

**ACTA N° 108, TRIGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Juan Enrique Coeymans Avaria (Presidente), Patricio Rojas Ramos y Juan Pablo Montero Ayala.

Gerente de Regulación y Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano: Julio Briones Molina.

Equipo Consultor CTS Embarq México: Darío Hidalgo, Marco Priego, Jone Orbea y Cristina Albuquerque.

Secretario Abogado del Panel: Gonzalo Gazitúa Zavala.

LUGAR: DTPM (Moneda N° 975, piso 6, Santiago).

FECHA: 5 de agosto de 2016.

HORA: 11:15 a 12:45 horas.

**TABLA TRIGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA PANEL DE EXPERTOS
5 DE AGOSTO DE 2016**

Tema a tratar:

1. Reunión con equipo consultor CTS EMBARQ México, respecto al estudio bianual referido en el inciso tercero del artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378.

Desarrollo de la Sesión:

1. Siendo las 11:15 horas, se da inicio a la reunión acordada con el equipo consultor CTS EMBARQ México, respecto al estudio bianual referido en el inciso tercero del artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378.
2. Julio Briones presenta al equipo y contextualiza el trabajo realizado esta semana. Darío Hidalgo informa los avances del proyecto, centrado principalmente en el análisis de la información proporcionada por el DTPM y las proyecciones para los años 2017 y 2018, en las que se considera el eventual impacto de la entrada en funcionamiento de las nuevas líneas de Metro.

A propósito de la presentación de las proyecciones, Patricio Rojas solicita al DTPM que en una futura sesión realice una exposición a Juan Pablo Montero —en su calidad de panelista recientemente nombrado— respecto a la forma en que se recoge la información del sistema, cómo se comporta cada línea, cada día, resaltando que tal mecanismo permite hacer buenas proyecciones.

3. En cuanto al objeto del estudio, Darío Hidalgo consulta a los panelistas por las materias en las que consideran que se debe concentrar el ejercicio.



Hace presente que, en principio, no parecería urgente un alza de tarifa ni un cambio en el nivel de subsidios, estimando, preliminarmente, que el sistema estaría bien cubierto por el subsidio que contempla la ley.

Al respecto, Patricio Rojas señala que sería interesante que el consultor analice hasta dónde sería posible "estresar" el subsidio disponible, en aras a obtener una mejora en el sistema y no solamente como un mecanismo para cubrir éste en las condiciones actuales. Darío Hidalgo señala que pueden analizarse las posibilidades de mejora del servicio.

De la conversación entre el equipo consultor y los panelistas, se concluye que el estudio podría tener una mirada más amplia, en la que incluso se señale que pasaría si se aumenta la tarifa con el objeto de mejorar la calidad de servicio. Se plantea el interés de ir más allá del status quo y del respeto a la estructura y contratos actualmente vigentes con los operadores.

Julio Briones resume lo anterior señalando que el estudio podría distinguir dos niveles de reacción, incluyendo el horizonte de los nuevos contratos. Así se podrían distinguir dos listas de medidas: las que se pueden hacer ahora, en el marco de los actuales contratos; y las que podrían incluirse en los nuevos contratos con los operadores, en la próxima licitación.

Juan Pablo Montero consulta si la inversión en infraestructura está incorporada en el estudio. Lo mismo respecto a las medidas que simultáneamente se pueden implementar respecto del transporte privado. Julio Briones aclara que no son el centro de éste estudio, pero que eventualmente se pueden incorporar algunas recomendaciones al respecto.

Al equipo consultor le parece valioso enfocar el estudio desde la calidad de servicio y las posibles implicancias financieras de la adopción de determinadas medidas que propendan a mejorarla. Darío Hidalgo hace presente que el escenario es distinto que hace 2 años, que hay una relativa estabilidad del sistema, que permite darle al estudio este enfoque.

4. Por otra parte, Patricio Rojas hace presente que la percepción que quedó, cuando se aprobó el subsidio, fue que no se iba a pedir otro. En esa línea, no solo le preocupa que el subsidio sea suficiente en el corto plazo (2017-2018), sino también la estabilidad del sistema en el mediano plazo, es decir, que en el futuro no se requiera ir nuevamente al Congreso a pedir un subsidio.

Marco Priego señala que de lo que han podido analizar hasta ahora es posible concluir que el costo general del sistema es cada vez mayor y que eventualmente el subsidio podría no llegar a ser suficiente en años futuros. También le llama la atención, respecto a la calidad del servicio, el nivel de deterioro de los buses, lo que le hace creer que a los operadores les sale más barato pagar las multas que hacer las mantenciones.

Julio Briones explica el sistema de mantenimiento de los buses y cómo se acredita. Juan Enrique Coeymans opina que el sistema es muy burocrático.

5. Patricio Rojas pregunta al equipo consultor si es factible mejorar un sistema de transporte público únicamente en determinados sectores y no en todo el sistema, para transmitir que el sistema se puede mejorar, que se puede legitimar.

Darío Hidalgo cita el caso de Río de Janeiro, en el que las mejoras se están haciendo gradualmente, con inversión localizada de altísima calidad, con corredores de buses muy buenos. La preocupación que surge de un

mecanismo de avances parciales es que efectivamente se hagan todos, pero concuerda en que permite demostrar que un sistema se puede mejorar.

Juan Pablo Montero pregunta si ese tipo de mejoras en otros sistemas de transporte público se han visto reflejadas en la partición modal. Marco Priego aclara que sí, que en el caso de México D.F., hubo del orden de un 15% a un 17% de cambio modal (auto a BRT), asociado a un cambio de percepción en seguridad y rapidez. En esa línea, estima pertinente que se le haga seguimiento a inversiones de infraestructura de importancia, como el proyecto de mejoramiento del eje Alameda – Providencia.

6. Como conclusión, se señala que el estudio, en primer lugar, debiera dar una visión del sistema en status quo, precisando el nivel de calidad de servicio que se alcanza en dicho estado. Sin perjuicio de lo anterior, los panelistas estiman pertinente la realización de análisis de sensibilidad, que permitan al consultor recomendar ciertos cambios que pudieran incidir en mejorar la calidad de servicio, estimando, por ejemplo, cuánto podrían costar tales medidas y cuáles podrían ser las implicancias financieras de su adopción (por ejemplo, de reducir la capacidad máxima de pasajeros de 6 pax/m² a 5,5).

Se señala que podrían distinguirse dos órdenes de magnitud en la propuesta: infraestructura y operación del sistema, incorporando en este último el tema de la evasión y el cálculo del costo de las medidas destinadas a controlarla.

Por parte del consultor, Darío Hidalgo concluye que en su informe final incluirán recomendaciones de mejora del servicio, pero dejando claro que las aspiraciones implican costos y determinados mecanismos mediante los cuales se pueden y deben hacer, relacionados con la estructura de los contratos.

7. El equipo consultor informa que vendrán nuevamente a Chile en septiembre.


Sin haber más temas que tratar, los panelistas ponen término a la Trigésima Sesión Extraordinaria, siendo las 12:45 horas.



JUAN ENRIQUE COEYMANS AVARIA
Presidente del Panel de Expertos Ley N° 20.378



PATRICIO ROJAS RAMOS
Integrante Titular del Panel de Expertos Ley N° 20.378



JUAN PABLO MONTERO AYALA
Integrante Titular del Panel de Expertos Ley N° 20.378