

**ACTA N° 262 SEPTUAGÉSIMA OCTAVA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Claudio Agostini, Jorge Hermann Anguita.

Representantes de DTPR: Cristóbal Pineda, Oscar Moreno, Andrés Villalobos, Isabel Vallejos, Pablo Ulloa.

Representante del MTT: Marión Fuentes Abello.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 5 de junio de 2025 (12:00 horas).

**TABLA SEPTUAGÉSIMA OCTAVA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (05 DE JUNIO DE 2025)**

Tema a tratar:

1.- Informe presentación Iquique Alto Hospicio y Sistema de Transporte Público Trole buses en la comuna de Valparaíso.

Desarrollo de la Sesión:

Siendo las 12:00 horas se da inicio a la sesión por medios telemáticos, con la asistencia de los Panelistas Claudio Agostini y Jorge Hermann, de los representantes de la División de Transporte Público Regional, Cristóbal Pineda Andrade, Oscar Moreno, Andrés Villalobos, Isabel Vallejos y Pablo Ulloa; y la asistencia de Marión Fuentes en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y de la Secretaria Abogada Carolina Ogas Cabrera.

1. 1. PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN IQUIQUE- ALTO HOSPICIO.

Toma la palabra Cristóbal Pineda, quién agradece la instancia para poder revisar el perímetro de exclusión de Iquique-Alto Hospicio y el Sistema de Transporte de Trole Buses para la comuna de Valparaíso.

1.1 ANTECEDENTES

El Perímetro de Exclusión de las comunas de Iquique-Alto Hospicio, Región de Tarapacá, fue establecido el año 2017, la mencionada regulación tenía una duración de 84 meses, prorrogable por un máximo de 36 meses adicionales, de acuerdo con el numeral 2 de la Resolución Exenta N° 1848 de 2019 y sus modificaciones, que aprobaron las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias.

En dicha regulación, en el numeral 1.4 se desglosan los servicios a operar dentro del área geográfica y sus respectivas unidades de negocios.

Entre los servicios operados por la Unidad de Negocio UN02 en el área geográfica se encuentran los siguientes:

Servicio 33:

Sentido: Ida

Origen: Terminal El Boro.

Destino: Zofri

Servicio: 33

Sentido: Origen

Origen: Terminal El Boro

Destino: Zofri.

Servicio: 3Z

Sentido: Ida

Origen: Terminal El Boro

Destino: Zofri Alto Hospicio.

Servicio: 3Z

Sentido: Origen

Origen: Zofri Alto Hospicio

Destino: Terminal El Boro.

1.2 CANCELACIÓN DE LA UN02

Comportamiento histórico del operador UN02: Al analizar los indicadores de cumplimiento mensual de la Unidad de Negocios UN02, se aprecia que el indicador promedio de frecuencia desagregado en el año 2021 para el servicio 3Z y 33 alcanza en ambos un 6% de cumplimiento (rendimiento más bajo).

Con relación al servicio 3B, su indicador de frecuencia promedio fue de 33%. Sin embargo, se observa que la mejor operación promedio estuvo en el servicio nocturno 3A, con un promedio anual del 39% para el año mencionado.

Por otro lado, en el año 2022, los valores acumulados hasta el mes de octubre bajaron en todos los servicios en comparación con el año anterior. Las tendencias a la baja en el nivel de servicio se mantienen para los servicios 3Z y 33, con 0% y 1% de cumplimiento de frecuencia, respectivamente. Para el servicio 3B, su indicador promedio de frecuencia disminuyó a 24% en el año 2022.

En consecuencia, producto de los resultados operacionales expuestos en la tabla precedente, el operador incurrió en una serie de incumplimientos entre diciembre de 2021 y mayo de 2022, y que según indican las Condiciones de Operación de la Resolución Exenta N°1848 de 2019, y sus modificaciones, en el numeral 8.2 literal a), son causal de cancelación del servicio y caducidad del contrato.

Cancelación Unidad de Negocios UN02:

Producto de los distintos incumplimientos de la Frecuencia expuestos, mediante la Resolución Exenta N° 5354 del 20 de diciembre de 2022 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se procedió a aplicar la sanción de cancelación y término anticipado del contrato aprobado mediante el Decreto N° 92 de 2019, celebrado entre el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y la Empresa Sociedad de Transporte de Pasajeros y Servicios Alto Hospicio S.A. Dicho proceso administrativo dio origen a la aplicación de multa equivalente al 100% del subsidio mensual a otorgar y el cobro de los instrumentos de fiel garantía del contrato de la antedicha unidad de negocio. El folio de la Unidad de Negocio fue

cancelado mediante Resolución Exenta N° 5 del 4 de enero de 2023, notificándose mediante este acto el cese de la operación de los servicios.

1.3. PROCESO CONCURSAL

Con la finalidad de cubrir a largo plazo la necesidad de las zonas geográficas de los servicios cancelados y en concordancia con el numeral 8.2 de la Resolución Exenta N°1848 de 2019 y sus modificaciones, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá efectuar un nuevo proceso licitatorio o de contratación. Este nuevo proceso tomará como base el marco regulatorio establecido en las Condiciones de Operación del actual Perímetro de Exclusión. Sin embargo, hay ciertas variables que se actualizaron de acuerdo a i) la modificación de trazados para no dejar sin cobertura a dichos sectores y, ii) la cancelación de este y otros servicios y, ii) las necesidades de la comunidad, tales como las frecuencias y trazados y, por consecuencia, las condiciones económicas para la prestación de los servicios 3B, 33 y 3Z. Entre los nuevos sectores cubiertos se incluyen el conjunto habitacional de interés social en el sector denominado “La Mula” —anteriormente clasificado como asentamiento irregular—, la zona correspondiente al nuevo hospital, y el segundo acceso vial que conecta ambas comunas.

1.4 RESUMEN DE LA INICIATIVA A IMPLEMENTAR

Como medida a largo plazo y definitiva, se propone iniciar un proceso concursal para los servicios 33, 3Z, 3B en el Perímetro de Exclusión de Iquique y Alto Hospicio. En este sentido, los servicios a concursar difieren del trazado original, en tanto sus frecuencias fueron ajustadas, resultando necesario para cumplir el programa operacional propuesto una flota total de 55 buses.

La evaluación técnico-económica realizada contempla una vigencia hasta la finalización del perímetro (3 años). Sin embargo, considerando los plazos de tramitación y de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, la duración de los servicios prestados por un nuevo operador se evaluó a un plazo de 2 años. En este contexto, el subsidio mensual estimado asciende a \$130.028.048.

1.5 CONCLUSIONES GENERALES

Perímetro de Exclusión Iquique – Alto Hospicio se justifica.

La urgencia de dar cobertura de los servicios antes mencionados se basa en varios factores críticos que inciden directamente en la calidad de vida de los usuarios y en el funcionamiento eficiente del sistema de transporte público en la zona de Iquique y Alto Hospicio.

En primer lugar, es importante destacar que, el transporte público urbano es esencial para la movilidad diaria de miles de personas, muchas de las cuales dependen solo de estos servicios para su desplazamiento al trabajo, estudio u otras actividades esenciales, más aun teniendo en cuenta que los servicios en cuestión incluyen en su recorrido paradas cercanas al nuevo hospital de Alto Hospicio y una conexión más directa entre esta localidad e Iquique sur, sector donde se encuentran los principales centros de educación superior.

La interrupción o alteración en estos servicios podría generar un grave impacto en la vida cotidiana de los habitantes, afectando su acceso a servicios básicos, salud, empleo y educación. Por tanto, para los usuarios el cese de operación de los servicios mencionados constituye una baja en la calidad de los servicios ofertados actualmente, incrementando sus tiempos de viaje por la distancia al acceso a los servicios de transporte.

Cabe señalar que, el inicio e implementación de un proceso concursal se encuentra dentro de las herramientas que posee el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para asegurar la calidad del servicio de transporte público, maximizando la eficiencia en el uso de los recursos públicos y contribuyendo a una solución estructural a largo plazo, garantizando la estabilidad necesaria para el servicio de transporte público.

En resumen, la urgencia de proveer los servicios que cesaron operación no solo responde a la necesidad de garantizar un proceso de transición ordenado que permita asegurar la continua operación, sino también la calidad del servicio que está dada por el cumplimiento de las exigencias propias de la figura regulatoria mediante la Resolución Exenta N°1848 de 2019 y sus modificaciones.

El panelista Jorge Hermann toma la palabra y pregunta si en el servicio Iquique - Alto Hospicio, esta nueva línea funciona como troncal, si son los mismos que entran a Iquique y hacen trayecto. Se responde, que no hay integración tarifaria, por tanto, se dificulta que funcionen como troncales y alimentadores, no cubren toda la ciudad, pero si acercan a algunas partes. Cuando las personas hacen transbordo pagan la tarifa completa.

Se propone una distribución del monto máximo del subsidio de un 70% variable y un 30% fijo. El monto total del subsidio asociado es de 130 millones mensuales, por la operación de 55 buses, según estudios de demanda de perímetros y contadores de pasajeros. El variable esta sujeto a factor de pago, que esta asociado a la operación y el fijo financia el pago de las cuotas de los buses que se están comprando, el arriendo y el pago de los buses asociados a la operación.

El Panelista Jorge Hermann, pregunta cómo se financian los terminales, si los financian los operadores y como es la licitación La respuesta es sí, son financiados por los operadores. La segunda pregunta en cuanto a la licitación, como funciona, quien use menos subsidio gana, se dejan algunos parámetros técnicos, asociados a puntaje, se puede hacer exigencias adicionales,

La respuesta, es que según las bases el monto que se ofrece es el porcentaje mayoritario, pero lo que debe hacer el operador es asegurar la calidad del servicio, agregando aspectos técnicos adicionales, que pueden tener un 20 o 30% de ponderación, para asegurar la calidad del servicio.

Pregunta el Panelista Claudio Agostini, cómo se paga el subsidio fijo y el variable, por kilómetro, por pasajero, y/o una mezcla de kilómetro y pasajero. Se responde que no tienen pago electrónico, por lo tanto, se paga por kilómetro.

El pago del 70% está sujeto al cumplimiento de los indicadores operacionales, y los costos fijos se pagan a todo evento a los operadores, mientras que el 30 %, se paga pero con la excepción de incumplimiento de condiciones.

El panelista Jorge Hermann, pregunta en cuanto a la licitación quién gana, ¿el que cobra la tarifa más baja con el subsidio incluido?. Se explica que la licitación lo que busca es que ellos oferten el subsidio que necesitarían para operar, el que ofrezca menos subsidio pero que cumpla con las características técnicas, para resguardar ofertas temerarias se exigen garantías adicionales.

Finalmente se señala que consideran que el monto final de subsidio será menor al proyectado.

1.6 LA IMPLEMENTACIÓN

Para efectos de la corrección en cuanto a adicionar un servicio más, se debe hacer una modificación de las condiciones para estimar el monto máximo adicional, lo que se puede

pagar de monto máximo, todo lo cual va a tomar tiempo en la CGR, que no a dependen de DTPR.

La implementación considera 3 grandes Items, generación del concurso, proceso de licitación, puesta en marcha. La intención es que comienza a operar en abril del próximo año y se considera que los plazos de tramitación deberían ser menores a los esquemas que se han visto con tiempos de tramitación más largo.

Por último, se señala que el Panel debe pronunciarse sobre el cambio de servicios y las bases operacionales ad hoc, lo cual es una herramienta que ya está dentro del perímetro, no es una regulación nueva. Específicamente, as las condiciones de operación permiten cambiar los servicios, pero debe estar aprobado por el Panel.

Las bases del concurso van a ser presentadas a la CGR, al mismo tiempo que la modificación de las condiciones de operación.

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO TROLE BUSES EN LA COMUNA DE VALPARAÍSO

Para tratar este punto toma la palabra Isabel Vallejos del equipo de DTPR.

2.1. ANTECEDENTES GENERALES

El Perímetro de Exclusión Integrado de la comuna de Valparaíso, Región de Valparaíso, fue establecido a través de Resolución Exenta N°1888 de 2018, acto administrativo que determinó el área geográfica de aplicación de este. A través de la Resolución Exenta N° 33 de 2020, se aprobaron las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias para Trolebuses en el Gran Valparaíso.

En esta regulación se estableció una vigencia de 60 meses prorrogables por un plazo máximo de 24 meses adicionales, la cual se encuentra sujeta al pronunciamiento favorable del Panel de Expertos, de acuerdo con lo indicado en el numeral 2 de la ya mencionada Resolución. A su vez, este Ministerio a lo menos un año antes del término de la vigencia, deberá emitir una resolución fundada informando al operador la prórroga de la prestación de sus servicios.

Posteriormente, se aprobaron los contratos de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696 en la comuna de Gran Valparaíso. Dentro de estos, se celebró un contrato entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Trolebuses de Chile S.A., a través del Decreto Exento N° 1366 de 2021. En consecuencia, del contrato antes mencionado, la operación inició formalmente el día 01 de mayo de 2021, tras la notificación de fecha de ejecución a través de acta de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de Valparaíso.

Los Servicios que operan en el Perímetro de Exclusión asociados a la Unidad de Negocio UN08 son:

Servicio 801:

Ida: Valparaíso

Origen: Valparaíso.

Servicio 802:

Ida: Valparaíso

Origen: Valparaíso.

Los trazados mencionados dan cobertura a barrios emblemáticos con alto valor patrimonial y actividad portuaria, como el barrio Almendral, centro cívico y aduana. Cabe destacar que, el servicio de Trolebuses está presente en Valparaíso desde el año 1952 y que a contar del año 2007 es un servicio regulado bajo la licitación de vías del Gran Valparaíso y posteriormente bajo condiciones de operación establecidos en la Resolución Exenta N°3739 del año 2011.

Adicionalmente, los servicios de esta Unidad de Negocios cuentan con integración tarifaria con los servicios operados por EFE Valparaíso, ascensores y también con los servicios de la Unidad de Negocios UN13 que recientemente inició operación en septiembre de 2024, dicha Unidad también presta servicios de transporte público mayor dentro del Perímetro de Exclusión, y está constituida por vehículos eléctricos de alto estándar, cuya operación también es de responsabilidad de la empresa Trolebuses de Chile S.A.

2.2 VIGENCIA DEL PERÍMETRO

El Perímetro de Exclusión que se estableció en la Resolución Exenta N° 33 del 2020, estableció una vigencia de 60 meses, contados desde el día 01 de mayo de 2021, finalizando inicialmente el 01 de mayo de 2026. Además, el Ministerio podrá prorrogar el Perímetro de Exclusión hasta por un plazo máximo de 24 meses adicionales. Para proceder a lo anterior, el Ministerio requerirá un pronunciamiento favorable del Panel de Expertos establecido en el artículo 14 de la Ley N° 20.378.

En el plazo de, al menos, un año antes del término de vigencia del Perímetro de Exclusión y en caso de que éste sea prorrogado, el Ministerio deberá emitir una resolución fundada en la que señale si el operador deberá prorrogar la prestación de sus servicios.

2.3 COMPORTAMIENTO HISTÓRICO OPERADOR UN08

El indicador de evaluación anual, que mide el nivel general de cumplimiento anual desde el inicio de la operación es de 95,3 % para el servicio 801 y de 94,1% para el servicio 802.

En conformidad a lo mostrado en el Gráfico 1 de la presentación realizada por DTPR en la sesión, ambos servicios presentan una operación óptima. En el transcurso de los últimos 12 meses, la fluctuación del indicador de evaluación mensual se ha mantenido sobre el 80 % de la exigencia establecida para dicha Unidad de Negocios.

2.4 VALOR CULTURAL Y PATRIMONIAL

Este medio de transporte opera desde 1952, siendo actualmente la única red de trolébus nacional y la segunda más antigua de Sudamérica. Desde sus inicios fue de propiedad estatal, pero a partir de 1982 han sido empresas privadas las encargadas de administrarlos. A partir del año 2007, está a cargo de la firma Trolebuses de Chile S.A. . La operación de la UN08 a cargo de Trolebuses de Chile S.A. no sólo brinda movilidad y conectividad en Valparaíso, además constituye un servicio patrimonial y contribuye a la cultura y al reconocimiento de los monumentos históricos nacionales de la comuna. Adicionalmente, sus servicios tienen la particularidad de integración con otros modos de transporte, tales como metro (servicios de EFE Valparaíso, ascensores patrimoniales de Valparaíso y la Unidad de Negocios UN13 que también es operada por la empresa Trolebuses de Chile S.A, cuya operación es realizada mediante buses eléctricos de alto estándar

2.5. CONCLUSIONES GENERALES

Luego de revisar los antecedentes expuestos, cabe analizar y solicitar la prórroga de la vigencia de las Condiciones de operación establecidas mediante la resolución Exenta N°33 del año 2020, que enmarcan la operación de la Unidad de Negocios UN08 en el Perímetro de Exclusión de Valparaíso. La solicitud resulta necesaria para asegurar la continuidad de los servicios de transporte en una de las áreas más emblemáticas y de alto valor patrimonial de la comuna. Puesto que la operación de los Trolebuses, que comenzó en 1952, no solo garantiza la conectividad y movilidad dentro del Gran Valparaíso, sino que también preserva un patrimonio cultural único. La red de trolebuses es exclusiva en su tipo en Chile y la segunda más antigua de Sudamérica, lo que resalta la importancia histórica y cultural del servicio en la región.

Además, la operación actual de la UN08 ha mostrado de manera histórica un alto nivel de cumplimiento de las exigencias establecidas por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso. La Unidad de Negocio en cuestión cuenta con indicadores de cumplimiento de frecuencia, durante el último año, superiores al 94%, lo que evidencia su eficiencia y confiabilidad. Este alto rendimiento en el servicio, tanto en términos de cobertura como de calidad operativa, justifica una extensión de su vigencia, dado que contribuye significativamente a la movilidad urbana y al desarrollo socioeconómico del área.

La continuidad de este servicio también es clave para la preservación de barrios emblemáticos, como el Almendral y el centro cívico de Valparaíso, áreas que son cruciales tanto para la vida cotidiana de los habitantes como para el turismo. Adicionalmente, la integración existente con los servicios del metro y la UN13 permitió en 2024 que 119.802 pasajeros pudieran movilizarse desde el cerro y hacia diversos destinos del centro de la ciudad, brindando un valor agregado adicional a este medio de transporte. Finalmente, la prórroga permitiría contar con un plazo adecuado para revisar y ajustar las condiciones operativas, considerando las limitaciones estructurales de la infraestructura de toma de energía de estos vehículos y su condicionante especial de carácter patrimonial que dificultan el reemplazo de los mismos (a pesar de que su antigüedad difiere de los vehículos destinados al transporte público mayor del resto del conglomerado de Gran Valparaíso). Estas revisiones y ajustes son necesarios y se hacen con el fin de garantizar que el servicio siga adaptándose a las necesidades cambiantes de la ciudad y tecnologías, sin perder de vista su rol cultural y patrimonial.

Ante la solicitud de prórroga el Panelista Claudio Agostini, pregunta cuánto costaría hacer exactamente lo mismo, el mismo recorrido y la misma frecuencia con vehículos eléctricos sacando los Trolebuses, cuánto se ahorraría.

Se explica que el subsidio que se paga actualmente es bajo, es un subsidio menor que el que se entrega a los buses eléctricos. El Panel plantea que los buses eléctricos resultan más eficientes que los trolebuses.

El plazo original es de 60 meses y se están pidiendo 24 meses adicionales. Es una opción licitarlo, pero se duda que llegue otro oferente.

El panel pregunta que qué va a ocurrir después del plazo de 24 meses de prórroga que se está solicitando. Se informa que una licitación de buses eléctricos es la otra opción, pero por ahora no está en carpeta otras licitaciones a continuación de los troles de 24 meses.

El panelista Jorge Hermann plantea que se está pidiendo la extensión sin un proyecto específico a largo plazo, se llegará a los 24 meses y se volverá a pedir otra prórroga, no hay un plan a futuro. El Panelista Claudio Agostini pregunta si va a existir un monopolio de trolebuses o no.

Toma la palabra Cristóbal Pineda, quien expresa que no es posible disociar el valor patrimonial del servicio que presta trole, a diferencia de lo que pasa con los ascensores que no son subsidiados, no tiene un rol importante por el estado en que se encuentran, no son transporte de pasajeros, mientras que los trolebuses si son un elemento importante dentro del sistema.

El Panel considera que el valor patrimonial puede ser un beneficio adicional del transporte público. Sin embargo, es importante determinar en qué contextos y momentos se evalúa dicho valor. A diferencia de otros países donde este tipo de transporte se enfoca más en el turismo, la discusión sobre su valor patrimonial y quién debe definirlo es fundamental. Si el principal valor es patrimonial, el financiamiento debería provenir de fondos del Ministerio de Cultura destinados al patrimonio, en lugar de utilizar recursos destinados a subsidiar el transporte público.

Toma la palabra Marion Fuentes, quien sostiene que como ministerio no se está financiando un sistema de gran costo, es muy similar a lo que paga al bus que pasa por el lado de éstos. Mantener por dos años este servicio que es bueno y no produce mayor costo como ministerio es la mejor opción.

Finalmente, Oscar Moreno aclara que en 24 meses no se puede ir a solicitar otra prórroga, con los 24 meses se acaban las condiciones de operación de los trolebuses.

Pablo Ulloa agrega que por subsidio se paga a trole 25 millones mensuales y por operación 5 millones mensuales.

Siendo las 13.30 se retira el equipo de DTPR.

Deliberación:

Los Panelistas discuten sobre la presentación y acuerdan que en relación con la prórroga de Iquique-Alto Hospicio, les resulta atendible la solicitud y sus fundamentos, y sostienen que, como Panel, están de acuerdo con el cambio de trazado por que se toma en cuenta el nuevo hospital, colegios y servicios y el trazado se ajusta a las nuevas demandas, y por lo demás están de acuerdo que se realice por un proceso de licitación. Por lo expuesto acceden a la solicitud planteada por el equipo de DTPR.

La decisión sobre el servicio de Trolebuses para la comuna de Valparaíso es compleja. La solicitud se dificulta porque no se presenta al Panel un proyecto que especifique qué ocurrirá después de los 24 meses de prórroga solicitados. Más allá del debate sobre su valor patrimonial y quién debe subsidiarlo, la principal preocupación es el futuro del servicio una vez finalizada la prórroga. En la presentación de DTPR, no existe un plan o proyecto definido a futuro. Mientras no se resuelva esta incertidumbre y se defina el rol de los trolebuses como solución de transporte, atractivo turístico-patrimonial o aporte cultural después de la prórroga, no es posible aprobarla en estas condiciones. El Panel está dispuesto a evaluar la prórroga una vez que se presente un plan concreto sobre el futuro de los trolebuses. Por último, sería recomendable analizar las experiencias y soluciones adoptadas en otros países con sistemas de trolebuses.

Finalmente se solicita a la Secretaria Abogada preparar el oficio de comunicación de acuerdo con lo decidido.

Siendo las 14.16 horas se pone término a la Septuagésima Octava 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