



transantiago

Carpeta de Sesión N° 38

Comité de Ministros Para el Transporte Urbano de Santiago

Santiago, 18 de mayo de 2006

001224

Siendo las 12:10 horas, en las dependencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se da inicio a la sesión N° 38 del Comité de Ministros Para el Transporte Urbano de Santiago, con la asistencia de:

- Sr. Sergio Espejo Yaksic, Ministro de Transportes;
- Sr. Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.
- Sr. Luis Klenner, en representante de la Ministra de Vivienda y Urbanismo.
- Sra. María Olivia Recart, Subsecretaria de Hacienda.
- Sr. Danilo Núñez Izquierdo, Subsecretario de Transportes.
- Sr. Alejandro Führer, en representación del Intendente Región Metropolitana.
- Sra. Ana Lya Uriarte, Directora Ejecutiva de CONAMA.
- Sr. Leonel Vivallos, en representación de la Directora de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas.
- Sr. Henry Malbrán Rojas, Secretario Ejecutivo Sectra.
- Sr. Fernando Promis Baeza, Coordinador de Transantiago.
- Sr. Pablo Rodríguez Olivares, Secretario Regional de Transportes.

Se da inicio a esta sesión, haciendo presente por parte del Coordinador de Transantiago, señor Fernando Promis Baeza, que los temas en tabla son:

- El Contrato del Administrador Financiero Transantiago (AFT)
- El Contrato de Prestación de los Servicios de Información y Atención a los Usuarios de Transantiago (SIAUT)
- Otros temas

En forma previa, el señor Claudio Juárez hace presente una aclaración relativa a una consulta que planteó en la sesión anterior de 20

de abril de 2006, relativa a si las Bases de la Licitación Siaut 2006 contemplan la obligación de almacenamiento de información para fines de estadística; a lo que aclara que su consulta se refiere a la obligación de almacenar información estadística y de administración de la flota.

Posteriormente, con el acuerdo de todos los presentes, el señor Ministro de Transportes, da por aprobada el acta de la sesión anterior, N° 37, de fecha 20 de abril del presente.

I. Administrador Financiero Transantiago (AFT)

A continuación el Coordinador de Transantiago inicia su exposición sobre el AFT, refiriéndose a los siguientes puntos:

En primer término hace presente el señor Coordinador que existe un retardo del calendario originalmente establecido en las Bases de Licitación AFT 2004, debido a que el AFT ha incurrido en el incumplimiento del Hito previsto para el día 22 de febrero de 2006, consistente en la instalación del equipamiento a bordo del 2% de la flota concesionada.

Consecuencia de lo anterior, se producirá un retardo en el cumplimiento tanto del Hito previsto para el día 23 de mayo, consistente en la existencia del 100% de la flota equipada; así como en la iniciación de la marcha blanca del sistema de pago integrado en metro y buses, prevista originalmente para el día 1° de julio.

Agrega que, en relación con el desarrollo del proyecto existen informes emitidos por Fundación Chile y por Aditiva S.A.. En el caso de Fundación Chile, se sugiere como fecha de inicio de la marcha blanca, fines de diciembre de 2006. Por su parte, Aditiva S.A. señala como fecha de puesta en marcha del 100% del equipamiento, el mes de marzo de 2007.

La señora Subsecretaria de Hacienda, consulta cómo se han previsto las eventuales dificultades que surgieran en el proceso de implementación del equipamiento a bordo en buses.

A lo anterior el señor Ministro, señala que los tiempos de implementación de equipamiento a abordó estaban establecidos sobre la base de que ésta se iniciaba en el mes de febrero de este año, no existiendo un plan explícito que previera un posible retardo.

A continuación el señor Coordinador de Transantiago señala que, con toda la información que se tiene a la fecha, se preparó un nuevo cronograma para el AFT, en el que se mantiene la secuencialidad lógica de cada etapa intermedia, que integra a Metro S.A. y que supone el inicio de un período de marcha blanca y que contempla las siguientes etapas:

Etapa 1: Agosto de 2005 a 1° de julio de 2006

- Proyecto definitivo e ingeniería de Detalle
- Red de comercialización alternativa

1° de julio de 2006

- Dos buses por cada tipo
- Totalidad de sistemas y software desarrollados para inicio de pruebas piloto.

Etapa 2: 1° de julio a 18 de diciembre

- Pruebas piloto y equipamiento masivo

Etapa 3: 18 de diciembre a 30 de enero

- Pruebas de plena carga, considera inicio de pruebas graduales de carga a partir del 15 de agosto.

Etapa 4: 1° de enero a 10 de febrero de 2007

- Marcha blanca pago en metro y buses con tarjeta multivía

Etapa de Régimen: 10 de febrero 2007

- Régimen: Tarifa integrada

El Ministro de Transportes señala que Transantiago está construido sobre la lógica de un conjunto de contratos, por lo que debe contarse con plazos para efectuar las coordinaciones necesarias con los operadores de vías. Señala que se ha podido advertir la voluntad del AFT en orden a no dificultar la mantención del equilibrio financiero y económico del Sistema.

El señor Ministro de Obras Públicas, hace presente que hay un conjunto de temas que definen la posibilidad que Transantiago funcione, señalando que lo esencial es el sistema de cobro integral de pago con Metro. Agrega que sin ello, no puede decirse que está en funcionamiento Transantiago. Señala que, resulta difícil de entender lo informado a través de la prensa, relativo a que el AFT ha señalado que estaría en condiciones de iniciar su funcionamiento.

Frente a lo anterior, el Ministro de Transportes señala que el cronograma previsto es secuencial y atendiendo a dicha naturaleza, resulta imposible que las obligaciones del AFT puedan ser cumplidas en este momento.

El señor Juárez, de la Dirección de Presupuestos, pregunta hasta que punto depende del AFT y de los operadores la instalación del equipamiento a bordo.

El Ministro de Transportes señala que el retardo depende fundamentalmente del AFT, en tanto a la fecha no tiene un "bus patrón", por otra parte informa que ya existen contratos suscritos entre el AFT y 4 operadores y que se espera que en lo inmediato se suscriban los restantes. Asimismo, señala que frente a los retardos del AFT, no se ha otorgado ningún instrumento jurídico de amarre, con la finalidad de dejar el margen correspondiente para negociar. Sin perjuicio de lo anterior y no obstante el otorgamiento parcial de períodos de cura solicitados por el AFT, se iniciarán los procesos sancionatorios que correspondan. Finalmente, señala que el sistema estaría operativo y homologable en el mes de diciembre de 2006.

El Ministro de Obras Públicas, señala que dada la situación anterior, lo que se está haciendo es lo más razonable. Se busca un acuerdo negociado para mantener el equilibrio económico. Asimismo, hace presente su inquietud referente a que el punto anterior tiene implicancias en los términos de retiro de los buses y de los ingresos de los operadores, preguntando cuál es la estrategia para mantener la confianza de ese sector.

El señor Ministro de Transportes responde que, se han sostenido conversaciones con los operadores, en el marco de una solución integral para todo el Sistema; concluyendo que en el caso en que no hubiera un acuerdo con los operadores, existe claridad en que este proyecto se funda en la idea que el Estado no efectúa aportes, por lo tanto cualquier eventual demanda que efectuaran los operadores, estaría dirigida al AFT y no al Estado. Todo ello, agrega, precisamente porque la idea es la protección del patrimonio fiscal y de sus intereses.

El señor Ministro de Obras Públicas hace presente la necesidad de sostener una conversación a este respecto con el Ministro de Hacienda.

El señor Ministro de Transportes responde que, dicha conversación se sostuvo tanto con el Ministro de Hacienda como con la señora Presidenta. Agrega que, si bien en términos jurídicos la única necesidad para Transantiago es la integración tarifaria, no puede dejarse de lado la

molestia de la ciudadanía, la que se compensaría a través de la tarifa y de la disminución de los tiempos de viaje.

En relación con lo anterior señala el Ministro que, actualmente la disminución del tiempo de viaje no es posible, agregando que en ningún caso puede perderse de vista que el transporte público es un medio de integración social y que Transantiago está construido sobre la base de cero costo fiscal. En esta lógica, un sistema de transporte público que signifique más costos en la tarifa de viaje o mayores tiempos de viaje, debe ser corregida ex ante.

El señor Ministro de Obras Públicas hace presente la necesidad de convocar a una reunión a la que concurran únicamente los ministros que integran el Comité, a fin de analizar las estrategias para abordar la actual situación.

El señor Secretario Regional de Transportes, consulta en relación con el máximo número de buses que diariamente quedarían fuera de circulación por efectos de la implementación del equipamiento a bordo, ya que la salida de 200 buses diarios, impactaría en la oferta de servicios de transporte público.

El señor Coordinador de Transantiago, hace presente que 200 buses diarios es el número máximo previsto y que con un menor número igualmente se cumple con el plazo previsto para el mes de diciembre próximo.

II. Licitación SIAUT 2006

A continuación, el señor Coordinador expone sobre el proceso de Licitación SIAUT 2006, recientemente adjudicado a la empresa Comicro S.A..

Señala en primer término que Comicrom S.A. ha presentado la oferta económica más baja, de 633.982 UF. Agrega que se presentaron 4 ofertas:

- J.Walter Thompson Chilena SAC,
- Telefónica CTC Chile S.A.,
- Comicrom S.A. y
- Quintec S.A., ésta última declarada técnicamente no aceptable, por tener un promedio inferior a 2.

El señor Ministro de Obras Públicas, consulta sobre el mecanismo de adjudicación a la oferta más barata.

A lo anterior el señor Ministro de Transportes señala que, en primer término se efectuó una evaluación técnica de los ámbitos tecnológicos y comunicacionales de cada oferta, asignándoseles una ponderación y una calificación; en esta calificación Comicrom S.A. obtuvo nota 2,02, J. Walter Thompson Chilena S.A. obtuvo nota 2,20 y Telefónica Empresas CTC Chile S.A. obtuvo una nota 2,1.

El señor Coordinador de Transantiago, complementa lo anterior señalando que para dicha calificación técnica se contó con la asesoría de expertos del área comunicacional y tecnológica.

La señora Subsecretaria de Hacienda consulta si los concesionarios tendrán sus propias campañas publicitarias.

A lo que el señor Ministro de Transportes responde que a la fecha solo la sociedad concesionaria Su Bus S.A. ha implementado una campaña publicitaria. Agregando que la idea es que cualquier campaña que se efectúe sea coherente con el SIAUT. Además el Estado debiera eventualmente implementar otras campañas en relación al tema.

III. Varios

3.1. Oficina de Reconversión Laboral.

En primer término el señor Ministro de Transportes señala que en conjunto con el Ministerio de Hacienda se ha estado trabajando en un Sistema de Compensaciones para Transantiago y que ya existe una oficina instalada en la calle Manuel Rodríguez para tales fines.

Fundamentalmente, señala el Ministro, esta oficina estará a cargo de efectuar un catastro de las personas que han cesado en su fuente laboral y de implementar programas de capacitación.

3.2. Duración de tiempos de viaje.

A continuación el señor Ministro Espejo señala que, en cuanto al tema terminales, para reducir los tiempos de viaje sólo quedarían dos espacios:

- El primero, relativo al tiempo de trasbordos.
- Y por otra parte, el tiempo de viaje en Troncales.

En relación con este último punto señala que, se va a evaluar la posibilidad de implementar vías segregadas, dando continuidad por ejemplo a la segregación de la Alameda; en tanto es necesario que el flujo de los servicios troncales sea fluido en hora punta.

Agrega que, otro tema es el tiempo de trasbordo, ya que con el dispositivo de validación de la tarjeta multivía puede producirse congestión a bordo. Esto, sin considerar los problemas de evasión.

El Ministro, señor Bitrán, señala que debiera haber un fiscalizador en los paraderos.

El Ministro, señor Espejo señala que, lo anterior es sin perjuicio que se introduzca una modificación en las Estaciones Intermodales, ya que

además del tema de la evasión, se trata de un sistema que es manifiestamente más lento.

El señor Juárez señala que, una posibilidad podría ser el pago de la tarifa abajo del bus.

El Ministro Espejo señala que ello podría implementarse al menos en las estaciones de trasbordo de los servicios troncales, ya que en el caso de los servicios alimentadores ello es más complejo.

El representante de la Coordinación de Concesiones señala sobre la materia en discusión que, al menos en las estaciones de trasbordo, éste es un tema mayor, que ya ha sido discutido alguna vez.

A lo anterior, el representante de Concesiones señala que el diseño de las estaciones no es compatible con ello.

El señor Juárez, señala que este es un tema complicado, ya que cambiar un sistema diseñado para efectuar el pago a bordo, es complejo.

El señor Secretario Ejecutivo de Sectra señala que la decisión de la forma de pago dice relación con el sistema de pago por pasajero transportado. Hace presente que en la lógica del pago por bus kilómetro se había pensado que cuando en un paradero pasaran solo buses de una misma unidad de negocio, el usuario pagaba al momento de ingresar al paradero. El tema, señala el señor Malbrán, es que en todos los lugares donde existe esta forma de pago se utiliza el sistema de bus kilómetro.

Además, señala el señor Malbrán que, esto tampoco es posible en todos los paraderos de los servicios troncales, por ejemplo, no podría implementarse en un paradero donde a veces pueden que no suban más de 10 personas. Y por otra parte, un sistema dual, que permita el pago a bajo y arriba del bus, es muy caro.

3.3. En relación con mesa de trabajo con municipios

Se informa sobre la constitución de una mesa de trabajo con los municipios, para resolver 3 temas que retardan la Etapa de Régimen. Esta mesa se constituyó hace ya dos semanas y en ella trabajan Transantiago, la Seremitt y los municipios. Los temas materia de discusión son:

- Definición de recorridos de Alimentadores.
- Definición de paraderos en Régimen.
- Definición de terminales en Régimen, existen 3 terminales que ya están aprobados y se espera que prontamente se aprueben 10 más.

El señor Secretario Regional, hace presente que tendrán que acclerar el proceso para tener definidos los recorridos de los alimentadores al más breve plazo posible.

El representante de la Coordinación de Concesiones hace presente que en las estaciones de trasbordo existen algunas dificultades, relativas a desvíos de tránsito específicamente, en los que se está pidiendo rediseño, por lo que es importante que estos temas se discutan en la mesa.

El Secretario Regional señala que dichos temas ya han sido discutidos.

3.4. Mesa de trabajo de Infraestructura (SERVIU, Obras Públicas, Sectra Y Transantiago)

El Coordinador, señor Promis, señala que esta mesa ha estado trabajando y hace presente sus dudas en relación con los tiempos en que se resuelven los temas, señala que por ejemplo en el caso de estaciones de trasbordo comprometidas para 6 meses más, llevan más de 1 mes desde la

publicación en el Diario, con observaciones pendientes de los municipios de Las Condes, Providencia y Ñuñoa.

En razón de lo anterior, se solicita informar al inspector fiscal de esas obras.

El señor Claudio Juárez, plantea 3 dudas en relación del número de viajes escolares:

- a. Implicancia en Etapa de Régimen.
- b. Si éstos se encuentran contemplados en las Bases de Licitación Transantiago 2003.
- c. Implicancia en la tarifa adulto

A lo anterior el señor Ministro señala que no existe implicancia en la Etapa de Régimen.

El Secretario Regional de Transportes, señala al respecto que precisamente en resguardo de la Etapa de Régimen, se ha previsto la posibilidad de establecer restricciones si el número de viajes escolares diarios excediera el 20% de la utilización total del transporte público de pasajeros.

Siendo las 13:45 horas se pone término al presente Comité.