

**ACTA DE LA SESIÓN N°23 DEL CONSEJO CONSULTIVO ASESOR DE ESTRATEGIA Y PLANIFICACIÓN DEL DIRECTORIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO**

En Santiago, a 29 de enero de 2019, siendo las 15:07 horas, en las oficinas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, se lleva a efecto la Sesión N°23 del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante “el Consejo” o “el Consejo Consultivo”), creado por Instructivo Presidencial N° 004 de 16 de septiembre de 2015, en adelante, el Consejo Consultivo.

**FORMALIDADES:**

- I. La citación a la presente sesión fue efectuada por el Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante Secretario Técnico), Andrés Roasenda Cuello vía correo electrónico.
- II. La sesión fue dirigida por el Secretario Técnico, Andrés Roasenda Cuello.
- III. Firman el Registro de Asistencia las siguientes personas y en la representación que se señala:

<b>Nombre</b>	<b>Representación</b>
Jaime Valenzuela	Secretario del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes
Luis Rizzi	Profesor Departamento Ingeniería de Transporte y Logística UC, representante de Sochitran
Víctor Montenegro	Director Abretis COPSA, representante de las Empresas concesionarias de autopistas urbanas (Copsa)
Carolina Leitao	Alcaldesa de Peñalolén y Presidenta de Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM)
Fernando Salinas	Director de Tránsito Municipalidad de Peñalolén, en representación Carolina Leitao, de la Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM)
Sergio Márquez	Presidente Federación Metropolitana de Uniones Comunales
Andrés Roasenda Cuello	Secretario Técnico de Estrategia y Planificación del Directorio de Transporte Público Metropolitano
Iván Brockway	Director de Tránsito de la Municipalidad de Estación Central, en representación de Rodrigo Delgado de la Asociación de las Municipalidades de Chile (Amuch)
Rodolfo Arriagada	Asesor del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano en representación de Sergio Baeriswyl del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano
María de los Ángeles Fuenzalida	Asesora Secretaría Técnica de Estrategia y Planificación DTPM

- IV. Se deja constancia que no asisten a la presente sesión:

<b>Nombre</b>	<b>Representación</b>
Ana Luisa Covarrubias	Encargada de Evasión MTT, Ex Directora del DTPM
Marcela Munizaga	Profesor Facultades de Ingeniería y/o Economía de las universidades reconocidas por el Estado de Chile
Rodrigo Delgado	Alcalde de Estación Central, representante de la Asociación de las Municipalidades de Chile (Amuch)
Carlos Norambuena	Consejero Regional Metropolitano
Sergio Baeriswyl	Consejo Nacional de Desarrollo Urbano

- V. Estando presentes y representados la mitad más uno de los miembros del Consejo Consultivo, este cuenta con quórum suficiente para sesionar.

## **DE LA SESIÓN:**

El Secretario Técnico de Estrategia y Planificación, Andrés Roasenda, inicia la sesión a las 15:07 indicando las fechas que durante el año 2019 se llevará a cabo el Consejo Consultivo, además de anunciar que se integra como representante de los Profesores de Facultades de Ingeniería y/o Economía de las universidades reconocidas por el Estado de Chile la Sra. Marcela Munizaga en remplazo del Sr. Alejandro Tirachini.

En esta sesión se aborda la Estructura y Composición del DTPM, a cargo de la Gerencia de Administración y Personas representada por su Gerente, Sra. Ximena Riquelme, quien abordará, entre otros temas, la estructura actual del DTPM, los perfiles de las unidades, las mejoras organizacionales proyectadas y los desafíos que se vienen a partir de las nuevas figuras que propone el próximo modelo de licitaciones. Seguido a esto, respecto al nuevo proceso de licitación, se revisan los plazos que se están considerando y algunos puntos específicos para los que se requiere tener la visión de los representantes del Consejo, considerando el pronto ingreso de las Bases de licitación de suministro de flota al Ministerio de Hacienda, quien posteriormente, hará ingreso del documento a la Contraloría General de la República.

Se excusan de participar en esta sesión, Sra. Ana Luisa Covarrubias, Sra. Marcela Munizaga, Sr. Sergio Baeriswyl, Sr. Carlos Norambuena, y Sr. Rodrigo Delgado.

A continuación, se detallan los principales temas revisados en la sesión:

1. En primer lugar, el Secretario Técnico presenta las fechas propuestas para realizar las próximas sesiones del Consejo Consultivo en el presente año, indicando que se realizarán mes por medio. En este contexto, el Sr. Rizzi solicita incorporar la modalidad de “sesión extraordinaria” en el caso de existir algún tema relevante durante el mes que no haya una sesión programada y sea aceptada su solicitud. De esta forma, las fechas quedan asignadas para el último martes de mes por medio, con la excepción de realizar una sesión extraordinaria que se podrá llevar a cabo en la fecha que se solicite durante el año.
2. Sra. Ximena Riquelme inicia su exposición presentando la estructura organizacional del DTPM señalando que tiene su origen en instructivos presidenciales, siendo la raíz del modelo organizacional actual. Con el primer instructivo, del año 2003, se crea el Comité de Ministros para el Transporte Urbano, posteriormente, este se fue perfeccionando a través de cuatro instructivos presidenciales, donde se crea la figura del Secretario Ejecutivo y un Coordinador General del Transporte de Santiago. En este contexto, el Comité de Ministros tiene el rol de articular el transporte a través del Plan de Transporte Urbano de Santiago.  
El año 2013 se crea el Directorio de Transporte Público Metropolitano y el cargo de Director de Transporte Público Metropolitano recae en el Secretario Ejecutivo, quien deberá encargarse de la coordinación de los distintos modos de transporte con foco en el usuario, caracterizándose por presentar una flexibilidad institucional permanente.  
En el año 2015 la Comisión Presidencial Asesora le da un mayor énfasis a la movilidad urbana, por lo que se le asigna una mayor institucionalidad a la Secretaría Técnica, al Secretario Técnico y al rol del Consejo Consultivo Asesor de Estrategia y Planificación. Además, en esta normativa se incorpora concretamente el tema de desarrollo urbano.
3. A las 15:29 se incorpora Iván Brockway.
4. El Sr. Rizzi pregunta sobre el subsidio que va directamente a los operadores del Transantiago, a lo que el Sr. Roasenda responde que los dineros que ingresan van a la caja del Sistema de Transporte Público, y

- con esto se financian todos sus costos, entre los que destacan el costo operacional de Metro, el de Metro Tren a Nos y el de los buses; además, una gran parte se destina a la tarifa subsidiada de los escolares (aproximadamente 40% del subsidio), y cerca de un tercio financia la infraestructura de Metro.
5. Sra. Ximena Riquelme se refiere al rol del Directorio y de la Secretaría Técnica, señalando como su propósito, el contribuir en mejorar la calidad de vida de las personas, entregando un buen servicio de movilidad sostenible que sea percibido positivamente por la comunidad. Teniendo siempre como prioridad el énfasis en los usuarios, la organización definió cuatro pilares en que basa su trabajo: calidad, sostenibilidad, intermodalidad y seguridad. Dentro de los desafíos estratégicos que se establecieron para el período de análisis, se encuentra el mejorar la comunicación estratégica, mejorar los sistemas de información y asumir que el DTPM se dedica a la gestión de proyectos y contratos, lo que contribuirá a definir claramente los roles de todos los actores.
  6. Dentro del mapa de procesos, el Sr. Salinas comenta que sería recomendable incorporar a los Municipios, haciendo alusión a lo relevante que fueron en el inicio del Transantiago, acercando la información al ciudadano y respondiendo a las dudas que se podían tener. Menciona la relevancia de tenerlos presente a la hora de planificar la estrategia del Sistema.
  7. En base a la estrategia señalada, el Sr. Arriagada hace mención a que se debe mirar la Política Nacional de Desarrollo Urbano, en particular lo relacionado a movilidad sostenible, entendiendo el transporte desde la infraestructura y viendo las oportunidades que se van produciendo desde donde la gente se moviliza. El Sr. Brockway complementa con lo importante que es tener presente para los próximos corredores las viviendas que hay en los alrededores, ya que actualmente los corredores son rodeados por casas de dos pisos y esto hace que muy poca gente utilice estas vías. El Sr. Roasenda menciona que sería importante abordar ese tema en la próxima sesión.
  8. Respecto al número de personas contratadas por el DTPM, el Sr. Rizzi señala que es baja la cantidad de profesionales, en comparación a las 600 personas que se detallan en la memoria de Metro que trabajan en dicha organización; menciona que este es un desbalance importante, ya que el DTPM debería tener igual o mayor importancia que Metro. La Sra. Riquelme hace alusión a que, actualmente, los recursos que se tienen disponibles para la contratación de personal están muy cercanos al tope máximo. El Sr. Roasenda por su parte, menciona que para que fuera comparable, se debería agregar al personal de las Unidades de Negocio, ya que ellos son los que se hacen cargo de la operación de los buses, y además, señala que el DTPM trabaja con instituciones externas que apoyan las labores desde distintos frentes, así como con softwares especializados que apoyan el sistema de operación, colaborando permanentemente con la Gerencia de Planificación. Se recuerda que, actualmente, los programas de operación nacen desde las Unidades de Negocio para luego, ser validados por el DTPM, sin embargo, con el nuevo modelo, los programas de operación tendrán su origen en el DTPM. Más detalles se podrán ver en la próxima sesión que presentan desde la Gerencia de Planificación e Infraestructura.
  9. El Sr. Roasenda recalca que el foco del equipo de la STEP está en ingresar las Bases de licitación de suministro de flota al Ministerio de Hacienda durante la última semana de enero, para que posteriormente, ingrese a la Contraloría General de la República.
  10. El Sr. Valenzuela pregunta por la figura que cumplen los buses que ahora están ingresando al Sistema. El Sr. Roasenda explica que responden a una renovación de flota de los concesionarios actuales y entrarán como flota disponible en las próximas licitaciones; estos buses fueron elegidos por los operadores y el Ministerio sólo se aseguró que los buses sigan en el Sistema a través del traspaso. Los nuevos buses que llegarán por la licitación se solicitarán con algunas variaciones a los actuales, enfocadas a mejoras en la experiencia del viaje de los usuarios.

11. El Sr. Salinas recalca que en Peñalolén, los nuevos buses han tenido muy buena recepción y los usuarios los están cuidando.
12. A las 17:15 se incorpora Carolina Leitaó.
13. El Sr. Roasenda comunica al Consejo que se está trabajando con un consultor externo para analizar cómo la Banca evalúa el nuevo modelo, en particular el próximo proceso de licitación de suministro de buses para el Sistema de Transporte Público Metropolitano, además de la rentabilidad del proyecto. Menciona que, actualmente, hay empresas extranjeras que se han visto muy interesadas en presentarse a la licitación con buses eléctricos, mientras que las empresas nacionales, se han mostrado más dispuestos a invertir en buses tradicionales diesel, por lo que se propone, es que la flota tradicional sea financiada en UF y la flota eléctrica en Dólares, respondiendo a la demanda. El Sr. Rizzi señala que tener un 20% de flota eléctrica sería arriesgado, por el riesgo mecánico que podrían tener, a lo que el Sr. Roasenda menciona que hoy en día ha fallado un mayor porcentaje de buses tradicionales que de eléctricos; el bus eléctrico puede presentar algún riesgo asociado a las baterías, pero va a depender de cómo maneje el conductor y del uso que se le dé al bus, pudiendo prevenirlo con capacitaciones a los conductores, especialmente, en gestión de carga.
14. El Sr. Rizzi, pregunta si el subsidio va a estar relacionado a los buses eléctricos, a lo que el Sr. Roasenda responde que lo único que se está trabajando es en darle una mayor amortización, ya que a los eléctricos se les exigirá 14 años versus los otros que será de 10 años. Igualmente recalca que sigue siendo una propuesta.
15. El Sr. Roasenda explica sobre el costo de los buses, que el valor de la tarifa que se ajusta al diesel es variable, mientras que la electricidad, puede ser un precio fijo de aquí a 5 años, por tanto, para poder comparar ofertas en las que se presenten buses diésel y buses eléctricos, se propone generar un indexador que “castigue” al bus diésel, que se ajustará de acuerdo al precio de barril (al menos con una variación mensual). Para el caso del bus eléctrico, si el operador fija un precio por mega watt, será más estable durante la operación. El Consejo se muestra conforme a esta propuesta.
16. El Sr. Rizzi pregunta si la renovación de los nuevos contratos será automática. El Sr. Roasenda menciona que, cumpliendo con el estándar que estamos proponiendo con el nuevo set de indicadores, un operador podrá continuar, recalcando que lo bueno de este sistema es que el Ministerio no va quedar capturado si una empresa lleva una mala operación, ya que, en este caso, el Ministerio podrá terminar su contrato antes del período acordado. Además, hay que tener en cuenta que los contratos tendrán una vigencia de cinco años, evaluando su desempeño anualmente.
17. El Sr. Roasenda señala respecto a las especificaciones de los buses, que se ha pensado en solicitar más asientos que los buses actuales para las tecnologías de propulsión tradicionales, a diferencia de los eléctricos, ya que estos son más pesados (por las baterías). Los buses diésel con más asientos estarían quedando por sobre las 90 plazas para los buses de tipología B2, por lo que al diésel se le está solicitando un 20% más de asientos. El Consejo reacciona positivamente a esta propuesta.
18. El Sr. Roasenda indica que otro de los cambios que se propone se refiere a las puertas, ya que éstas abrirían hacia afuera, con el objetivo que tengan un mayor hermetismo para mantener el aire acondicionado; además, se necesitan puertas que respondan a un mayor estándar, que cierren mejor por seguridad hacia los usuarios y por una mejor utilización del espacio, considerando que hoy, la gente las empuja y las abre desde afuera. El Sr. Brockway menciona que sería importante tener presente la capacitación que se realizará a los conductores por las diferencias con las alturas de los pisos de los paraderos.
19. El Sr. Rizzi pregunta por la capacitación general a los conductores que se exigirá en la próxima licitación. El Sr. Roasenda responde que el punto señalado se está abordando desde dos aristas: por un lado, se

está trabajando con ChileValora para la actualización del perfil “Conductor del Transantiago”, y por otro, con la Gerencia de Usuarios, quien lidera este tema desde el DTPM. En términos generales, se tiene planeado capacitar a los conductores entregándole una certificación, por lo que se solicitará a las empresas que al tercer año de funcionamiento, un 50% de los conductores deba contar con su certificación (porcentaje por confirmar), que se enfocará en temas de conducción, buen trato al usuario, conocimiento mecánico menor, conocimiento de las leyes de tránsito, etc. A su vez, se ha venido trabajando con ChileValora para definir nuevos perfiles para otros puestos de trabajo en este tipo de empresas, para así, formalizar las competencias y conocimientos, y así, más adelante, exigir certificar en cada uno de ellos.

20. El Sr. Valenzuela solicita que se dimensione el fenómeno del ciclismo y las normas de este medio de transporte, ya que se debe generar un cambio de paradigma en la movilidad urbana, propone invitar a alguien de la institución que el representa para que pueda venir a exponer. El Sr. Roasenda alude que actualmente se han realizado algunos pilotos con racks frente a los buses, pero se quiere hacer uno más largo para ver el impacto real. Actualmente, se ve un fenómeno mayor por las bicicletas de arriendo, menciona que sería buena fecha que la próxima sesión viniera alguien del Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes para profundizar en este tema.
21. La sesión finaliza a las 17:27.