

**ACTA N° 111, TRIGÉSIMA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

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

Equipo Consultor CTS Embarq México: Fernando Páez y Jone Orbea.

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

Profesional de la Gerencia de Regulación y Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano: Felipe Scholz Durán.

Contraparte técnica del Ministerio de Hacienda en estudio bianual referido en el inciso tercero del artículo tercero transitorio de la Ley N° 20.378: María José Huerta Cortés.

Secretario Abogado del Panel: Gonzalo Gazitúa Zavala.

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

FECHA: 21 de septiembre de 2016.

HORA: 11:30 a 13:10 horas.

**TABLA TRIGÉSIMA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS, 21 DE SEPTIEMBRE DE 2016**

Tema a tratar:

1. Aprobación del Acta N° 110, de la Trigésima Primera Sesión Extraordinaria, de 12 de septiembre de 2016. Aprobación de dos oficios a DTPR informando lo acordado en la señalada sesión extraordinaria, respecto de los perímetros de exclusión de las comunas de Castro y Quellón.
2. 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 11:30 horas, se da inicio a la sesión. De acuerdo al punto 1 de la Tabla, se somete a aprobación del Panel el Acta N° 110, de la Trigésima Primera Sesión Extraordinaria, de 12 de septiembre de 2016. Asimismo, se somete a aprobación del Panel los dos oficios a DTPR informando lo acordado en la señalada sesión extraordinaria, respecto de los perímetros de exclusión de las comunas de Castro y Quellón. Los panelistas aprueban el acta y los oficios y proceden a su firma.



2. Continuando con la sesión, 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. Julio Briones presenta a Fernando Páez (Director de Transmilenio entre los años 2006 y 2011) y Jone Orbea e informa el estado de avance del estudio, señalando que se hicieron llegar al consultor las observaciones formuladas al informe ejecutivo por el Panel de Expertos, el DTPM y la contraparte técnica del Ministerio de Hacienda, las que están siendo subsanadas por CTS EMBARQ México.
3. Fernando Páez expone el contenido del informe ejecutivo, haciendo comentarios respecto a las observaciones recibidas y resolviendo algunas interrogantes formuladas por los panelistas.

Su exposición se estructura de la siguiente manera:

- a. Objetivos del estudio: Se precisa que el estudio tiene por objeto: i) evaluar el funcionamiento operacional del Sistema a partir de indicadores de servicio; ii) evaluar la eficiencia de la oferta programada; iii) evaluar el nivel de costos del sistema y su evolución en el período 2016 – 2018; y iv) evaluar la pertinencia y costo de los subsidios.
- b. Metodología: Se indican 4 tareas: i) revisión de la estructura del modelo frente a las disposiciones legales y contractuales; ii) revisión de los componentes del modelo y sus indicadores; iii) revisión de los valores asignados a los indicadores de cada uno de los componentes del modelo; y iv) análisis de los resultados obtenidos con la aplicación de las fórmulas del modelo.
- c. Principales resultados del estudio: En términos generales, se indica que la herramienta mediante la cual se realizan las proyecciones financieras, tiene una estructura coherente, organizada y de fácil seguimiento, que permite razonablemente una verificación de sus cuantificaciones y resultados. Se indica que los cálculos y estimaciones están basadas en metodologías financieras ampliamente usadas y que su estructura es concordante con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

Julio Briones agrega que la información entregada al consultor, referida al modelo de proyección financiera, es la misma que se entrega mensualmente al Panel de Expertos.

En términos específicos, Fernando Páez expone:

- i) En cuanto a la proyección de la demanda, Fernando Páez señala que es consistente con el comportamiento histórico de la misma y que el método aplicado tiene en cuenta las diferencias por tipo de día, precisando que el dato de referencia para la proyección son las validaciones que se hacen con la tarjeta en el Sistema.

Agrega que se incluyeron en la proyección los escenarios de variación de la demanda en el Sistema como consecuencia de la ampliación de la oferta de servicios, por la entrada en operación de las líneas 3 y 6 de Metro y del servicio Nos Express. Señala más que una ampliación de la demanda en el total del sistema, lo que habría sería una redistribución de modos, lo que podría implicar una disminución del uso de los buses.



Juan Enrique Coeymans opina que respecto de la línea 3 debiera haber un traspaso modal del auto al metro, pero Fernando Páez estima que tal efecto sería marginal, respecto de la demanda total del sistema, frente a lo cual Juan Enrique Coeymans señala que el efecto podría no ser instantáneo, que demora, pero finalmente llega.

Juan Pablo Montero agrega que en un escenario de congestión y restricción vehicular, el efecto podría ser más considerable, pero señala que una de las circunstancias que limita el traspaso modal auto-metro es que el estándar de pax/m² del Metro no es cómodo, especialmente porque se mantiene durante todo el día y no solo en los períodos punta.

Fernando Páez señala que los factores que influyen en el cambio modal del auto al metro son la sensación de seguridad, las facilidades para su utilización, la disponibilidad de información y la confianza sobre los tiempos de viaje. Juan Pablo Montero señala que Metro tiene todo eso, salvo un estándar correcto de confort o comodidad en los viajes.

Fernando Páez señala que en Bogotá, en un escenario de congestión, fue posible medir un cambio modal cercano al 20%. Juan Enrique Coeymans señala que para la toma de decisiones es muy importante hacer tales mediciones de reasignaciones modales.

- ii) En cuanto a la proyección de ingresos, Fernando Páez señala que ésta es consistente con la demanda proyectada y que la contabilización de los ingresos se realiza con base en el concepto de ingreso promedio por validación, que no tiene en cuenta los viajes por tipo de tarifa y que establece un número de validaciones por viaje basado en años anteriores. Agrega que no se están considerando en la proyección posibles incrementos tarifarios. Los panelistas hacen algunos comentarios respecto al gráfico presentado, pues habría que efectuar algunas correcciones al mismo (se deja constancia que posteriormente el consultor envió un gráfico corregido).
- iii) En cuanto a las proyecciones de costos, Fernando Páez señala que éstas son correctas, con base en los supuestos considerados por el DTPM y la metodología establecida. Agrega que los costos totales proyectados para el servicio de buses muestran incremento y que aunque el costo total aumenta, como consecuencia de un incremento en el precio, el número de kilómetros y de pasajeros disminuye.

Con todo, el consultor sugiere revisar el polinomio de actualización de costos de autobuses, en las siguientes materias: i) la ponderación de los indicadores de actualización de los precios de los kilómetros y pasajeros están desactualizados; ii) inflación subyacente; iii) Índice de Costos del Transporte; iv) IPC para reflejar el incremento salarial; y v) Eliminación del tipo de cambio.

Julio Briones pide la opinión de los panelistas respecto a algunas materias relacionadas con el polinomio, tales como la posibilidad de considerar la inflación subyacente, la eliminación o distinta ponderación del tipo de cambio o la ponderación que debiera tener el ICMO. Se genera un intercambio de opiniones con los panelistas.



- iv) Retomando la exposición de Fernando Páez, señala que el déficit seguiría en aumento por la tendencia la baja de los ingresos y el incremento de los costos. Se presentan tablas y proyecciones respecto a la cobertura del déficit con el subsidio previsto en la Ley N° 20.378, sin considerar alza de tarifas y en un escenario conservador de actualización del monto de subsidio.
- d. Análisis y recomendaciones adicionales: Fernando Páez sugiere que en las proyecciones se tomen en cuenta los elementos de incertidumbre para el año 2018, tales como: i) procesos de reorganización de algunos concesionarios de autobuses; ii) renovación de contratos de algunas unidades de negocios de autobuses; y iii) Plan Maestro de Infraestructura de Transporte Público 2015-2019.

También efectúa recomendaciones relacionadas con el esquema de remuneración a los operadores del sistema, tales como: i) revisar el porcentaje de pago a operadores de autobús por kilómetro y pasajero; ii) revisar la conveniencia de mantener el método de aseguramiento de demanda mínimo; y iii) alinear de los incentivos para la mejora de la operación y la reducción de la evasión (no solo para los operadores, sino también para los encargados de la recaudación).

Juan Pablo Montero pregunta si tales recomendaciones están relacionadas con la experiencia comparada que deben analizar como parte del estudio. Relacionado con ello, la presentación de Fernando Páez precisamente continúa con la presentación del esquema de remuneración que opera en el Sistema Transmilenio, de Bogotá.

Por otra parte, Fernando Páez se refiere al análisis que han efectuado de la evasión, señalado que existe una alta correlación entre descenso de demanda y aumento de evasión, la que presenta una tendencia al aumento. Señala que se requiere evaluar la efectividad de las acciones que se han adelantado para evitar la evasión y que éstas no han sido pocas.

Al respecto, se proponen algunas medidas para controlar la evasión, tales como: i) alinear los incentivos al operador; ii) ampliar la red de compra y recarga de tarjetas y cobro al recaudador por pagos no realizados en zonas controladas; iii) pases prepagados y control del subsidio a la demanda (por ejemplo, al pase escolar); iv) estrategias de comunicación y educación; v) implementación de zonas controladas de acceso al sistema; y vi) mejoramiento del proceso de control y fiscalización.

Finalmente, en cuanto al subsidio, Fernando Páez señala que éste cubre la diferencia entre el costo real y la tarifa al usuario, lo que representa un beneficio social en términos de acceso al servicio de transporte público. Agrega que se puede estudiar la posibilidad de disponer de un subsidio a la demanda controlado (por ejemplo, viajes máximos por pase escolar).

Patricio Rojas pregunta por sugerencias relacionadas con el uso de tecnología, especialmente con el objeto de controlar la evasión. Fernando Páez hace mención a las barras controladoras y Julio Briones hace mención al nuevo sistema de torniquetes que se está implementando en una de las Unidades de Negocio.

4. El equipo consultor informa que vendrán nuevamente a Chile a fines de octubre, para la revisión del informe final del estudio.



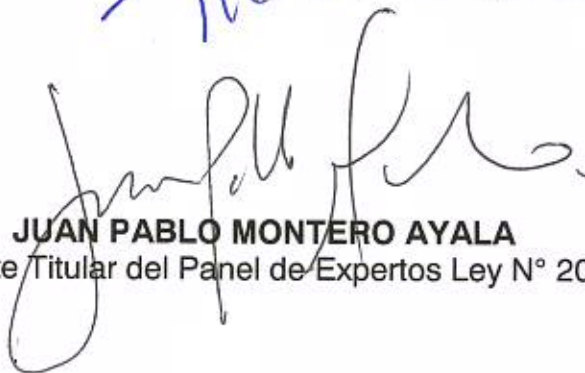
5. Sin haber más temas que tratar, los panelistas ponen término a la Trigésima Segunda Sesión Extraordinaria, siendo las 13:10 horas.



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