

**ACTA N° 247, SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA 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, Diego Espinoza, Melanie Meza, Oscar Moreno, Luis Almonacid.

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

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 6 de septiembre de 2024, a las 12:20 horas

**TABLA SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (6 de septiembre de 2024)**

Temas a tratar:

1. Solicitud de prórroga perímetro de Castro.
 - a. Antecedentes
 - b. Motivos para entregar prórroga
 - c. Conclusión

2. Solicitud de prórroga perímetro Chillán.
 - a. Antecedentes
 - b. Procedimiento Actual de Pago de Subsidios
 - c. Propuesta de modificación de metodología
 - d. Conclusión

Desarrollo de la Sesión:

Siendo las 12:20 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, Marión Fuentes Abello, Diego Espinoza, Melanie Meza, Luis Almonacid, Oscar Moreno; en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones participa Cristóbal Pineda Andrade; y la Secretaria Abogada, Carolina Ogas Cabrera.

1. Punto 1 de la Tabla, relativo al perímetro de la ciudad de Castro. Toma la palabra Diego Espinoza, quien expone los antecedentes del perímetro de la ciudad de Castro.

a. Antecedentes:

El año 2016, por Resolución N° 1459 del MTT se establece el perímetro de exclusión de Castro, con su respectiva zona geográfica de aplicación.

Por su parte, las condiciones de operación se establecieron por Resolución N° 3532 de 2016. Se iniciaron el 22 de marzo de 2018, con una vigencia de 84 meses y una prórroga eventualmente de hasta 36 meses.

Inicialmente el sistema se compone de 2 unidades de negocio, con 5 servicios y una flota mínima de 26 buses.

La UN1, contaba con una flota mínima de 8 buses, y dos servicios: 1A y 1B. Los sectores que conectaban principalmente con el centro de la comuna son La Chacra y Altos de Gamboa. Su programa de operación era de 4 bus/hora en valle y 5 bus/hora en horas punta.

UN2, cuenta con una flota mínima de 18 buses, distribuidos en 3 servicios (2, 3 y 4). Los sectores que conectan con el centro de la ciudad son Nercón, Llau Llau y Villa Los Presidentes.

El Panelista Jorge Hermann pregunta por la conectividad a Chonchi desde y hacia Castro. DTPR señala que ese trayecto está fuera del perímetro y se realiza con buses rurales.

A continuación, se indica que la frecuencia en el perímetro es la siguiente: Unidad 1, 4 a 5 buses por hora; y la Unidad 2, 2 a 8 buses por hora. Además, se informa que actualmente se están cancelando los servicios de la Unidad 1 por falta de servicio.

Asimismo, se indica que mediante Resolución Exenta N°1128 de 2021, se formularon cargos por incumplimientos al numeral 8.2 letra a) y letra b) de las condiciones de operación. Los incumplimientos están asociados a interrupción diaria del servicio y abandono del servicio.

El proceso culminó durante 2022 cuando la Subsecretaría de Transportes rechazó el recurso jerárquico que había presentado inicialmente el operador. No obstante, el operador debe prestar servicios por período de continuidad, según lo dispuesto en los respectivos instrumentos de regulación. Cabe señalar que, durante 2023, se establecen a nivel nacional las condiciones de continuidad operacional para servicios cancelados, con toma de razón por parte de CGR. En el caso de Castro en particular, estas condiciones fueron tomadas de razón durante el primer semestre de 2024.

Actualmente, está terminando la tramitación para la cancelación total de la UN1. Esto deja solamente a un operador prestando servicios en el Perímetro de Exclusión.

b. Motivos para solicitar la prórroga:

Desde el inicio, la Unidad número 2 ha contado con un correcto rendimiento e incluso ha aumentado su flota en este último año.

Durante este año la UN2:

- Ha tenido un promedio del indicador de cumplimiento de frecuencia y del factor de pago de alrededor del 80%.
- No se han registrado incumplimientos relacionados a la frecuencia (Abandono, mes, día, periodo) en sus servicios operativos.
- Registra un promedio de 20 buses operativos al mes.

Por otra parte, la Unidad 2 ha cumplido todos los requerimientos tecnológicos pedidos y ha ido disminuyendo la antigüedad de la flota, entre los principales aspectos de cumplimiento están:

Renovación de flota: La Unidad de Negocio N°2 ha renovado su flota paulatinamente. En el inicio de su operación su flota tenía un promedio de antigüedad de 15,2 años, mientras que actualmente el promedio es de 8,5 años.

Incorporación de tecnología: se han incorporado tanto cámaras como validadores de TNE en toda su flota.

Generación de estructura de pago a los conductores que fomenta la realización de expediciones en horarios con baja demanda

Finalmente, se expone que el operador ha mostrado interés en continuar aumentando la cobertura del sistema de transporte público e incorporar más flota a la operación. No obstante, para que sea rentable su inversión requiere un tiempo mayor de operación que el que le queda actualmente.

Se informa que este año se realizará una licitación del sistema de transporte que entregará la información necesaria para la próxima regulación.

En cuanto a la solicitud de prórroga, plantean que para la correcta implementación de una nueva regulación, se requieren 27 meses para el inicio de la operación. Presentan carta Gantt.

c. Propuesta:

Se propone prórroga de la operación de la Unidad 2 por un plazo de 36 meses. Se indica que el plazo se requiere para obtener la información necesaria para estructurar la nueva regulación, sumado a las siguientes consideraciones:

El operador ha mantenido una correcta operación dentro del sistema. Además, ha generado aportes para que los usuarios del transporte público de Castro no pierdan su cobertura original.

Se han incorporado los elementos tecnológicos requeridos y se ha reducido la antigüedad de la flota significativamente, lo que ha mejorado la calidad del servicio entregada a los usuarios.

El operador ha mostrado interés en continuar aumentando la cobertura del sistema de transporte público e incorporar más flota a la operación.

Por su parte, se indica que los insumos que se obtendrán del próximo estudio de percepción estarán disponibles en diciembre de 2025. Con ello se puede comenzar con la elaboración y diseño tanto de las condiciones de operación como de las bases de licitación. Por lo que una nueva regulación podría estar iniciando su operación durante el primer trimestre de 2028.

Los panelistas toman la palabra para realizar preguntas respecto del perímetro de Castro.

Claudio Agostini, pregunta por la necesidad de aumentar la flota, la rentabilidad asociada a la inversión y la consistencia entre ello y la prórroga de 36 meses. DTPR a través de Diego Espinoza, señala que sí resulta rentable pues se trata de buses que están operando en la región, antiguos no buses nuevos y en ese escenario si resulta rentable.

Jorge Hermann consulta si han evaluado incluir a Chonchi en el perímetro, atendido los viajes de trabajo y estudio entre ambas localidades. La respuesta es que no se ha evaluado, se indica que esto puede evaluarse como parte de la nueva regulación.

Claudio Agostini pregunta la razón de la demora que ha tomado la licitación, considerando el vencimiento a los 7 años.

DTPR, a través de Diego Espinoza sostiene que se está preparando la potencial prórroga desde principio de año, y que cuando funciona bien la operación, se priorizan otros sistemas que tienen más problemas.

2. Punto 2 de Tabla, toma la palabra Melanie Meza y comienza a exponer sobre el perímetro de Chillán-

a) **Antecedentes:** El Perímetro de Exclusión de Chillán-Chillán Viejo inicia su operación el 01 de febrero de 2022 y contempla una vigencia de 60 meses:

- Las condiciones de operación que regulan el Perímetro, se establecieron en la Resolución N°20 de abril de 2021.

- Una de las exigencias del Perímetro es la incorporación de un sistema de recaudo electrónico en la totalidad de la flota al término del primer año de operación. Esta incorporación se llevó a cabo el 01 de julio de 2023, considerando un período de 6 meses de convivencia entre el recaudo electrónico y el pago en efectivo.

- A partir del 01 de enero de 2024 se comienza con 100% bajo modalidad de recaudo electrónico.

Al respecto:

i. El numeral 3.10 "Sobre sistemas de cobro electrónico de tarifas" de las Condiciones de Operación, indica que:

"El Ministerio, con posterioridad a la puesta en marcha del sistema de recaudo electrónico, y bajo las disposiciones legales y normativas vigentes a la fecha podrá estudiar una metodología que permita ajustar la componente de subsidio tarifario. Dicha metodología se podrá establecer mediante acto administrativo de la Subsecretaría de Transportes transcurridos al menos seis (6) meses desde la puesta en marcha del sistema de recaudo electrónico. De esa manera, el Ministerio podrá modificar los contratos respectivos, previa autorización de las entidades públicas correspondientes, en caso de que corresponda."

b) Procedimiento actual de pago de subsidios:

El subsidio se distribuye en una fracción fija asociada a compensación tarifaria y otra variable, asociada a operación

El subsidio total mensual se desglosa en: Subsidio Total = Subsidio Fijo + subsidio variable.

- Subsidio Fijo: Corresponde al 53% del subsidio total y no está afecto al factor de pago.
- Subsidio variable: corresponde al 47% del subsidio, y está afecto al factor de pago.

Explica que la problemática que se plantea es que no se sabe con certeza que el subsidio corresponda a pasajero transportado.

c) Propuesta de modificación de metodología:

Se considera implementar una metodología de cálculo que determine los subsidios tarifarios asociados a estudiantes y adulto mayor

La fórmula de cálculo será la siguiente:

SUBSIDIO ASOCIADO A TARIFA ESTUDIANTE:

$$\text{Subsidio}_{\text{Estudiante UN}_j} = \frac{\text{Subsidio total}_{\text{UN}_j}}{3}$$

donde:

Subsidio_{Estudiante UN_j} : corresponde al subsidio asociado a la rebaja tarifaria de estudiante de la Unidad de Negocio j.

Subsidio total_{UN_j} : corresponde al resultado correspondiente al subsidio total de la Unidad de Negocio j, obtenido de la fórmula de cálculo del Decreto N°5.

El DS5/2010 en su artículo 12° señala que en el caso que existan los medios electrónicos, manuales u otros para la medición continua y completa de viajes, según lo determine el Ministerio, los montos del subsidio para cada servicio será determinado según lo indicado en los artículos 2° a 8° del mismo reglamento, pudiendo actualizarse trimestralmente en función del número efectivo de viajes y la disponibilidad presupuestaria.

SUBSIDIO ASOCIADO A TARIFA ADULTO MAYOR:

La fórmula de cálculo será la siguiente:

$$\text{Subsidio}_{AM\ i,j} = D_{AM\ i,j} * (\text{tarifa adulto}_i - \text{tarifa adulto mayor}_i)$$

donde:

Subsidio_{AM i,j}: Subsidio asociado a la compensación de la rebaja tarifaria de adulto mayor del mes i de la Unidad de Negocio j

D_{AM i,j} : Demanda total de adulto mayor en el mes i, de la Unidad de Negocio j

tarifa adulto_i : Tarifa adulto vigente durante el mes i

tarifa adulto mayor_i: Tarifa adulto mayor vigente durante el mes i

SUBSIDIOS ASOCIADOS A OTRAS COMPENSACIONES TARIFARIAS:

Propuesta de modificación metodología:

- Cada Unidad de Negocio presenta una tarifa distinta dependiendo del día (laboral o domingo/feriado).
- Con el objetivo de unificar las tarifas, se propone implementar una tarifa adulto única para todo el sistema regulado. Esta tarifa será determinada a lo sumo, por la tarifa mínima vigente dictada por el polinomio de reajustabilidad tarifaria, indicado en el numeral 3.7.2 de las Condiciones de Operación.
- Se establecerá un subsidio para aquellos operadores que debido a la implementación de la tarifa única, dejarán de percibir ingresos en calle.
- Una de las ventajas es la facilitación en el cálculo de los subsidios y, además permitirá en un futuro analizar y plantear la posibilidad de integración entre buses que operen bajo el Perímetro de Exclusión y establecer beneficios para el usuario como el Monto Máximo Mensual.

UN	Tarifa Adulto	Tarifa Domingo y Festivos
UN01	\$ 480	\$ 530
UN02	\$ 450	\$ 450
UN03	\$ 500	\$ 520
UN04	\$ 500	\$ 520
UN06	\$ 440	\$ 440
UN07	\$ 500	\$ 520
UN08	\$ 440	\$ 440
UN10	\$ 500	\$ 520
UN13	\$ 440	\$ 430
UN14	\$ 450	\$ 450

MONTO MÁXIMO MENSUAL:

Es el beneficio dirigido a los usuarios del transporte público que realizan determinado número de viajes. Opera como incentivo para usar el transporte público. Solamente aplica para la tarifa adulto y el pago que se realiza con QR. No se ha determinado la cantidad de viajes requeridas para acceder al beneficio.

d) Conclusiones:

Se solicita la aprobación de una nueva metodología relacionada al pago de subsidios a la tarifa:

1. Se propone la modificación de la metodología de pago de subsidio, utilizando los datos disponibles a partir de la implementación del 100% de recaudo electrónico en la zona regulada, lo que permite compensar la demanda efectivamente transportada.
2. Se plantea la posibilidad de nuevos beneficios tarifarios para los usuarios, que incentiven el uso de transporte público frente a otros medios de transporte.
3. Modificación de la Resolución N° 20 de 2021, que aprueba las Condiciones de Operación del Perímetro de Exclusión de Chillán – Chillán Viejo. Dicho acto debe ir a toma de razón por la Contraloría General de la República.
4. Autorización de nuevas condiciones por Ministerio de Hacienda.
5. Modificación de contratos de adscripción al perímetro con cada uno de los operadores de transporte.

A las 16: 45 horas se retira el equipo de DTPR.

Comienza la deliberación del Panel:

En relación con el perímetro de Chillán, el Panel de Expertos manifiesta que está de acuerdo con un sistema de tarifa única para Chillán, que sea la misma en los días de semana y fin de semana, que resulta razonable que el nuevo sistema de recaudo electrónico permita focalizar el subsidio, solicitan que esta tarifa única se acerque a la tarifa del polinomio, e ir descongelando gradualmente para hacerlo similar que en el sistema RED. Además, se solicita evaluar e informar el sistema de recaudo en un año más y, por último, se prorroga el perímetro por 12 meses para que sea licitado.

En cuanto al perímetro de Castro, se autoriza la prórroga por 10 meses y se recomienda que se licite el perímetro para que pueda adjudicarse a fines de 2025, se adjudique por 3 años para empalmar con el futuro perímetro eléctrico.

Finalmente, el Panel reafirma el hecho de que la preparación de las bases de licitación debe realizarse durante el periodo de vigencia de los perímetros de exclusión con una antelación suficiente y no esperar hasta el final de éste. En concreto, la preparación anticipada de las bases de licitación dentro del plazo de vigencia de los perímetros de exclusión asegura que el proceso de contratación se realice de manera ordenada y sin contratiempos, previniendo las interrupciones en el servicio y garantizando la continuación de las operaciones. Además, el Panel destaca que se evita así depender de los períodos de prórroga, que deberían ser la excepción y no la regla, permitiendo un uso más eficiente de los recursos y tiempo. Por lo tanto, se solicita a DTPR considerar este aspecto para el resto de los perímetros de exclusión.

Se solicita a la secretaria abogada del Panel preparar oficio de comunicación a la División de Transporte Público Regional.

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