

**ACTA N° 246, SEPTUAGÉSIMA PRIMERA 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: Alan Sepúlveda, Marión Fuentes Abello, Martín Ricciulli, Nicolás Esperguiel y Diego Espinoza.

Representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Cristóbal Pineda, Andrade.

Representante de la Subsecretaría de Transportes, Denisse Ramírez Parra.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 2 de septiembre de 2024, a las 15:50 horas

**TABLA SEPTUAGÉSIMA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (2 de septiembre de 2024)**

Tema a tratar:

1. Auditoría de la CGR al transporte público del Gran Valparaíso.
2. Proceso de modernización del Sistema de Transporte Público del Gran Valparaíso.

Desarrollo de la Sesión:

Siendo las 15:50 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: Alan Sepúlveda; Martín Ricciulli; Marión Fuentes Abello; Nicolás Esperguiel y Diego Espinoza; en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones participa Cristóbal Pineda Andrade; en representación de la Subsecretaría de Transportes participa Denisse Ramírez Parra; y la Secretaria Abogada, Carolina Ogas Cabrera.

1. Punto 1 de la Tabla, relativo a la auditoría realizada por la Contraloría General de la República al Transporte Público en el Gran Valparaíso, observaciones, informes de respuesta y seguimiento.

Expone el equipo de la División de Transporte Público Regional, toma la palabra Diego Espinoza, quien en su introducción señala que se dará explicación a las principales observaciones que arroja la Auditoría en su Informe Final N° 799 de 2023, que tuvo por objeto auditar la supervisión y fiscalización realizada por la SEREMITT de Valparaíso en relación a las unidades de negocio 1,2,3,4,5,6,7 y 9, para el período comprendido entre el 1 de enero de 2021 y 31 de marzo de 2022.

De acuerdo al informe referido, las principales observaciones y las respuestas entregadas a cada una, son las siguientes:

1. Falta de un manual de procedimientos sancionatorios. Mediante Resolución Exenta N° 2328 de 2024 de la División de Transporte Público Regional, se aprueba Manual de procedimientos sancionatorios.
2. Necesidad de desarrollos para la seguridad de los datos en el marco de los procedimientos sancionatorios. Al respecto se señala que se ha solicitado presupuesto para poder habilitar un módulo especial en el Sistema de Gestión de Subsidios, proceso que ya se encuentra implementado en relación con los pagos.
3. Disminución de flota respecto de algunas unidades de negocios. Al respecto se han instruido los procedimientos sancionatorios correspondientes, y, se indica que, adicionalmente, las resoluciones que establezcan el Programa de Operación vigente para cada unidad de negocios, contendrá la indicación expresa de la flota mínima necesaria para dar cumplimiento a las respectivas condiciones de operación.
4. Relativa a los indicadores de cumplimiento respecto de 1448 casos en que no se habrían cumplido los indicadores de frecuencia. Se informa que se dio inicio a los procedimientos sancionatorios respectivos conforme lo establecido por los instrumentos de regulación vigentes.
5. Operación fuera de horario. Se indica que se procedió a informar de los expedientes a los operadores y se les solicitaron medidas conducentes de acuerdo a los instrumentos de regulación vigentes.
6. Observación relativa a buses sin movimiento, se oficia a los servicios para que informen el cumplimiento de la flota mínima según los planes operacionales vigentes.
7. Observación respecto a exceso de velocidad de los buses, se ha informado el resultado a los operadores y se les ha solicitado tomar medidas al respecto. Se hace presente que Carabineros de Chile tiene la competencia para efectuar ese tipo de fiscalización; sin perjuicio de las labores regulares que realiza fiscalización en el marco de las competencias del MTT.
8. Observación relativa a incumplimiento de especificaciones técnicas que deben cumplir los vehículos de transporte de pasajeros, al respecto, y como regularmente se efectúa en cumplimiento de las condiciones de operación vigentes, se ha instruido a los operadores la reparación de los vehículos en mal estado; se ha verificado el estado de las revisiones técnicas respecto de los vehículos referidos en el Informe CGR; y, adicionalmente, se ha instruido al Programa Nacional de Fiscalización la inspección visual en los terminales aludidos, de manera que se efectúe revisión del estado de dichos buses.
9. Observación relativa a la existencia de recintos ajenos a la vía pública o terminales del perímetro de exclusión de ciertas unidades de negocio, no formalizados. Al respecto, se indica que se ha dictado por parte de la Seremitt los correspondientes actos administrativos.
10. Se observa la inexistencia de seguros de accidentes para el personal de la flota de 35 buses. Al respecto se precisa la existencia de pólizas vigentes, y que en relación a la observación se gestionó el endoso de las mismas, subsanándose lo expuesto para la totalidad de los buses observados.
11. No reposición de garantía de fiel cumplimiento por parte del operador Fenur S.A. luego de la ejecución de la garantía de fiel cumplimiento anterior producto de procedimiento sancionatorio. Se indica se instruyeron los procedimientos sancionatorios respectivos de acuerdo a lo dispuesto por el instrumento de regulación.
12. Sistema de cobro electrónico de tarifas, al respecto la CGR observó el incumplimiento en tiempo y forma del sistema de cobro electrónico de tarifas según lo establecido en las condiciones de operación. En relación a este incumplimiento, se iniciaron los

correspondientes procedimientos sancionatorios, los cuales se encuentran en tramitación.

Los panelistas plantean que muchas de estas observaciones deberían haber sido detectadas en los procesos de fiscalización y monitoreo que hace DTPR antes de que fueran detectadas por la Contraloría. En particular, los problemas identificados en el informe indican la importancia de implementar sistemas proactivos de monitoreo y auditoría dentro de DTPR, ya que el cumplimiento de las normas y estándares es crítico en el servicio de transporte público. Entonces, que estos problemas fueran detectados por la Contraloría y no internamente puede indicar la falta de mecanismos efectivos de control y seguimiento continuo.

Una vez revisada las observaciones producto de la Auditoría realizada por la Contraloría General de la República, Diego Espinoza, continúa su exposición señalando que se referirá al **punto 2. de la tabla, esto es al proceso de modernización del Sistema de Transporte Público en el Gran Valparaíso.**

Al respecto señala los principales ejes de la nueva regulación, destacando las metas medioambientales, plasmadas en el Acuerdo de París; Alianza por la ambición climática; Estrategia Nacional de Electromovilidad y la Política Nacional Energética. Según indica, esto se traduce, entre otras cosas, en que la totalidad de la flota del sistema de transporte público, deben ser cero emisiones al año 2040.

Exponiendo sobre los elementos esenciales del proceso de modernización del sistema de transporte público para el Gran Valparaíso, señala que el énfasis está puesto en una renovación gradual del Sistema, que en una primera etapa comprenderá 1/3 del Sistema, que corresponde a dos unidades de servicios, al 33% de la flota, 4 terminales, 600 buses - de los cuales 250 serán eléctricos-, comprendiendo 41 servicios en 5 comunas.

Los objetivos del proceso de modernización son:

1. Disminuir el aporte a la emisión de gases de efecto invernadero.
2. Mejorar la seguridad en el sistema de transporte público.
3. Generar una mayor competencia en la licitación.
4. Fomentar la desmasculinización del rubro e incentivar la incorporación de mujeres.
5. Diversificar el riesgo de la provisión de servicios.
6. Mejorar condiciones laborales en el sistema.

Luego, Diego Espinoza hace referencia a las características generales del modelo, señalando:

1. Unidades de servicios de 300 buses, para minimizar riesgos de continuidad, pero manteniendo el aprovechamiento de economías de escala.
2. Duración de los contratos de 10 años, con hasta 4 años adicionales, condicionados a la calidad del servicio prestado y al estado de los buses.
3. Mejora de experiencia de viaje de los usuarios.
4. Cambios en la malla, producto de los diálogos participativos, nuevas coberturas y conexiones.
5. El estado proveerá los terminales y la infraestructura de carga.
6. Incorporación de flota de alto estándar, bajo la figura de contratos de provisión.
7. Nueva estructura de pago para los operadores de buses.
8. Mayores exigencias relativas al cumplimiento de condiciones laborales.

En cuanto al esquema de pago de los operadores, se compone del **Ingreso Base** (kilómetros recorridos, pasajeros transportados, indicador de frecuencia) + o - **Cumplimiento de indicadores** (regularidad, puntualidad, calidad del servicio) + **Otros Pagos** (cuotas de flota, cantidad de terminales, mecanismo de ajuste a los ingresos, reducción de índices de evasión).

En cuanto a la flota, se trata de buses nuevos de alto estándar, eléctricos y diésel EURO VI.

En relación a los terminales e infraestructura, se contempla que se gestione a través de Desarrollo País; con financiamiento MTT, y administración por parte de los operadores.

Otro aspecto importante en el proceso de modernización, según se expone, es asegurar mejores condiciones laborales para los conductores. Se exigirá una garantía de fiel cumplimiento de obligaciones laborales, y un fondo de indemnización laboral.

Por otra parte, respecto de las exigencias a oferentes y adjudicatarios, se establecerá que pueden postular personas jurídicas o consorcios, pueden postular extranjeros, quienes no deben constituirse necesariamente como sociedad en Chile para ofertar, pero sí para firmar el contrato.

En cuanto a los requisitos para la firma del contrato, los adjudicatarios deberán constituirse como sociedad cuyo objeto exclusivo sea el transporte de pasajeros. Deberán contemplar un capital suscrito mínimo, así como también con un compromiso suscrito con los distribuidores de buses, para la suscripción de contratos de provisión que cumpla con los valores, cantidades y las características determinadas en las ofertas adjudicadas y en las bases.

Finalmente, se informa que los próximos pasos están comprendidos por la prueba de buses, a realizarse en las próximas semanas en las calles de Valparaíso, y el ingreso de las bases respectivas a la Contraloría General de la República.

En cuanto a los tiempos de implementación se indica que se pueden distinguir 3 etapas: regulación actual que vence en septiembre del año 2025, con una prórroga hasta fines de 2026; para que el nuevo régimen opere de 2027 a 2031.

Se pone término a la presentación de DTPR.

El Panelista Eduardo Saavedra felicita el trabajo que se ha proyectado e invita a seguir trabajando en ese sentido.

El Panelista Jorge Hermann, agradece la presentación y pregunta si este será el modelo de licitación para todas las regiones. La respuesta es que ya existen otros sistemas en ciudades más pequeñas, y que el proceso concursal de la Región de Valparaíso sería el segundo más importante luego de Santiago. Y que el objetivo es que este será el estándar de todas las iniciativas en adelante.

A las 16: 55 horas se retira el equipo de DTPR.

Los panelistas concuerdan que el proyecto de modernización del sistema de Transportes para el Gran Valparaíso es un paso importante, un buen trabajo y que el camino siguiente son las licitaciones en regiones. Además, señalan que licitar el transporte público en las regiones es un paso relevante, porque permite fomentar la competencia entre operadores, lo que a menudo resulta en servicios más eficientes, seguros y de calidad para los usuarios.

Sin haber más temas que tratar, siendo las 17.15 pm, se pone término a la Septuagésima Primera 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