

**ACTA N° 240, SEPTUAGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

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

Representantes de la División de Transporte Público Regional, de la Subsecretaría de Transportes: Pablo Ulloa Valdebenito, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, Rocío Pinto Ruiz, Marión Fuentes Abello y Diego Espinoza.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 4 de abril de 2024, a las 10:00 horas

**TABLA SEPTUAGÉSIMA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (4 de abril 2024)**

Tema a tratar:

1. Prórroga del Perímetro de Exclusión Valdivia.
2. Prórroga del Perímetro de Exclusión Quintero-Puchuncavi.

Desarrollo de la Sesión:

Siendo las 10:00 horas se da inicio a la sesión por medios telemáticos, con la asistencia de los Panelistas Claudio Agostini, Jorge Hermann, Eduardo Saavedra, y de los siguientes integrantes de Equipo de la División de Transporte Público Regional: Pablo Ulloa Valdebenito, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, Rocío Pinto Ruiz, Marión Fuentes Abello y Diego Espinoza; y la Secretaria Abogada, Carolina Ogas Cabrera.

1. Punto 1 de la Tabla, relativo a la solicitud de Prórroga del Perímetro de exclusión de la ciudad de Valdivia:

Expone el equipo de la División de Transporte Público Regional, toma la palabra el encargado macrozonal de la zona sur.

Antecedentes: Valdivia inicia su tramitación en septiembre de 2018, por medio de Resolución Exenta N° 2879. Se terminan las negociaciones y se firman las actas de acuerdo en septiembre de 2019, y la toma de razón de las condiciones de operación fue en noviembre del año 2020.

El inicio del Perímetro de Exclusión se realizó de manera desfasada, seis Unidades de Negocio partieron el 19 de diciembre de 2019 y las tres unidades restantes iniciaron sus operaciones el 1 de marzo de 2021.

El sistema se compone de 9 unidades de negocio, con una flota de 321 buses, y mensualmente realizan 2.218.149 viajes.

La propuesta que se presenta para resolución de los panelistas, contempla extender el plazo que tienen estipulado los operadores para incorporar un medio de recaudo electrónico. Indican que la Resolución N° 12 que establece las condiciones de operación en el numeral 2 dispone:

“El Perímetro de Exclusión que se establece en el presente acto administrativo tendrá una vigencia de 84 meses, contados desde la fecha en que se encuentre totalmente tramitado el acto administrativo que lo apruebe. El inicio de la operación de los servicios será a partir de la fecha en que la Secretaría Regional Ministerial correspondiente notifique a los operadores de transporte el mismo.

Sin perjuicio de lo anterior, y en el caso de que al final del mes 24 los operadores hubiesen incorporado un medio de recaudo electrónico único para la zona regulada, en conformidad a lo establecido en el numeral 3.10, el Ministerio podrá prorrogar la vigencia del Perímetro de Exclusión hasta por un plazo de 36 meses. [...]”

La propuesta por parte del equipo de la DTPR es que se extienda el plazo de incorporación mencionado en 46 meses, teniendo 70 meses desde el inicio de su operación para poder incorporar este medio.

A continuación, la División de Transporte Público Regional, expone los motivos para extender el plazo de implementación del sistema de recaudo:

1. Señalan que la Pandemia por Covid-19 alteró el equilibrio económico que tenían los operadores al momento de firmar las actas de acuerdo. Agregan que una de las primeras medidas que se tomó fue la cuarentena total que se extendió de manera continua hasta el 30 de septiembre de 2020. Además, precisan que, en el caso de Valdivia, se volvió a la etapa de confinamiento total en 3 ocasiones; del 7 de noviembre al 23 de diciembre de 2020, del 14 de enero al 11 de febrero de 2021 y desde el 4 de marzo al 26 de abril de 2021.

Por otra parte, señalan que el 80% de los ingresos de los operadores corresponde a recaudación en calle por cobro de tarifa a usuarios.

2. Por otra parte exponen que para la correcta implementación del recaudo electrónico en el perímetro de exclusión se requieren alrededor de 24 meses.

3. Destacan que la incorporación del recaudo otorgaría mayor seguridad al conductor y generaría mayor información para mejorar los diseños de recorridos, aumentando la seguridad abordó, disminuyendo los tiempos de viaje y obtener mayor información respecto al comportamiento del usuario.

4. Destacan que el perímetro de Exclusión de Valdivia, desde el inicio de su operación, ha contado con correctos indicadores de operación, y las Unidades de Negocio mayoritariamente realizan una mayor cantidad de expediciones que las que el MTT exige.

Precisan que el rendimiento operacional de las Unidades de Negocio que componen el Perímetro de Exclusión, en general, ha contado con correctos valores de sus indicadores de operación desde su inicio. El factor de pago, que es un indicador sintético que se compone de 80% el valor del indicador de cumplimiento de frecuencia, 10% del indicador de puntualidad y 10% de regularidad, está por sobre el 85% para la mayoría de las Unidades de Negocio y ha ido continuamente en alza.

La Unidad N°5 es la única Unidad de Negocio que no ha obtenido los rendimientos operacionales que exige el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Es por esto que en marzo de 2022 se cursó la cancelación de la Unidad de Negocio. No obstante, esta Unidad de Negocio ha continuado su funcionamiento, de manera más acotada, para evitar

que los usuarios del transporte público pierdan cobertura y conectividad. Las siguientes tablas muestran un resumen operacional de las Unidades de Negocio.

Promedio anual del Factor de Pago por Unidad de Negocio

Unidad/año	Unidad 1	Unidad 2	Unidad 3	Unidad 4	Unidad 5	Unidad 9	Unidad 11	Unidad 20	Unidad 22
2022	92%	98%	85%	100%	51%	93%	86%	96%	89%
2023	95%	99%	97%	100%	50%	90%	88%	99%	98%

En cuanto a la cantidad de expediciones, la mayoría de las Unidades de Negocio realizan una mayor cantidad de expediciones mensuales. No obstante, hay algunas Unidades de Negocio (UN N°1, 9 y 11) en las que las velocidades que tienen en sus trazados no cumplen a cabalidad las exigencias establecidas. De todas formas, se han generado trabajos en conjunto con el equipo regional para mejorar estas situaciones.

Finalmente exponen que resulta necesario extender el plazo de incorporación del recaudo dadas las condiciones económicas con las que los operadores iniciaron su operación, concluyendo que:

- Condiciones económicas de operadores: Durante los primeros años de operación, los operadores de transporte no contaban con las mismas condiciones económicas con que pactaron la incorporación de tecnología.
- La implementación del recaudo electrónico conlleva por lo menos dos años de implementación, que fue el tiempo inicial otorgado a los operadores.
- Correcto rendimiento operacional del sistema: La mayoría de los operadores tienen correctos indicadores operacionales, incluso realizando más expediciones de las exigidas.
- La incorporación del recaudo electrónico traería beneficios para un diseño más adecuado a las necesidades de los usuarios y brindaría mayor seguridad tanto a los conductores como a los usuarios.

Termina la exposición y se da la palabra a los Panelistas para formular preguntas.

Interviene el Panelista Eduardo Saavedra, señalando que le preocupa de esta presentación es que el efecto de la pandemia ya se sabía desde el año 2020, por lo que consulta por qué se hace la presentación tan desfasada, y señala que esta situación se debió haber discutido mucho antes.

Interviene el Panelista Jorge Hermann, en primer término, solicita repasar el rendimiento operacional y señala estar de acuerdo con lo expresado por el panelista Saavedra. Luego, expone que está en conocimiento que todas las unidades de negocios fueron condenadas, salvo la línea 22 por colusión, solicita que se informe al Panel que Unidades de Negocios fueron condenadas por colusión, y el estado de cumplimiento de la sentencia impuesta por la Corte Suprema con fecha 29 de diciembre del 2015. Respecto al financiamiento plantea la posibilidad de ver créditos FOGAPE con garantía estatal.

Interviene el Panelista Claudio Agostini, que, en la misma línea, enfatiza el tema de los plazos, señalando que llama mucho la atención, ya que el inicio del perímetro de exclusión ocurrió con pandemia. Por esta razón, cuando entraron en operación los operadores de todas las unidades de negocio ya sabían cuál era su situación económica producto de la pandemia, y debieron hacer esta solicitud el día uno, cuando ya sabían que no podían o era difícil cumplir. Además, le preocupa otra dimensión, los 24 meses que tenían para implementar el recaudo electrónico se cumplieron hace mucho tiempo, ya han pasado 36 y 40 meses desde el inicio del perímetro de exclusión y 13 y 17 meses del plazo final para cumplir. Una solicitud de extensión se realiza antes que venza el plazo y no después de

vencido, los operadores ya no cumplieron, y debieron solicitar la extensión mucho antes, indica que la solicitud llegó un par de años tarde.

Toma la palabra por el equipo de DTPR Marión Fuentes para contestar las preguntas y observaciones formuladas por el Panel.

El recaudo electrónico se presenta como una prioridad, se hizo primero en Chillán con la ayuda en la gestión de la División de Transporte Público Regional.

Se puso foco en la necesidad urgente del recaudo en nuestro sistema, y hay un calendario exigente y ambiciosos de sistemas de recaudo, que van a seguir, Temuco, Punta Arenas, Concepción, Valparaíso, esto incluye ir conversando con los operadores para priorizarlo.

No solo ha sido de parte de los operadores. Las conversaciones han sido de ambas partes para lograr el recaudo.

Concluye señalando que fue muy ambicioso pedirlo en los primeros años.

Se solicita la extensión porque interesa poder hacerlo pronto en Valdivia.

En cuanto a la consulta relacionada a las condenas por colusión, señala que no tienen la información y que se gestionará para entregarla al panel.

Y en relación a consultar créditos Fogape, no se sabe de operadores que los hayan solicitado para recaudo, sin embargo, en temas de electromovilidad los operadores no han tenido buena acogida en el Banco Estado.

El panelista Eduardo Saavedra, recalca la importancia de contar con la información del juicio por colusión, para tener información en relación al comportamiento de los operadores.

Finalmente, el panelista Jorge Hermann, señala que le sorprende la incapacidad de ponerse de acuerdo entre los operadores para implementar correctamente el sistema de recaudo electrónico, dado la historia del transporte público en Valdivia.

2. Punto 2 de Tabla, extensión del Perímetro QUINTERO-PUCHUNCAVÍ.

Toma la Palabra el representante de la Quinta Región, del equipo de DTPR.

-Comienza realizando un diagnóstico del área del Perímetro de Exclusión Quintero-Puchuncavi:

Las comunas de Quintero y Puchuncaví, pertenecen a la provincia de Valparaíso.

→ Quintero cuenta con una superficie de 148 km cuadrados y una población estimada al año 2023 de 38.613 habitantes.

- Puchuncaví cuenta con una superficie 300 km cuadrados y una población estimada al año 2023 de 21.221 habitantes.

-Transportan anualmente 2.697.002(*) pasajeros (75% pasajeros adultos, 22% estudiantes y un 2% adultos mayores).

Respecto a la situación actual del perímetro de Exclusión en las comunas de Quintero-Puchuncaví señala que inició sus operaciones en diciembre de 2019 con una Unidad de Negocio a cargo de la empresa Transrural Valparaíso S.A, bajo la regulación de la Resolución Exenta N°1348/2019. La vigencia es de 60 meses prorrogables, por un plazo máximo de 24 de meses.

Agrega que los operadores tienen buenos indicadores de cumplimiento.

A continuación, detallan el indicador de cumplimiento de frecuencia detallado por mes durante el año 2023, para cada uno de los servicios que componen el sistema:

Q01	Q01Y2	Q02	Q03	Q03V	Total sistema	
ene-23	91%		93%	100%	100%	96%
feb-23	92%		95%	100%	100%	97%
mar-23	85%	91%	95%	99%	98%	94%
abr-23	87%	97%	96%	99%	100%	96%
may-23	85%	93%	95%	92%	95%	92%
jun-23	88%	100%	94%	99%	98%	96%
jul-23	88%	98%	95%	97%	98%	95%
ago-23	86%	100%	97%	99%	98%	96%
sept-23	83%	74%	93%	98%	97%	89%
oct-23	88%	100%	99%	98%	80%	93%
nov-23	89%	98%	98%	99%	93%	95%
dic-23	88%	92%	93%	98%	97%	94%
Promedio Anual por servicio	88%	94%	95%	98%	96%	94%

La propuesta que presentan al Panel es de 5 servicios que darán cobertura a las comunas de Quintero Y Puchuncaví, con extensión a las comunas de Concón, Viña del Mar, Villa Alemana y Valparaíso Estará compuesta por una flota de 52 buses, 42 taxi buses corrientes, 10 buses alto estándar diésel, con un equipamiento a bordo que contempla GPS, AVL ONLINE, contadores de pasajeros y cámaras de seguridad.

Presentan la Carta GANTT del proyecto Quintero-Puchuncaví, en que exponen que requieren un plazo de 17 meses para la implementación del nuevo perímetro.

Por lo expuesto en relación con el proyecto y lo requerido para su implementación, se solicita al Panel de Expertos una prórroga de vigencia del actual perímetro por un plazo de 24 meses.

Termina la exposición y toman la palabra los Panelista para realizar preguntas.

El panelista Jorge Hermann solicita repasar los indicadores de cumplimiento. Luego, consulta si existen estudios en relación a los usuarios y los destinos, pregunta por qué se propone una extensión solo hacia Concón y no hacia el norte a las localidades de Maitencillo y La Laguna, por ejemplo. Además, expone que observa que existen problemas de movilización hacia el norte de Puchuncaví, y plantea la posibilidad de incorporar esas localidades en esta modificación. Por último, el panelista señala que existe un importante movimiento de trabajadores hacia Maitencillo y La Laguna por un mayor desarrollo del comercio, construcción y otros servicios después de la pandemia.

El panelista Eduardo Saavedra toma la palabra e indica que faltan datos duros para la toma de decisiones, entre otros, la encuesta origen destino, el porcentaje de usuarios, o información en relación a cómo se mueven los usuarios en la zona de exclusión y hacia afuera de ésta.

Finalmente toma la palabra Claudio Agostini, quién consulta en relación a los plazos informados en la Carta Gantt. Al respecto indica que, si lo requerido es un plazo de 9

meses para implementar el proyecto, y que si puede haber algunos inconvenientes podría ampliarse a 12 meses, por qué se está solicitando una prórroga de 24 meses.

En respuesta el equipo de DTPR señala en relación a los 24 meses de prórroga y lo presentado en la Carta Gantt, la verdad es que se contempla el inicio en septiembre de 2025. Sin embargo, se toma la precaución de pedir el máximo de plazo, aunque podría no ser necesario extenderlo por el máximo, en el contrato con el actual operador, por cuanto puede haber demora en los actos administrativos que deben dictarse a propósito de la nueva regulación.

Y con ello se pretende evitar una nueva solicitud prorroga.

Respecto de ampliación del perímetro hacia el sector de Maitencillo, es efectivo que existe un crecimiento constante en esa zona, ya que hay una mayor movilidad de Puchuncaví hacia Maitencillo. En esos sectores se usan buses rurales desde La Ligua, agregan que se harán actividades de participación ciudadanas en conjunto con los municipios, para levantar más información.

Finalmente agregan que se va a levantar un estudio de demanda para el Gran Valparaíso, incorporando Quintero y Puchuncaví, con el objeto de incorporarlo en el nuevo plan, acotando que -salvo las universidades que se encuentran en Valparaíso- el nuevo polo de destino es Viña del Mar.

Siendo las 11.10 horas se retiran los integrantes del equipo de DTPR, y continúa la sesión con la deliberación de los Panelistas.

En primer término, y en relación a la información contenida en diarios de circulación nacional, respecto a la crisis del transporte en Valparaíso, los Panelistas acuerdan solicitar antecedentes respecto a la auditoría realizada por Contraloría al transporte público en el Gran Valparaíso y acuerdan solicitar copia tanto del referido informe como de los oficios de respuesta.

En cuanto al **Punto 1 de Tabla**, Prorroga del Perímetro de Exclusión de Valdivia, los Panelista acuerdan esperar la remisión de antecedentes solicitada a DTPR, en relación con las condenas de los operadores por colusión y su posterior cumplimiento de la sentencia. Para ello, solicitan a la Secretaria Abogada, elaborar un oficio en que se reitere la solicitud de información, y además se solicite los antecedentes relativos a la auditoría de Contraloría al transporte en el Gran Valparaíso. Quedando pendiente por lo expuesto la decisión que adoptará el Panel sobre el punto 1 de Tabla.

En cuanto al **Punto 2 de Tabla**, atendida la exposición presentada y la información contenida en la carta Gantt del proyecto para la nueva regulación del perímetro, los panelistas acuerdan aprobar una prórroga de 12 meses a la vigencia del Perímetro de Exclusión Quintero-Puchuncaví.

Finalmente, los Panelistas hacen presente que falta información necesaria para gestionar adecuadamente el nuevo perímetro, por cuanto no existen estudios asociados que permitan determinar los requerimientos de los usuarios de la Zona, y en cuanto a la información entregada por DTPR en relación con estudios de demanda origen destinos, solicitan que el referido estudio les sea remitido en su oportunidad.

Se solicita a la Secretaria Abogada gestionar el oficio de comunicación del acuerdo adoptado en la presente sesión, que debe ser enviado a la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes.

Sin haber más temas que tratar, siendo las 12.00 pm, se pone término a la Septuagésima Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos de la Ley. 20.378-

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