

**ACTA N° 160, QUINCUGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

**ASISTENTES:**

**Panelistas:** Juan Enrique Coeymans Avaria; Juan Pablo Montero Ayala; Claudio Agostini González.

**De la División de Transporte Público Metropolitano (DTPM):** Santiago Larraín, Andrés Roasenda y Michael Stefanic.

**Secretaría Abogada del Panel:** Ximena Betancour M.

**LUGAR:** División de Transporte Público Metropolitano (Moneda N° 975, piso 6°, Santiago).

**FECHA Y HORA:** 15 de abril de 2019, desde las 16:30 horas.

**TABLA QUINCUGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS, 15 DE ABRIL DE 2019**

**Temas a tratar:**

1. Exposición de la Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación (STEP) de la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM), sobre las Bases de Licitación para el Transporte Público Metropolitano de Santiago, solicitada mediante Oficio Ord. N° 8 del Panel de Expertos, de fecha 02 de abril de 2019.

**Desarrollo de la Sesión:**

Se da inicio a la sesión siendo las 16:30 horas, comenzando la exposición el señor Andrés Roasenda, Encargado de la STEP. Señaló, como primer punto, que las bases de licitación relativas a flota de buses ya se ingresaron a la Contraloría General de la República, para su examen de legalidad. Agregó que existen varios terminales que ya han sido expropiados, y otros que serán arrendados.

A continuación, el señor Roasenda presentó el nuevo modelo de licitaciones, en el cual, según explicó, se separa la operación de la inversión en activos.

Manifestó que una de las variables que se considera es establecer contratos con una duración de 5 años, con la opción de renovar por 5 años más. Ello, dado que los posibles participantes se mostraron reacios a un esquema a 5 años, lo que se suavizó un poco con la opción de 5+5. Esto hace que el negocio sea más atractivo.

Los panelistas realizan las siguientes consultas:

El señor Coeymans señaló que el Panel pretende entregar algunas recomendaciones acerca de las bases que se exponen.

Sobre el particular, el señor Montero pregunta por qué se ofrecen renovaciones de los contratos al término del año 5, en lugar de licitar nuevamente, ya que de esta manera se permitiría que entrase un operador nuevo que pueda bajar el precio. Añadió que, si la idea es que se pueda revisar el contrato a los 5 años, pero asumiendo que en realidad van a durar 10, entonces sería más claro establecer contratos a 10 años y otorgar la opción de sacar a los operadores malos al año quinto.

El señor Coeymans opina que es importante que los niveles de servicio que se exigen sean muy altos, de manera tal de asegurar que los operadores sean buenos, agregando que no se debería renovar

a operadores mediocres, ya que se perdería la opción de relicitar y optar a otros operadores mejores.

Los señores Agostini y Montero recalcaron que, si en realidad el Ministerio pretende que el bus esté 10 años en manos de los operadores, entonces sería mejor apuntar hacia allá directamente. De esta manera, se aseguraría mayor participación y no se daría la incertidumbre del año 5. Se podría establecer, por ejemplo, una revisión programada al año 5, realizada por una comisión técnica independiente, que sea vinculante y no apelable.

El señor Coeymans consulta por qué se licitan los buses eléctricos a 10 años. El señor Roasenda respondió que se hizo un RFI en que los fabricantes de buses eléctricos informaron que pueden durar 14 años. Esto hace sentido, porque tienen menos piezas móviles que se puedan desgastar. Por otro lado, explicó que se desea promover la electromovilidad, por lo tanto, es necesario que el tiempo de amortización del capital sea suficiente para hacerlo competitivo con los buses de tecnologías más contaminantes.

El señor Coeymans preguntó sobre qué medidas se tomarían para disminuir los problemas que genera el amontonamiento de buses. El señor Roasenda explicó que se va a planificar con periodos de media hora, en lugar de los periodos "Transantiago" largos que existen hoy, además de establecer indicadores de cumplimiento, asociados con el tiempo de espera de las personas en los paraderos, lo que atacaría directamente el problema de las aglomeraciones de buses.

El señor Agostini planteó que sería recomendable sacar los taxis de las vías exclusivas, ya que así se da mayor control de los tiempos de pasada a los operadores, acotando que sería bueno agregar esta restricción en las bases, porque de esa manera el Estado se hace responsable de exigir su cumplimiento.

El señor Coeymans consultó sobre qué incentivos se otorgarían a quienes ofrezcan buses eléctricos, ya que éste sería un tema fundamental para cambiar el sistema. Al respecto, el señor Roasenda indicó que esos incentivos están puestos en las bases de licitación de Uso de Vías (se explicará más adelante), ya que en la licitación de suministro de buses no compiten distintas tecnologías de propulsión de buses entre ellas.

El señor Coeymans señala que en la exposición se plantea que se otorgará más peso al pago por kilómetro (PK) a los operadores, que al pago por pasajero transportado (PPT). Al respecto manifestó que, si el control está bien establecido, estaría correcto. Sin embargo, si ello no ocurre, los incentivos estarían al revés.

Al respecto, el señor Montero señaló que llama mucho la atención que se pague 20% por PPT, ya que puede quitar incentivo a recoger pasajeros, aunque se entiende como una transición hacia un sistema 100% PK, lo que requiere de un sistema de monitoreo de alta precisión.

En particular, se discute respecto a los incentivos que genera el esquema propuesto respecto a que el óptimo para un operador puede ser detenerse solo en los paraderos donde hay un gran número de personas esperando y no detenerse en los que hayan pocas personas esperando.

El señor Agostini consultó por qué se plantea otorgar mayor puntaje al mayor gasto en personal, ya que considera que aquello sería entrometerse en la función de producción de la empresa. El señor Roasenda explicó que es una medida para dar cumplimiento a las exigencias legales de las condiciones laborales de contratación.

En relación a las multas que se aplicarían respecto de los incumplimientos, el señor Montero señaló que las multas suelen no producir efecto en la calidad de servicio de los operadores, por lo que indicó que sería recomendable buscar otras alternativas. Esto, pues si la medición del rendimiento operativo se mide por puntaje, de manera de calificarlos así, y que la continuidad del contrato

dependa de este puntaje, podría ser mejor que quitarles ingresos a través de multas de manera mensual. La propuesta sería establecer un límite de puntos del que el operador no podría bajar, so pena de caducidad del contrato.

En lo relativo al tema de la evasión en el pago, el señor Coeymans opinó que, si se va a dar un premio por disminuirla, es importante premiar el esfuerzo, por lo que el punto de partida puede dar ventajas a algunos. Agregó que los montos de inversión para bajar la evasión, en ciertos lugares, puede ser muy alta, sin perjuicio de lo cual, habría ocasiones en que premiar directamente el esfuerzo puede ser poco óptimo para el sistema, ya que, en los extremos, esforzarse aún más para lograr mejoras marginales, puede ser caro y poco rentable. El señor Roasenda respondió que el premio que se quiere dar por disminuciones en la evasión está más relacionado con compartir los ingresos extra que esta disminución supone para el sistema, que con premiar los esfuerzos. De esta manera, añadió que se establece una relación más directa con los beneficios que la medida trae al sistema.

El señor Agostini consultó qué pasaría cuando termine el contrato de los operadores y siguiesen existiendo buses de los que eligieron aquéllos. Entendiéndose que esos buses tendrían que pasar a ser operados por otras empresas que no los eligieron. El señor Roasenda respondió que ese es un fenómeno que ya está ocurriendo hoy, y que es parte del modelo, por lo que, efectivamente, van a tener que ocuparlos nuevos operadores, pero se estarían tomando todas las medidas necesarias para que esos buses se traspasen en las mejores condiciones.

El señor Coeymans preguntó si existe algún mecanismo para que los operadores ajusten el mix de buses una vez que están operando, a lo que el señor Roasenda señaló que sí existe esa posibilidad, a través de revisiones extraordinarias del contrato.

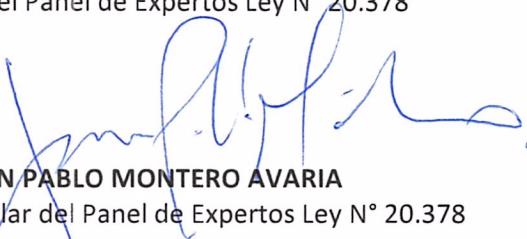
Los representantes de DTPM terminan la exposición y se retiran de la sala.

Los panelistas continúan deliberando sobre la presentación realizada, concluyendo que, dada la información y datos disponibles, junto a las consultas realizadas, acordaron instruir a la Secretaria Abogada que se comunique por escrito un pronunciamiento del Panel sobre el particular, mediante oficio dirigido a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Quincuagésima Sesión Extraordinaria, siendo las 19:00 horas.



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



**JUAN PABLO MONTERO AVARIA**  
Integrante titular del Panel de Expertos Ley N° 20.378



**CLAUDIO AGOSTINI GONZÁLEZ**  
Integrante titular Panel de Expertos Ley N° 20.378