

**ACTA N° 110, TRIGÉSIMA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

**ASISTENTES:**

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

**Jefe de la División de Transporte Público Regional:** Cristián López Ugalde.

**Coordinadora Técnica de la División de Transporte Público Regional:** Gabriela Guevara Cue.

**Encargado de Desarrollo de la División de Transporte Público Regional:** Roberto Villalobos Román.

**Encargado de Transporte Público de la SEREMITT de la Región de Los Lagos:** Adrián Peña Jara.

**Encargado de Vialidad Urbana de la SEREMITT de la Región de Los Lagos:** Héctor Castro Aburto.

**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:** Sala de reuniones de la División de Transporte Público Regional (Amanda Labarca N° 124, piso 11, Santiago).

**FECHA:** 12 de septiembre de 2016.

**HORA:** 14:45 a 16:45 horas.

**TABLA TRIGÉSIMA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
DEL PANEL DE EXPERTOS, 12 DE SEPTIEMBRE DE 2016**

**Temas a tratar:**

1. Solicitudes de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenidas en los Oficios DTPR N° 6.409 y DTPR N° 6411, ambos de 6 de septiembre de 2016, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, relativas a la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros de las comunas de Castro y Quellón, como consecuencia del establecimiento de los respectivos perímetros de exclusión. Se solicita el pronunciamiento del Panel, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, letra f), de la Ley N° 20.378.

- 
2. Revisión de observaciones al informe ejecutivo del estudio bianual referido en el inciso tercero del artículo tercero transitorio de la Ley N° 20.378, presentado por CTS EMBARQ México.

**Desarrollo de la Sesión:**

1. Se da inicio a la sesión siendo las 14:45 horas. Se deja constancia que, en días previos a la sesión, el Secretario Abogado del Panel remitió digitalmente a los panelistas los Oficios DTPR N° 6.409 y DTPR N° 6411, junto a los antecedentes anexos a éstos. Así, la presente sesión tiene por objeto que los profesionales de la DTPR y de la Secretaría Regional Ministerial (SEREMITT) de Los Lagos expongan dichos antecedentes, especialmente en lo que respecta a la cuantificación económica de las propuestas de mejora de los sistemas de transporte público de las comunas de Castro y Quellón, de manera que el Panel pueda resolver sus inquietudes, si las hubiere, y emitir un pronunciamiento sobre lo solicitado.
2. Iniciada la sesión por parte del Presidente del Panel, el Jefe de la DTPR presenta a los funcionarios que asisten a la sesión. Don Adrián Peña Jara y don Héctor Castro Aburto, Encargados de Transporte Público y de Vialidad Urbana de la SEREMITT de Los Lagos, respectivamente, asumen la labor de exponer las principales características de los señalados perímetros de exclusión, estructurando su presentación de la siguiente manera:
  - a. Respecto al perímetro de exclusión de Castro: Se señala que para la determinación del monto de subsidio se consideraron los datos del Estudio de Demanda elaborado por CIS Consultores el año 2013, titulado "*Caracterización del Transporte Público Rural en la X Región y Mediciones de Demanda de Pasajeros en Servicios de Transporte Público Urbano y Rural en las Provincias de Chiloé y Palena*".

Adrián Peña hace un diagnóstico de la situación actual del transporte público mayor en la comuna, señalando que operan 40 buses, distribuidos en dos líneas y que su competencia está dada por 349 taxis colectivos de 9 líneas. Muestra una imagen de la cobertura actual del sistema y Juan Enrique Coeymans consulta por la falta de recorridos hacia el norte de la comuna, ante lo cual se le responde que precisamente el establecimiento de un nuevo servicio hacia ese sector sería una de las mejoras que se pretende establecer con el perímetro de exclusión.

Sobre la base de la cuantificación de costos, asociado a las propuestas de mejora, se indica que el monto total de subsidio anual sería de 214 millones de pesos, aproximadamente, dividido entre las dos líneas de transporte público mayor que actualmente operan en la comuna.

Se muestra información referida a la dinámica de viajes en el transporte público mayor (generación/atracción) y se reportan los resultados del estudio elaborado por Aristo Consultores el año 2015, titulado "*Medición de Variables de Operación y Percepción Usuaria del Transporte Público Mayor de Puerto Montt, Osorno y Chiloé*", en lo referido a las imágenes asociadas al sistema, a las razones para no usar dicho servicio y la percepción usuaria respecto a la cobertura geográfica, cobertura horaria, tarifas y frecuencias.

En cuanto a las propuestas, Héctor Castro señala que éstas corresponden a la extensión de la red en 4,9 km (lo que implica un

*M*

122% de kilómetros adicionales), a la ampliación de la cobertura horaria (desde las 06:00 a las 21:00 horas), al mejoramiento de las frecuencias mediante el aumento del número de salidas y al establecimiento de un sistema de información visual y tecnología.

Se muestran imágenes de las modificaciones de trazados y de los nuevos servicios, así como planillas con las modificaciones a los horarios de operación y frecuencias. Por último, se presentan imágenes del sistema de información visual a implementar.

En cuanto a la distribución de costos, se señala que la reducción de la antigüedad de los buses representa un 33,76%, los descuentos tarifarios un 20,63%, los kilómetros adicionales un 19,64%, la tecnología un 15%, el Sistema de Información Visual un 2,53% y otras medidas un 8,44%.

- b. Respecto al perímetro de exclusión de Quellón: Para la determinación del monto de subsidio también se consideraron los datos del Estudio de Demanda elaborado por CIS Consultores el año 2013, titulado "*Caracterización del Transporte Público Rural en la X Región y Mediciones de Demanda de Pasajeros en Servicios de Transporte Público Urbano y Rural en las Provincias de Chiloé y Palena*".

Adrián Peña hace un diagnóstico de la situación actual del transporte público mayor en la comuna, señalando que operan 17 buses, pertenecientes a una empresa operadora (debido a la fusión de dos empresas) y que su competencia está dada por 114 taxis básicos y 30 taxis ejecutivos, no existiendo el servicio de taxis colectivos.

Sobre la base de la cuantificación de costos, asociado a las propuestas de mejora, se indica que el monto total de subsidio anual sería de 92 millones de pesos, aproximadamente, para la única empresa de transporte público mayor que opera en la comuna.

Se muestra información referida a la dinámica de viajes en el transporte público mayor (generación/atracción) y se reportan los resultados del estudio elaborado por Aristo Consultores el año 2015, titulado "*Medición de Variables de Operación y Percepción Usuaria del Transporte Público Mayor de Puerto Montt, Osorno y Chiloé*", en lo referido a las imágenes asociadas al sistema, a las razones para no usar dicho servicio y la percepción usuaria respecto a la cobertura geográfica, cobertura horaria, frecuencias, antigüedad de los buses y tarifas.

En cuanto a las propuestas, Héctor Castro señala que éstas corresponden a la extensión de la red en un 33% de kilómetros adicionales, a la ampliación de la cobertura horaria (desde las 06:00 a las 20:00 horas), al mejoramiento de las frecuencias mediante el aumento del número de salidas y al establecimiento de un sistema de información visual y tecnología.

Se muestran imágenes de la modificación del trazado existente y del nuevo servicio que se propone (expreso), así como planillas con las modificaciones a los horarios de operación y frecuencias. Por último, se presentan imágenes del sistema de información visual a implementar.

En cuanto a la distribución de costos, se señala que la reducción de la antigüedad de los buses representa un 38%, los descuentos tarifarios un



21%, los kilómetros adicionales un 15%, la tecnología un 15%, el Sistema de Información Visual un 2% y otras medidas un 9%.

3. Durante la exposición de los funcionarios de la SEREMITT y una vez finalizada ésta, los panelistas formularon algunas preguntas:
  - a. Respecto a la antigüedad de los buses que operan en Castro: Juan Pablo Montero pregunta por los años de los buses más viejos, considerando que la edad promedio informada es de 17 años. Se le señala que hay buses de 22 años, camino a los 23, que es cuando deben salir de circulación.
  - b. Respecto a la competencia de los taxis colectivos en Castro: Patricio Rojas pregunta si se contemplan ajustes al servicio de taxis colectivos. Adrián Peña señala que se ha establecido contacto con los dirigentes, con el objeto de iniciar conversaciones destinadas a ordenar el sector, atendido que en la actualidad no se cumplen los recorridos existentes. Juan Pablo Montero pregunta si la idea es que dicho servicio sea complementario al de transporte público mayor o alternativo y se le señala que la idea es que sea una alternativa válida, con servicios más ordenados.
  - c. Respecto al sistema de transporte público mayor de Quellón: Juan Enrique Coeymans pregunta si la vía principal por la que circulan los buses es compartida con los autos y le aclaran que sí. Señala que eso influye en la velocidad y agrega que hay estudios que señalan que la percepción de los tiempos de espera es 2,5 veces superior a la real. Adrián Peña señala que se está trabajando en eliminar estacionamientos, para mejorar la velocidad de circulación.
- Por otra parte, Patricio Rojas pregunta por las frecuencias que contempla el perímetro de exclusión. Se responde que sería de 3 buses por hora para el servicio expreso y 6 por hora para el servicio actual.
- d. Respecto a la inexistencia de taxis colectivos en Quellón: Juan Pablo Montero consulta por qué no ha surgido el negocio del taxi colectivo. Se le aclara que ello se debe a las leyes de congelamiento y que en el caso de Castro los colectivos ya operaban con anterioridad a dicha medida.
- e. Respecto a las modificaciones del recorrido actual de Quellón: Juan Enrique Coeymans comenta que podría haber sido buena opción mejorar el recorrido existente simplificándolo, pero se le responde que las variaciones que éste tiene se deben a la falta de planificación urbana del sector y a la existencia de una sola vía de acceso a uno de los sectores servidos.
4. Los panelistas deliberan sobre las modificaciones a los servicios de transporte público de las comunas de Castro y Quellón como consecuencia del establecimiento de los respectivos perímetros de exclusión y sobre la cuantificación de los costos involucrados en las propuestas de mejora de dicho sistema, concluyendo que la metodología, condiciones y términos de la implementación de tales modificaciones resultan razonables y pertinentes, instruyendo que este pronunciamiento se comunique por escrito, mediante oficio dirigido a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.
5. Continuando con la sesión, se retiran los funcionarios de la DTPR y de la SEREMITT de Los Lagos y se incorporan Felipe Scholz Durán (funcionario

*M*

del DTPM) y María José Huerta Cortés (funcionaria del Ministerio de Hacienda), para la revisión de las observaciones al informe ejecutivo del estudio bianual referido en el inciso tercero del artículo tercero transitorio de la Ley N° 20.378, presentado por CTS EMBARQ México.

Los panelistas y la representante del Ministerio de Hacienda, en su rol de contraparte técnica del estudio, manifiestan sus observaciones al informe, referidas principalmente a algunos aspectos de los apartados “*Proyecciones 2016-2018*”, “*2.4. Indicadores del indexador de precios*”, “*3.1. Elementos de incertidumbre para el 2018*”, “*3.2. Demanda e Ingresos*”, “*3.3. Costos del sistema*”, “*3.5. Subsidio*”, “*4.1. Pagos a los operadores de autobuses*”, “*4.4. Efecto de la evasión*” y “*5. Conclusiones del estudio*”.

Se toma nota de las observaciones formuladas y se instruye remitirlas al consultor a más tardar el día viernes 16 de septiembre.

6. Sin haber más temas que tratar, los panelistas ponen término a la Trigésima Primera Sesión Extraordinaria, siendo las 16:45 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