ACTA N° 253 SEPTUAGÉSIMA CUARTA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378

ASISTENTES:

Panelistas: Claudio Agostini, Jorge Hermann Anguita y Eduardo Saavedra Parra.
Representantes de la División de Transporte Público Regional, de la Subsecretaria de Transportes: Cristóbal Pineda, Nicolás Esperguiel y Diego Espinoza.
Representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Marión Fuentes.
Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 6 de enero de 2025, a las 16:00 horas.

TABLA SEPTUAGÉSIMA CUARTA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (6 DE ENERO DE 2025)

Tema a tratar:

1- Prórroga del perímetro de exclusión de Villarrica.
2- Prórroga del perímetro de exclusión de Valparaíso.

Desarrollo de la Sesión:
Siendo las 16:00 horas se da inicio a la sesión por medios telemáticos, con la asistencia de los Panelistas Claudio Agostini, Jorge Hermann y Eduardo Saavedra, y de los siguientes integrantes de Equipo de la División de Transporte Público Regional, Cristóbal Pineda; Nicolás Esperguiel, y Diego Espinoza; en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones participa Marión Fuentes Abello; y la Secretaria Abogada, Carolina Ogas Cabrera.

1. Punto 1 de la Tabla, referido a la solicitud de prórroga del perímetro de exclusión de Villarrica.
Comienza la presentación Diego Espinoza, quién expone sobra la situación actual del sistema y los objetivos del proceso:
Señala que actualmente el sistema de transporte público de Villarrica se encuentra regulado a través de la figura de un perímetro de exclusión, aprobado por Resolución Exenta N°156 del 26 de enero de 2016 y que esta regulación tiene vigencia de 7 años con una posibilidad de prórroga de 3 años.
Agrega que a través del Oficio Ord. N°2 del año 2023 del Panel de Expertos se otorgó una extensión de 2 años, la que vence el 22 de agosto del año 2025.
Precisa que, considerando el vencimiento de esta regulación, desde la DTPR se ha trabajado en una licitación que permita no solo dar continuidad al servicio, sino cambiar radicalmente la provisión de los servicios, teniendo como objetivo central, alinear los incentivos de las empresas a la provisión de servicios de calidad.

Destaca que el proceso tiene metas medioambientales, que se originan en diversos acuerdos, como el Acuerdo de Paris, que establece como meta que al 2030 se reduzcan en 30% emisiones GEI y al 2050 reducir en 70% emisiones GEI y la Alianza por la Ambición Climática, cuya meta es el 2050 alcanzar la carbono neutralidad. Por otra parte, la Estrategia Nacional de Electromovilidad establece una meta al año 2040 en la cual el 40%

de los vehículos particulares sean eléctricos y el 100% del transporte público; y finalmente, la Política Nacional Energética que establece como metal al año 2025 tener 20% de generación por ERNC (2013), al año 2040 la matriz energética 100% descarbonizada; y al año 2050, con un 70% de energías renovables.
El panelista Jorge Hermann, pregunta si el total de la flota es eléctrica, se responde que de los 600 buses que se incorporan, 250 son eléctricos.
También pregunta si el modelo de la compra de buses es el mismo que plantea la licitación de DTPM para la Región Metropolitana, es decir bienes afectos al sistema. La respuesta es sí.
El Panelista Claudio Agostini pregunta cuando termina la extensión, la respuesta es que la extensión termina el 22 de agosto de 2025.

Principales características de la licitación:
Se licitarán 5 servicios, 1 unidad de negocios, 51 buses eléctricos, 2 centros de carga, y beneficiaria a 61 mil personas.

Provisión de Centros de Carga:
• Se trabaja para que sea el Estado, a través de Desarrollo País, quien proveerá la infraestructura de centros de carga para el futuro proveedor de los servicios de transporte.
• Esto convertirá a Villarrica en el primer proyecto de la DTPR que, junto a Desarrollo País, se harán responsables de la compra del terreno y construcción de los centros de carga en regiones.
• Una vez construidos, el MTT entregará los centros de carga al Operador que se adjudique los servicios.
• El Operador deberá administrar, mantener y conservar con sus recursos los Centros de carga durante la vigencia de su contrato.

Nuevas tecnologías:
Los nuevos buses contarán con GPS, recaudo, contador de pasajeros, sensor de puntos ciegos y cámaras.

Exigencias al adjudicatario:
¿Quiénes pueden postular?
• Personas jurídicas chilenas y /o extranjeras (no deben constituir necesariamente sociedad en Chile para ofertar).
• Consorcios cuyos integrantes sean personas jurídicas chilenas y /o extranjeras (no deben constituir necesariamente sociedad en Chile para ofertar).
• El adjudicado debe constituir una sociedad de propósito único con un capital suscrito y pagado dependiendo de un porcentaje de los montos anuales del negocio.
• Se aumentan los valores de las garantías: Tanto de la "Garantía de seriedad de la oferta".
• Como también la "Garantía de fiel cumplimiento del contrato"

Finalmente se expone la solicitud de prórroga, señalando los plazos de tramitación de las condiciones de operación y de las bases de licitación:

Ingreso a CGR: julio de 2024.
Segundo Ingreso a CGR: septiembre de 2024.
Tercer Ingreso a CGR: diciembre de 2024.
Cuarto Ingreso a CGR: enero de 2025.
Ingreso de bases a CGR: enero de 2025.
Toma de Razón de bases y condiciones: marzo de 2025.
Publicación de licitación: abril de 2025.
Ofertas: julio 2025.
Ingreso adjudicación a CGR: octubre de 22025

Adjudicación: noviembre de 2025.
• Con posterioridad a la toma de razón de la adjudicación se inicia la conformación de las sociedades, firma de contrato, compra de buses, habilitación de terminales, entre otros aspectos. Se estima el inicio de operación a mayo del año 2026.
• Por esta razón y considerando el principio de continuidad del servicio, se requiere de una prórroga adicional de un año, la cual solicitan.

Punto 2 de Tabla: referido a la solicitud de prórroga del perímetro de exclusión del Gran Valparaíso.

En relación con la situación actual del sistema y los objetivos del proceso en el Gran Valparaíso, se señala que:

• Actualmente el sistema de transporte público del Gran Valparaíso se encuentra regulado a través de la figura de un perímetro de exclusión, aprobado por Resolución Exenta N°1745 del 19 de junio de 2019.
• Esta regulación tiene vigencia de 5 años a contar desde el 1 de septiembre del año 2020, es decir hasta el 1 de septiembre del año 2025.
• Considerando el vencimiento de esta regulación, desde la DTPR se ha trabajado en una licitación que permita no solo dar continuidad al servicio, sino cambiar radicalmente la provisión de los servicios, teniendo como objetivo central, alinear los incentivos de las empresas a la provisión de servicios de calidad.

Se señala que uno de los principales objetivos es el proceso de modernización del sistema, que contempla:

• Disminuir el aporte a la emisión de gases de efecto invernadero
• Mejorar la seguridad en el sistema de transporte público
• Generar una mayor competencia en la licitación
• Incentivar la incorporación de mujeres
• Diversificar el riesgo de la provisión de servicios
• Mejorar condiciones laborales en el sistema

La licitación se presenta como un proceso gradual y la primera licitación considera un tercio de los buses del sistema: se trata de 2 unidades de servicios, con 39 servicios, con 600 buses, de los cuales 250 son eléctricos y contempla al menos 4 terminales para el sistema; abarca 5 comunas y contempla una malla nocturna. .
El panelista Jorge Hermann pregunta si el total de la flota es eléctrica y si los buses son como los de Santiago o más chicos. La respuesta es que son buses más chicos por la infraestructura de la ciudad, se probaron buses de hasta 9 metros sin presentar problemas, con buses de 10 y 15 metros ya se presentaron algunas dificultades. De 600 buses 250 serán eléctricos.

Características generales del modelo:

1. Unidades de servicios de 300 buses, para minimizar los riesgos de continuidad, pero manteniendo un aprovechamiento de economías de escala.
2. Duración de contratos de 10 años con hasta 4 años adicionales, condicionados a la calidad del servicio y el estado de los buses.
3. Mejorar la experiencia de viaje de los usuarios, contemplando un nuevo estándar de buses, y la implementación del sistema de recaudo electrónico.
4. Cambios en la malla, según resultado de los diálogos participativos: nuevas coberturas y conexiones.
5. El Estado proveerá los terminales y la estructura de carga, y procurará que se encuentren disponibles de manera permanente del sistema

6. Incorporación de flota de alto estándar, bajo la figura de contratos de provisión, con comodidades para personas usuarias y bajos niveles de emisiones contaminantes.
7. Nueva estructura de pago a operadores de buses, mayormente condicionado por el cumplimiento de kilómetros, con una reformulación de indicadores de cumplimiento.
8. Mayores exigencias respecto a las condiciones laborales.

Proyecto aprobado por el Ministerio de Hacienda:
El proyecto, como ya se expuso, comprende 2 unidades de servicios, 33% de la flota; 600 buses, 250 eléctricos; 39 servicios en 5 comunas y 4 terminales, actualmente existe 1.
Lo anterior implica una progresividad en el proceso de modernización del sistema.

Se inició con un proceso de participación ciudadana a inicios del año 2023, se realizaron pruebas de buses durante el año 2024, y también se publicaron contenidos esenciales de la licitación en agosto del año 2024.

Realiza la presentación del cronograma, con los próximos hitos:

Ingreso a CGR: diciembre de 2024.
Publicación de la licitación: mayo de 2025.
Ingreso de adjudicación a CGR: diciembre de 2025.
Adjudicación febrero de 2026.
Firmas de contrato y preparación para el inicio de la operación: 2027.

El panelista Claudio Agostini pregunta por qué existe un plazo de más de un año entre la adjudicación y el inicio de las operaciones. Diego Espinoza responde que el plazo es para la constitución de las sociedades y la compra de los buses, y Cristóbal Pineda agrega que corresponde también al desarrollo de los terminales, los cuales incluyen declaración de impacto ambiental.
El panelista Claudio Agostini, señala que el objetivo es que los procesos de licitación lleguen a tiempo y estén concluidos antes del plazo en el cual termina la vigencia del perímetro de exclusión.
Diego Espinoza señala al respecto que la tramitación ante Contraloría en esta materia ha sido bien extraordinaria y más extensa.
Cristóbal Pineda agrega que la tramitación y el trabajo comenzó en el año 2022, que las expectativas era el sistema completo, pero finalmente la realidad fue un tercio del sistema, agrega que el sistema es complejo y que se diseñó con harto tiempo de anticipación y se ha avanzado mucho en temas gremiales y presupuestarios.

Proceso de Modernización del sistema:
Entre el año 2025 y 2027 se considera una prórroga de la regulación actual, un tercio del sistema iniciaría su operación en el año 2027 con 600 buses, de los cuales 250 serán eléctricos; el segundo tercio en el año 2029 con 600 buses diésel cero emisiones, y el último tercio el año 2031 con 600 buses diésel cero emisiones.

Por todo lo expuesto y considerando la continuidad de los servicios, se solicita al Panel aprobar una prórroga de dos años de las condiciones de operación de Gran Valparaíso.
A las 16.55 horas se retira el equipo de DTPR.

Deliberación Panelistas:
En razón de las prórrogas solicitadas para varios perímetros de exclusión que se han presentado por el equipo de DTPR en las últimas sesiones extraordinarias que se han celebrado, el Panel de Expertos acuerda solicitar al Jefe de División, una sesión extraordinaria que tenga por finalidad exponer la situación general de los perímetros y

próximas licitaciones a lo largo del país, con el objeto de tener toda la información necesaria y una visión completa del trabajo que se está realizando.

Solicitud de prórroga del Perímetro de Exclusión de Villarrica:
Los panelistas acuerdan por unanimidad, otorgar una prórroga hasta el 31 de mayo del año 2026, por cuanto corresponde al plazo para el inicio de la operación que se expuso por parte del equipo de DTPR

Solicitud de prórroga del perímetro de exclusión del Gran Valparaíso.
Los Panelista de manera unánime acordaron otorgar la prórroga hasta el 31 de enero del año 2027.
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 para que todo el proceso esté terminado antes del plazo en que finaliza el perímetro de exclusión y no esperar hasta el final de este. 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, el Panel reafirma que la planificación anticipada de las bases de licitación es esencial para garantizar la continuidad y calidad del servicio, permitiendo que este proceso se desarrolle sin contratiempos y se reduzca la dependencia de medidas urgentes como las prórrogas. Se recomienda a DTPR aplicar un enfoque proactivo en los perímetros de exclusión vigentes que estén pronto a vencer a futuro.
Se solicita a la Secretaria Abogada preparar el oficio de comunicación de los acuerdos adoptados.

Sin haber más temas que tratar, siendo las 17.35 horas, se pone término a la Septuagésima Cuarta 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