilidad de aumentar la cantidad de servicios con itinerario, lo que puede reducir los costos de operación. El sr. Gschwender explica que el DTPM ya está implementando un piloto de 8 servicios que operan con itinerario (horario fijo de pasada por los paraderos), con resultados bastante satisfactorios y que se espera avanzar en el corto plazo a 25 o 30 servicios nocturnos en esas condiciones. Explica que la operación de noche o los fines de



semana es mucho más cara, por lo que la reducción de km y de cantidad de buses de circulación por este tipo de operación es mucho más eficiente.

El ST se refiere a los mecanismos de participación de los municipios, y que se espera dejar establecidos en las bases los mecanismos a través de los cuáles las municipalidades podrán hacer sus propuestas y sugerir ajustes al sistema, de manera de formalizar los canales institucionales de solicitudes ciudadanas.

Luego, el ST explica algunas de las definiciones de las bases de licitación en relación a la flota de buses, en lo referido a la incorporación de buses con nuevas tecnologías de propulsión, que pueden eventualmente significar una reducción de los costos de operación y entregar más estabilidad en la proyección económica de los operadores. El sr. Rizzi afirma que le preocupa que los oferentes que presenten buses con esas tecnologías tengan garantizado automáticamente un aumento en la extensión del período de su licitación, lo que sea un incentivo a bajar la calidad del servicio entregado.

El ST describe el concepto de los buses como bienes afectos del sistema, además de hacer un poco más exigentes los contratos de provisión, para fortalecer la figura reguladora del Estado, sumado a la disminución del tamaño de las unidades de negocio, para mantener la continuidad operacional del sistema ante cualquier eventualidad. Se plantea, además, un nuevo esquema de mantención de los buses, con participación de los fabricantes (de carrocería y chasis), de los operadores, además de un organismo certificador validado por el Estado, para el pago de la cuota de flota.

Luego, el ST expone sobre la valoración del usuario en el sistema. En las bases se propende a darle relevancia a la encuesta de satisfacción a usuarios como un factor importante para medir la calidad del servicio, lo que puede ser determinante a la hora de readjudicar servicios. Agrega a continuación los cambios en las bases respecto a los requisitos de los proponentes para postular en la licitación de uso de vías.

El ST describe los puntos referidos a las condiciones laborales, sobre todo de los conductores. Afirma que algunas de las principales críticas se relacionan con mejorar las condiciones materiales de los buses, por ejemplo, los asientos de los conductores.

El sr. Valenzuela afirma que es necesario avanzar, junto con el Ministerio del Trabajo, en la creación de un estatuto especial para el conductor de transporte público de pasajeros. El ST afirma que comparte la afirmación, y que se está trabajando en potenciar la capacitación y certificación de los conductores, más allá de la exigencia mínima de la licencia que deben poseer para trabajar en el sistema, aunque es un tema estructural que excede los alcances de las bases de licitación de uso de vías.

La sesión finaliza a las 17:15 horas.