

**ACTA N° 223, SEXAGÉSIMA QUINTA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

**ASISTENTES:**

**Panelistas:** Claudio Agostini González, Jorge Hermann Anguita y Eduardo Saavedra Parra.

**En representación de la División de Transporte Público Regional:** Alan Sepulveda, Diego Espinoza, Roberto Villalobos y Nicolas Esperguiel.

**En representación de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana:** Roberto Santa Cruz, Mariel Prucnal, Claudia Zarate.

**Secretario Abogado del Panel:** Francisco Villegas V.

**LUGAR:** Por medios telemáticos – videoconferencia

**FECHA Y HORA:** 31 de marzo de 2023, a las 15:00 horas.

**TABLA SEXAGÉSIMA QUINTA SESIÓN EXTRAORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (31 DE MARZO DE 2023)**

**Tema a tratar:**

**1.** Exposición por parte de los profesionales de la División de Transporte Público Regional, sobre planteamientos relativos a:

**1.1.** Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en los oficios N° 5431/2023 DTPR, de fecha 23 de febrero de 2023, de la División de Transporte Público Regional, sobre la solicitud de reconsideración de pronunciamiento respecto de plazos de vigencia del Perímetro de Exclusión de Villarrica, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, letra f), de la Ley N° 20.378.

**1.2.** Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en el oficio N° 8616/2023 DTPR, de fecha 27 de marzo de 2023, de la División de Transporte Público Regional, sobre la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación de los servicios del transporte público remunerado de pasajeros respecto del perímetro de exclusión en la zona Sur Poniente de la Región Metropolitana, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, letra f), de la Ley N° 20.378.

**2.** Para discusión y decisiones.

## **Desarrollo de la Sesión:**

Siendo las 15:00 horas, comienza la sesión. Se deja constancia que tanto los panelistas, como el Secretario Abogado y todos los representantes intervinientes de la SEREMITT y de la División de Transporte Público Regional, asistieron a la misma a través de medios tecnológicos. Ello, en el contexto de la pandemia por Covid-19, en atención a que mediante Decreto Supremo Nº 4, de 2020, del Ministerio de Salud, modificado por Decreto Nº 10 de 23 de marzo de 2023, se dispuso el estado de Alerta Sanitaria en todo el territorio nacional, permaneciendo conectados de forma permanente y continua durante el desarrollo de toda la sesión mediante videoconferencia.

**1.** Se inicia la presente sesión entregando la palabra al profesional de la División de Transporte Público Regional, don Nicolas Esperguiel, quien expone sobre los antecedentes pertinentes para el otorgamiento de la prórroga para las condiciones de operación actuales en el perímetro de exclusión de la Villarrica, Región de La Araucanía.

En este sentido da cuenta del contexto en el cual se enmarca la solicitud, enfatizando los motivos por los cuales resulta necesario la concesión de una prórroga, entre los cuales destaca la nueva regulación que incorporará la nueva licitación, con el ingreso de una flota de buses 100% eléctricos, los cambios operaciones que traerá dichos procesos, las características de la nueva flota, entre otros aspectos relevantes.

Agrega a continuación el cronograma de tramitación ante la Contraloría General de la República, en lo relativo al procedimiento de control de legalidad a través de la toma de razón a la cual deben someterse las bases de licitación de la licitación, que ya fue ingresada en enero del presente año, y de la futura adjudicación de la licitación, proyectando un inicio de operaciones para el segundo semestre de 2024.

De esta forma, solicitan en concreto que, dados los plazos proyectados se pueda prorrogar las condiciones actuales del Perímetro de Exclusión de Villarrica por un año a contar del actual vencimiento.

Al respecto el panelista Eduardo Saavedra consulta, si dicho plazo será suficiente para la implementación del nuevo proceso licitatorio, considerando eventuales imprevistos de índole administrativo o recursos judiciales que pudieran afectar el plazo, ante lo cual el profesional del DTPR, menciona, que de acuerdo al análisis efectuado, dicho plazo sería adecuado.

Por su parte, el panelista Claudio Agostini, consulta respecto al cronograma, en particular, cuáles son plazos que pueden disminuirse ya que no dependen de factores exógenos, como autorizaciones del Ministerio de Hacienda o la Contraloría General de la República. En ese sentido señala que el cronograma debiera considerar los plazos que pueden ser reducidos por la gestión del servicio y considerar como plazos estimados los lapsos que anteriormente se ha tardado las otras entidades que deberán participar en el proceso.

A continuación siguiendo con la sesión, se pasa al punto 1.2 de la tabla, respecto al pronunciamiento de las condiciones de operación de la zona Sur Poniente de la Región Metropolitana, se entrega la palabra al Seremi de la Región Metropolitana, Roberto Santa Cruz, quien agradece la disposición del Panel por el espacio para presentar la petición las condiciones de operación de esta zona de la Región Metropolitana, junto con hacer una breve introducción a la presentación e introducir al profesional de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región

Metropolitana, Mariel Prucnal, quien inicia su presentación exponiendo sobre aspectos generales respecto a la normativa aplicable al caso, los datos demográficos y del sistema de transporte público mayor de la modalidad rural corriente en la zona Sur Poniente.

Sobre el particular, la profesional presenta el diagnóstico sobre el transporte del área, exponiendo de manera pormenorizada las actuales características de los operadores y sus condiciones de operación, en este aspecto señala que operan actualmente 8 empresas, con una flota conjunta de 580 buses, con una antigüedad promedio de 8 años. En cuanto los últimos datos disponibles estos derivan de un estudio de demanda del año 2017. Agrega que existen del orden de 161.000 viajes diarios, siendo 2 las principales empresas que concentran la mayoría de los viajes (76% del total de viajes). En cuanto a la oferta se determinó por el estudio antes mencionado, que existían del orden de 4500 expediciones diarias, destacándose que existe aumento de frecuencias en la punta mañana en el sentido ida, y luego se mantienen constantes, en cambio, en el sentido regreso, se observa que existen horarios punta en la mañana y en la tarde.

Respecto de las deficiencias detectadas, que dicen relación con aspectos de frecuencia y regularidad, en cuanto los servicios tienen problemas de regularidad, los buses quedan sin capacidad en punta mañana y luego en horario valle circulan vacíos, no hay información en línea sobre el estado del servicio; en cuanto a la gestión y operación, se detectó que existe una deficiente planificación y gestión por parte de los operadores; y finalmente en cuanto a la tecnología, existe solo un uso parcial de elementos GPS, sin que existe la obligatoriedad de su uso, no existe información al usuario sobre llegada de buses a paraderos, ni existe certeza respecto de los horarios de operación.

Ahora, en cuanto a las principales propuestas que se presentan para la zona Sur Poniente, estas dicen relación con la frecuencia y regularidad, apuntando a regularizarlas, en función de la demanda de pasajeros y la existencia de un PO acordado y optimizado pormenorizadamente en función de la información que se recopile; en cuanto a la tarifa, se incorporara tarifa de base rebaja de adulto mayor y uso de TNE en verano; en cuanto a la gestión y operación, se pretende incentivar a la gestión y control de cumplimiento operacional, con impacto en el pago de subsidio y eventuales sanciones que se cursen a los operadores; finalmente, respecto a la tecnología a implementar, se incorporarán sistemas GPS (AVL), contador de pasajeros, cámaras de seguridad, información visual al usuario (cenefa electrónica), aplicación de información online al usuarios, todas estas mejoras se implementaran desde el inicio del perímetro en el 100% de la flota.

Dado lo antes expuesto, a fin de materializar las propuestas para el perímetro de exclusión de la zona Sur Poniente de la Región Metropolitana, se propone que el perímetro de exclusión tenga una vigencia de 5 años, con la posibilidad de que sea prorrogado hasta por 2 años adicionales. Precizando, que en cuanto a los costos, la propuesta implica un subsidio adicional de \$1.540 millones al año, lo que en definitiva ascendería a un subsidio total anual de \$4.745.056.560, a continuación, se exponen los subsidios a otorgar particularmente a cada uno de los operadores.

Terminada la presentación, los panelistas agradecen a los representantes de la DTPR quienes se retiraron de la sesión para la deliberación del Panel.

**2.** Los panelistas deliberan respecto a las exposiciones efectuadas señalando respecto a los asuntos sometidos a su pronunciamiento lo siguiente:

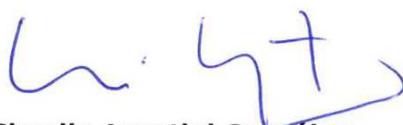
**a)** En cuanto al pronunciamiento sobre la prórroga de las condiciones de operación del perímetro de exclusión de la ciudad de Villarrica el Panel se pronuncia favorablemente para otorgar una prórroga de las condiciones de operación del Perímetro de Exclusión de la ciudad de Villarrica, por el lapso solicitado, esto es 1 año con el objeto de poder preparar de forma correcta en tiempo y forma el proceso licitatorio del transporte público para dicha ciudad.

En todo caso, el panelista Claudio Agostini señala que, es de la idea de haber otorgado un plazo inferior, a fin de evitar dilaciones en el inicio de la licitación, lo anterior sin perjuicio, de reiterar que no comparte la opinión de conceder prorrogas de operación a empresas que han tenido una operación deficiente, destacando que hubiera sido mucho mejor alternativa que esta se ejecutará por medio de una licitación pública, abierta y transparente y no mediante una negociación directa con los actuales operadores de la ciudad, los cuales, tal como se mostró en la presentación, ofrecen un servicio muy deficiente. Le parece importante tener presente que el objetivo principal es ofrecer buen transporte público a las personas y eso no se garantiza con los actuales operadores. Por el contrario, con el fin de garantizar el mejor servicio de transporte público posible es mejor alternativa licitar y así abrir la oportunidad a la participación de operadores que pudieran ofrecer mejores condiciones al sistema.

Por esa razón, su voto es no aprobar la propuesta, ya que se podría licitar con las mismas condiciones acordadas con los actuales operadores. Un proceso competitivo podría, potencialmente, resultar en condiciones aún mejores para los usuarios de transporte público y aún costo menor.

**b)** En cuanto al pronunciamiento sobre las condiciones de operación del perímetro de exclusión de la zona Sur Poniente de la Región Metropolitana, este Panel resuelve antes de emitir un pronunciamiento sobre dicho perímetro, solicitar mediante oficio antecedentes adicionales que permitan dictar el pronunciamiento sobre la implementación de las condiciones económicas y en la operación de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros en la zona sur poniente rural de la Región Metropolitana, como consecuencia del establecimiento de perímetros de exclusión, que permita aclarar las inquietudes del panel que se plasmarán en el referido instrumento.

**3.** Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Sexagésima Tercera Quinta sesión Extraordinaria, siendo las 16:30 horas.



**Claudio Agostini González**  
**Presidente Panel de Expertos Ley N° 20.378**



**Jorge Hermann Anguita**  
**Integrante Titular Panel de Expertos Ley N° 20.378**



**Eduardo Saavedra Parra**  
**Integrante Titular Panel de Expertos Ley N° 20.378**