

**ACTA N° 154, CUADRAGÉSIMA OCTAVA 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 Regional (DTPR):** señores Roberto Villalobos, Raúl Fernández y Gerardo Ayala.

**De la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso:** Secretario Regional Ministerial señor Gerard Oligier, y los señores Pablo Ulloa y Pablo Ávalos, como analistas técnicos.

**Secretarios Abogados del Panel:** Ximena Betancour M.

**LUGAR:** División de Transporte Público Regional (Amunátegui N° 232, piso 11, Santiago).

**FECHA Y HORA:** 17 de diciembre de 2018, entre 09:00 y 11:00 horas.

**TABLA CUADRAGÉSIMA OCTAVA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS, 17 DE DICIEMBRE DE 2018**

**Temas a tratar:**

1. Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en el Oficio Ord. DTPR N° 7602, de 22 de noviembre de 2018, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, relativa a la actualización del subsidio que se otorga a las empresas de transporte público que operan dentro de la zona regulada de Antofagasta. Se solicita el pronunciamiento del Panel, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, letra f), de la Ley N° 20.378.
2. Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en el Oficio Ord. DTPR N° 7912, de 11 de diciembre de 2018, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, relativa a la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Calama, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión.
3. Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en el Oficio Ord. DTPR N° 7760, de 03 de diciembre de 2018, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, relativa a la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros del Gran Valparaíso y las comunas de Quintero y Puchuncaví, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión.

**Desarrollo de la Sesión:**

1. Se da inicio a la sesión siendo las 09:00 horas, comenzando la exposición el señor Roberto Villalobos, relativa al numeral 1 de la tabla, sobre la ciudad de Antofagasta.
2. Se deja constancia que, en días previos a la sesión, el Secretario Abogado del Panel remitió digitalmente a los panelistas el Oficio DTPR N° 7602, junto a los antecedentes anexos al mismo. Así, la presente sesión tiene por objeto que los profesionales de DTPR expongan sobre dichos antecedentes, especialmente en lo que respecta a la actualización del monto de subsidio, al existir un nuevo estudio de demanda disponible para el sistema de transporte público de la ciudad de Antofagasta, de manera que el Panel pueda resolver sus inquietudes, si las hubiere, y emitir un pronunciamiento sobre lo solicitado.

3. Don Roberto Villalobos expuso brevemente sobre los perímetros de exclusión y cuáles son los objetivos de las modificaciones que se efectúan. Señaló que, dado que han pasado más de 7 años desde que se inició el subsidio por compensación de rebaja tarifaria en los servicios licitados, y que se cuenta con información adicional que sustenta la evolución de la demanda, es necesario actualizar estos valores. Agregó que la metodología utilizada para la actualización fue la aprobada por el Panel de Expertos denominada “Metodología para la actualización del subsidio que aplica en zonas geográficas definidas en el artículo 3, letra b, de la ley N°20.378”, de mayo de 2013, aprobada a través de Oficio N° 1 de 2013 del Panel de Expertos de la Ley 20.378. Indicó que, luego de aplicar la metodología señalada, el aumento de subsidio para el sistema sería de un 11,7% con respecto al actual subsidio, que corresponde a 463 millones de pesos anuales. Se presentaron distintos análisis y datos respecto al aumento de la demanda, aumento de kilómetros, aumento de flota de buses y otras variables relevantes. Asimismo, se detalla la evolución de las flotas y los subsidios actuales.
4. Los panelistas deliberan sobre la presentación realizada, concluyendo que, dada la información y datos disponibles, la metodología, las condiciones y términos de la implementación de la actualización resultan razonables y pertinentes. Dado lo anterior, se instruyó al Secretario Abogado que este pronunciamiento se comunique por escrito, mediante oficio dirigido a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.
5. Luego, se revisó el segundo punto de la tabla, relativo a la petición contenida en el Oficio Ord. DTPR N° 7912, de 11 de diciembre de 2018, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, sobre la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros de la ciudad de Calama, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión. El equipo de DTPR expuso los antecedentes relacionados con la negociación que hubo con los operadores y el acuerdo para la implementación de las modificaciones en el perímetro de exclusión de Calama, señalando mediante el Oficio Ordinario N° 11, de 2017, del Panel de Expertos, que validó la implementación, y, dado ello, se establecieron condiciones de operación para la zona de Calama en el mes de febrero del año 2018, éstas fueron dejadas sin efecto por Resolución Exenta N° 2882, del presente año, con el fin de revisar y tener certeza de que lo acordado anteriormente cumplía con la idónea y eficiente administración de los recursos públicos y considerando las restricciones presupuestarias vigentes.  
Indicaron que se retomó el proceso de negociación, el que concluyó en el mes de noviembre recién pasado. Al respecto, el equipo DTPR mencionó que en dicho proceso se disminuyeron las exigencias a los operadores, sin embargo, se fortalecieron las puntas de las mañanas y las extensiones de horario en las tardes. El objetivo de ello fue mantener una frecuencia constante y uniforme durante el día.

Hicieron presente, a su vez, que, si bien los lineamientos establecidos por el Ministerio de Hacienda son utilizar al menos el cincuenta por ciento del subsidio total para rebajas tarifarias, ello no siempre tiene sentido, pretendiendo la División de Transporte Público Regional, en esta ocasión, maximizar la cobertura de horario y de zonas geográficas.

Asimismo, el equipo DTPR manifestó que se efectuó una encuesta de percepción a los usuarios de este sistema de transporte, la que concluyó una preferencia de la comunidad a la mejora del servicio y la seguridad, no existiendo observaciones respecto del monto de la tarifa actual.

Al respecto, el Panel resuelve que no es razonable que el subsidio se destine a la rebaja de la tarifa, porque ya es muy barata actualmente. Señalaron que no perciben beneficios en subsidiar el precio, sino que es una mucho mejor opción que el subsidio favorezca una mayor calidad del servicio, incluyendo tecnologías más avanzadas, y aumento de frecuencia. En razón de este criterio, el Panel concluyó que no tiene

observaciones que formular, aprobando la implementación expuesta por el equipo de DTPR.

6. Finalmente, se revisó el tercer punto de la tabla de la sesión de hoy, relativa al requerimiento contenido en el Oficio Ord. DTPR N° 7760, de 03 de diciembre de 2018, de la División de Transporte Público Regional, sobre la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros del Gran Valparaíso y las comunas de Quintero y Puchuncaví, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión.

Toma la palabra el señor Pablo Ulloa, quien presenta el diagnóstico del transporte público mayor para el área del Gran Valparaíso y el transporte público mayor para Trolebuses de Chile. Indicó que el transporte público mayor prestado con buses en el Gran Valparaíso, presenta algunas deficiencias en sus servicios, las cuales han sido identificadas en el Estudio de Diagnóstico. Las principales deficiencias tienen relación, en síntesis, con falta de servicios de inyección en horario punta mañana para sectores descritos en el informe, la nula información al usuario, el inexistente beneficio al adulto mayor y la metodología actual de fiscalización y control de los servicios.

Posteriormente presenta un conjunto de propuestas y acuerdos en base al diagnóstico realizado. Se proponen servicios inyectores detallados que permiten mejorar la accesibilidad al servicio por parte de los usuarios en zonas altas y, a su vez, mejorar el tiempo de ciclo de los buses al generar trazados más cortos que permitan en estos horarios retornar de forma más rápida a zonas altas.

En cuanto a las mejoras en tecnología, se encuentra la incorporación de led frontal para los nuevos trolebuses que ingresen al sistema, GPS Online y equipamiento que permita el pago electrónico.

Respecto a la tarifa de adulto mayor, se ha llegado al acuerdo de implementar esta tarifa, que será igual a la tarifa local de cada servicio, esto financiado mediante el alza de \$10 al inicio del Perímetro de Exclusión para todos los servicios.

Señalaron que se llegó a acuerdo en la implementación de un sistema de recaudo electrónico, que deberá estar operativo al tercer año de operación. Este sistema sería desarrollado por los operadores, quienes deberán presentar mensualmente avances al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Con relación a la infraestructura para transporte público, se trabajó en conjunto con Planificación y Desarrollo y el Municipio de Valparaíso en una red de refugios peatonales y señalética para los servicios.

Se llevaría a cabo una implementación gradual de la tecnología relacionada a señalética led frontal y cámaras de seguridad, las cuales tendrían que estar implementadas y operativas en un 100% de la flota al tercer año, una vez firmado el contrato de prestación de servicio entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los Operadores de Transporte Público del Gran Valparaíso.

Con respecto al transporte público mayor prestado mediante Trolebuses de Chile S.A., se indicó que aquél presenta ciertas deficiencias en la prestación de su actual servicio, detectado en el estudio de Diagnóstico. Las principales deficiencias tienen relación con la cobertura del servicio actual, la operación de lunes a sábado, antigüedad del sistema de transmisión eléctrica y la información al usuario. En conjunto a lo anterior existe una desventaja frente a los servicios TMV, la cual tiene relación con la tarifa cobrada.

Por otro lado, se plantea que los trolebuses volverían a operar el trazado por Avenida Pedro Montt, con su servicio 801, sumado a esta extensión de trazado se encuentra un nuevo plan de operación que abarca los 6 días de la semana para ambos servicios.

En cuanto a las mejoras en tecnología se encuentra la incorporación de led frontal para los nuevos trolebuses que ingresen al sistema, GPS Online y validador para pago homologado a Metro Valparaíso.

Con relación a la infraestructura para transporte público, se está trabajando en conjunto con Planificación y Desarrollo y el Municipio de Valparaíso en una red de refugios peatonales y señalética para los servicios de Trolebuses. Además de lo anterior, Metro Valparaíso, con financiamiento del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, está llevando a cabo los estudios para realizar la extensión de la catenaria y el burladero específico para llevar a cabo la integración con Trolebús y Metro Valparaíso.

Por último, se llevará a cabo una renovación gradual de la infraestructura tecnológica, que incluye catenarias y transformadores o rectificadoras de la sub estación eléctrica con el fin de asegurar la operación de los servicios de Trolebuses durante la vigencia del Perímetro de Exclusión.

Luego de la exposición, se efectúan múltiples consultas e intercambio de opiniones entre los panelistas y los profesionales de DTPR. Estos últimos expresaron que la clase política es partidaria de los trolebuses, especialmente por el valor simbólico que otorgan a la zona. Añadieron, que el servicio tiene importancia del punto de vista patrimonial y también por la experiencia que tiene para el usuario, a quien otorga un mejor servicio.

El señor Villalobos agregó que los dueños del trolebús han ofrecido aumentar cobertura hacia Pedro Montt, entregando mayor cantidad de kilómetros, a fin de compensar el incremento en los costos.

El señor Juan Pablo Montero señaló que el Panel debe velar por la rentabilidad del negocio. No obstante, indicó que la ventaja que otorga el servicio de trole es que efectúa servicios cortos, con una buena frecuencia. Agregó que se trata de una unidad de negocio particular, por cuanto otorga un servicio más cómodo, cumple en frecuencias y se ajusta a la legislación laboral.

Por su parte, el señor Claudio Agostini planteó que el sistema de trole es caro, por lo que estima que no es conveniente subsidiarlo como transporte público, aun cuando el aumento de subsidio que se propone es bajo. Agrega que el transporte público debe ser eficiente, y los troles no entran dentro de ese criterio, por lo que manifestó no estar de acuerdo con el subsidio si es un servicio caro, y traería solo un beneficio en su valor patrimonial. Propuso que se licite el servicio.

Luego de deliberar, el Panel, a través de su Presidente, don Juan Enrique Coeymans, definió que la propuesta debe evaluarse socialmente, de acuerdo a su mérito, siendo importante diferenciar los costos de las inversiones de la parte operacional. Es decir, que las inversiones que se requieran respecto del servicio de trolebús para ampliar su cobertura – que implica un alto costo en extensión de catenarias - debe hacerla el dueño de aquéllos, y no aplicar subsidio al respecto.

7. Finalmente, el Panel concluyó que, dada la información y datos disponibles respecto del servicio de transporte público mayor prestado con buses en el Gran Valparaíso, la metodología, las condiciones y términos de la implementación de la actualización resultan razonables y pertinentes, por lo que no existen observaciones que formular. Sin embargo, según la información entregada por los representantes de DTPR respecto al transporte público mayor prestado mediante Trolebuses, el Panel manifiesta que existirían externalidades positivas asociadas al uso de trolebuses, que podrían justificar avanzar con las propuestas que le fueron presentadas al Panel. Sin embargo, no se entregó una evaluación formal de dichas externalidades, por lo tanto, no es fácil para el Panel estar plenamente de acuerdo con lo propuesto. Entonces, en la medida que las externalidades sean efectivamente importantes, las propuestas presentadas resultarían adecuadas. El Presidente del Panel instruyó a la Secretaria Abogado que este pronunciamiento se comunique por escrito, mediante

oficio dirigido a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

8. Por último, se efectúa la exposición sobre la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros de las comunas de Quintero y Puchuncaví, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión.

Continúa con la palabra el señor Pablo Ávalos, quien expuso que, dentro del marco de la implementación del Perímetro de Exclusión para las comunas de Quintero – Puchuncaví, se realizó el informe de diagnóstico presentado en la sesión, en el cual se describen las condiciones actuales del sistema de transporte público mayor de las comunas señaladas, con el objetivo de generar un contexto sobre el cual trabajar en la elaboración de medidas operacionales que ayuden a mejorar el nivel de servicio que se presta en la actualidad a los usuarios.

Añadió que, para la confección del diagnóstico, se realizó un levantamiento de información respecto a las condiciones de operación actuales del transporte público mayor de las comunas, utilizando información proveniente del estudio de Demanda realizado para los servicios urbanos del Gran Valparaíso y servicios rurales de Quintero durante el año 2015-2016. También se recogieron las inquietudes y requerimientos de las autoridades de la comuna de Quintero y Puchuncaví, información que permitió realizar un ordenamiento de los servicios actuales, para ser puesto en marcha en el Perímetro de Exclusión.

Sobre los actuales operadores de los servicios de transporte público mayor, indicó que están conformados por 3 empresas, Empresa de Transportes y Servicios Rurales Sol del Pacífico S.A, Empresas de Transportes Costa Bus Ltda. y Empresa de Transporte Transrural Valparaíso S.A. Las 2 primeras poseen en total 4 trazados, los cuales comparten terminales. Empresas aquéllas que poseen una flota de 161 buses, para todos sus servicios, siendo la flota observada en el estudio de demanda igual a 74 buses, con una antigüedad promedio de 8,3 años. La Empresa de Transporte Transrural Valparaíso S.A es una empresa inscrita, según lo establecido en la normativa vigente, como prestadora de servicios rurales a contar de septiembre del año 2016, la cual opera entre Valparaíso y Horcón. Dado que es un servicio con inscripción reciente, agregó el señor Ávalos que no se cuenta con datos reales de su operación y demanda de pasajeros.

Manifestó que la confección del estudio permitió detectar problemas puntuales de cobertura y frecuencia, siendo los últimos a los cuales tanto las autoridades comunales como los vecinos, hacen más hincapié en que, si bien los servicios están presentes durante horarios punta y valle, existen exigencias en cuanto a aumentar frecuencia con destino a Valparaíso, en horarios punta, y en generar una salida en horarios nocturno con destino a Puchuncaví (Horcón). Estos problemas se generarían dado que con pocos servicios se da cobertura a una amplia zona geográfica.

Este estudio dejó de manifiesto la necesidad de contar con un terminal regularizado en la comuna de Quintero, que facilitaría, a futuro, la implementación de nuevos servicios con menores trazados y tiempos de ciclo, optimizando, a su vez la explotación de la flota por parte de los Operadores de Transporte. Conjuntamente a lo anterior, estimó el señor Ávalos, que ello puede ser solucionado con una adecuada gestión y explotación de la flota existente.

El representante de DTPR Región de Valparaíso indicó que las propuestas de mejoras se enfocan en agrupar y rebajar la tarifa de los actuales servicios, fortalecer la cobertura horaria en tramos de alta demanda matinal con servicios directos desde Quintero y Puchuncaví, y la creación de un servicio nocturno desde Valparaíso hacia Quintero. Por otro lado, manifestó que se realizarán servicios por un nuevo trazado, que acerca a los usuarios de Quintero y Puchuncaví a los centros urbanos de Viña del Mar.

Añadió que se incorporará tecnología en la operación de servicios, con el fin de mejorar los sistemas de explotación de buses, que se relaciona con la incorporación de GPS online y contador de pasajeros. Ello, será acompañado por una propuesta de SIV (Sistema de Información Visual), que generaría un ordenamiento visual de la empresa y de sus servicios. Y, finalmente, se ejecutarían obras de infraestructura de apoyo al transporte público, específicamente, refugios peatonales, en la comuna de Quintero, y medidas de gestión asociada a demarcación de vías, entre otras.

9. Después de la deliberación de los integrantes del Panel, concluyen que, dada la información y datos disponibles, la metodología, condiciones y términos de la implementación de la actualización resultan razonables y pertinentes. Dado lo anterior, se instruyó al Secretario Abogado que este pronunciamiento se comunique por escrito, mediante oficio dirigido a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.
10. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Cuadragésima Octava Sesión Extraordinaria, siendo las 11:00 horas.



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



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



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