

**ACTA N° 272 OCTOGÉSIMA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Claudio Agostini, Jorge Hermann Anguita, Eduardo Saavedra.

Representantes de DTPR: Cristóbal Pineda, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, Mariel Prucnal.

Representante del MTT: Marión Fuentes Abello.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera

LUGAR: Por medios telemáticos – videoconferencia

FECHA Y HORA: 5 de diciembre de 2025 (12:30 horas).

**TABLA OCTOGÉSIMA PRIMERA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL PANEL DE
EXPERTOS (5 DE DICIEMBRE DE 2025)**

Tema a tratar:

1.- Presentación relativa al transporte público en la Zona Nororiente de la Región Metropolitana.

Desarrollo de la Sesión:

Siendo las 12:30 horas se da inicio a la sesión por medios telemáticos, con la asistencia de los Panelistas Claudio Agostini, Jorge Hermann y Eduardo Saavedra, de los representantes de la División de Transporte Público Regional, Cristóbal Pineda Andrade, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, y Mariel Prucnel; la asistencia de Marión Fuentes en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y de la Secretaria Abogada Carolina Ogas Cabrera.

1. Se da inicio a la presentación relativa a la Zona Nororiente de la Región Metropolitana, se presentarán los siguientes aspectos:

- a. Normativa
- b. Antecedentes.
- c. Diagnóstico.
- d. Deficiencias.
- e. Propuestas
- f. Subsidios.

a. Normativa

Ley 20.696, que modifica las leyes N°20.378 y N°18.696, faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para **regular los servicios** de transporte público remunerado de pasajeros, a través de la implementación de un **Perímetro de Exclusión**. En su artículo cuarto transitorio, dispone que, durante los primeros ocho años de vigencia de la ley, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá convocar a los operadores de transporte público —en zonas fuera de Santiago, Puente Alto y San Bernardo— a procesos de negociación previa para ajustar tarifas y/o estándares de servicio.

Perímetro de Exclusión: Consiste en una zona geográfica, en la que se exige a todos los servicios de transporte público mayor, que operan en el área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas **condiciones de operación** y de utilización de vías.

b. Antecedentes:

b.1 Localización de la Zona.

La **zona nororiente** de la Región Metropolitana está compuesta por las comunas de Colina y Tilttil.

Tilttil cuenta con una superficie de 653 km² y según el censo del 2024, su población asciende a 19.742 habitantes, mientras que Colina, cuenta con una superficie de 971,2 km² y 173.293 habitantes

Dentro de su actividad económica destaca el ámbito comercial, seguido por el rubro de transporte, almacenamiento y comunicaciones

COLINA, posee tres vías de acceso principales hacia Santiago; la Autopista Los Libertadores (Ruta 57) con pago de peaje, que conecta directamente con el norte de la capital; la Autopista Nororiente con pago de peaje utilizada por residentes de zonas habitacionales del sector oriente de la comuna; y la Avenida General San Martín sin pago de peaje, una ruta alternativa que comunica con sectores urbanos del norte de Santiago.

Tilttil posee tres vías de acceso hacia la Región Metropolitana; la Ruta 5 Norte (Panamericana Norte) con pago de peaje, como eje principal de conexión directa con Santiago; la Ruta G-16, que enlaza la comuna con la autopista y localidades vecinas; y la Autopista Los Libertadores con pago de peaje, a la cual se puede acceder a través de Colina como vía complementaria.

El centro de Colina se encuentra a 30 kms desde el centro de Santiago. La comuna posee varias localidades urbanas que concentran la mayor parte de la población, entre las que destacan Colina Centro, Chicureo Oriente, Chicureo Poniente y Esmeralda. Estas zonas han experimentado un crecimiento sostenido, asociado a la expansión inmobiliaria, mientras que las zonas rurales, como Las Compuertas y El Algarrobal, concentran una menor proporción de la población y se encuentran más dispersas en el territorio.

Colina ha tenido un desarrollo urbano importante, impulsado por la instalación de empresas agroindustriales y el desarrollo de parcelaciones de agrado, lo que ha atraído a nuevos residentes. Esta comuna tiene una población de 173.293 habitantes (CENSO, 2024), lo que representa un aumento del 122,7% respecto al Censo 2002.

Por su parte el centro de **TIL-TIL** se encuentra a 53 kms desde el centro de Santiago. La comuna cuenta con localidades urbanas como Til-Til Centro, Huertos Familiares y Rungue, que concentran una parte importante de la población. Sin embargo, una proporción significativa aún vive en sectores rurales como Montenegro, Polpaico y Caleu, donde predominan las actividades agrícolas y forestales.

Til-Til ha tenido un crecimiento más moderado en comparación con otras comunas de la provincia, pero se observa un desarrollo sostenido en sectores vinculados al comercio, la manufactura y el turismo local.

Esta comuna tiene una población de 19.742 habitantes (CENSO, 2024), lo que representa un aumento del 33,8% respecto al Censo 2002.

El Panelista Eduardo Saavedra, indica el uso del acceso a Colina por la Ruta 5 Norte, que no fue mencionado en la presentación. Por otra parte, menciona este panelista que las parcelas de agrado han crecido en cantidad pero producen una baja densidad poblacional; sumado a que la encuesta origen destino utilizada es antigua y el mayor desarrollo habitacional es posterior a 2017, por ejemplo, en Santa Elena. Dichos desarrollos inmobiliarios recientes son villas completas que tienen mucha demanda potencial.

Toma la palabra Oscar Moreno, quién detalla la caracterización de la encuesta origen destino y señala que también habrá estudios de demanda más recientes como el esperado para el año 2028.

Jorge Hermann se refiere sobre la influencia en el Sistema de Transporte Público de Colina-TilTil relacionados a tres hitos relevantes: Primero, el tren EFE Santiago-Batuco con tres vías hasta la estación Batuco (dos de pasajeros y una de carga) con conexión a las líneas 3, 5 y 7 de Metro. Segundo, la Concesión de la Ruta 5 desde Santiago hasta Los Vilos, que incluye cuartas pistas entre Buenaventura y Lampa; y terceras pistas entre Lampa y el enlace Nogales Puchuncaví. Tercero, el proyecto de licitación de la segunda concesión Autopista Ruta 57 Santiago – Colina – Los Andes. Al respecto, pregunta si DTPR ha considerado el impacto de estas tres obras de infraestructura sobre el transporte público de Colina-TilTil.

Oscar Moreno señala que, respecto al tren de batuco, con los trazados considerados actualmente no se contempla que haya efectos inicialmente, pero en el perímetro de exclusión que se propone se permite hacer variantes y aumentar los kilómetros de cada empresa por si se requiere nuevos servicios. Los trazados no toman en cuenta al tren, pero si son adaptables, se puede redistribuir los kilómetros también. Jorge Hermann sostiene que es importante medir los efectos de la incorporación del tren Santiago-Batuco y la nueva concesión de la Ruta 5 antes de determinar el perímetro de exclusión.

Mariel Prucnal, señala que precisamente el hecho de querer regular es por esta y otras causales, ya que este es un sistema rural regulado por el Decreto 212 y se cumplen condiciones muy básicas, por lo que uno de los mecanismos como MTT es justamente la facultad del perímetro de exclusión. Con las herramientas actuales no es posible influir en los trazados de los operadores que se busca regular.

b.2 Viajes en Transporte Público.

De los viajes generados en día laboral y temporada normal para la comuna de Colina, un 29% se realizan en transporte público (EOD, 2012).

En transporte público mayor, según el último estudio de demanda, se generan aproximadamente 24.628 viajes diarios en día laboral, los cuales tienen como origen o destino alguna comuna del Gran Santiago, principalmente a través de la Autopista Los Libertadores y el Camino a Chicureo.

De los viajes en transporte público en día laboral, un 80% corresponde a adultos (adulto y adulto mayor), mientras que un 19% corresponde a estudiantes de educación básica, media o superior.

De los viajes generados en día laboral y temporada normal para la comuna de Til-Til, un 18% se realizan en transporte público (EOD, 2012).

En transporte público mayor, se estiman cerca de 4.328 viajes diarios en día laboral, siendo la mayoría de ellos con destino al Gran Santiago, especialmente hacia las comunas de Quilicura, Conchalí y Colina.

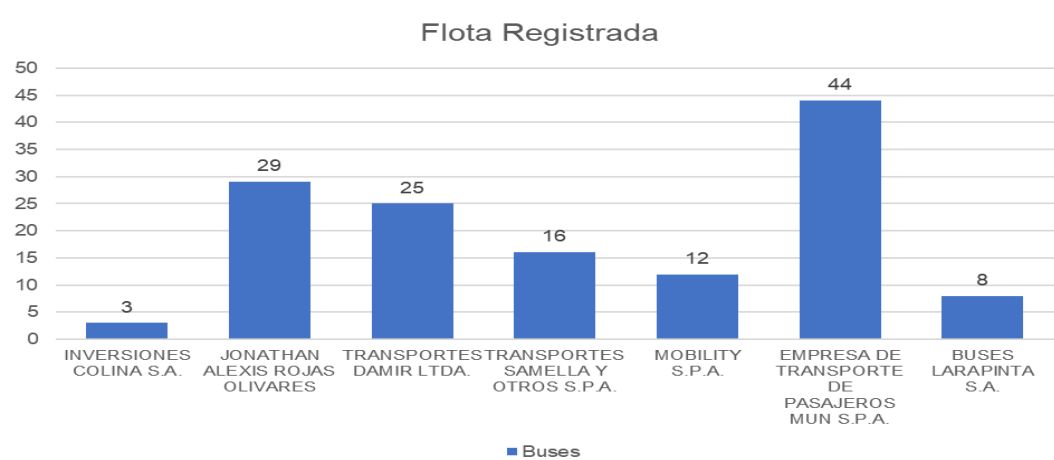
Del total de viajes en transporte público en día laboral, un 79% es realizado por adultos (adulto y adulto mayor), mientras que un 20% corresponde a estudiantes, reflejando una demanda moderada pero constante desde sectores urbanos como Til-Til Centro y Huertos Familiares

b.3 Sistema de Transporte Público.

El sistema de transporte público mayor de la zona nororiente de la Región Metropolitana es operado por 7 empresas (folios) registradas en la Secretaría Regional Ministerial de Transportes.

La flota de estas empresas es de 137 buses (*a diciembre 2025*), con una antigüedad promedio de 6,8 años.

La distribución de la flota se observa en la siguiente imagen, donde los operadores concentran entre un 2% y un 26% de la flota total del área.



Se trata de un Sistema de transporte Público altamente atomizado, agrupado principalmente en asociaciones gremiales. En la actualidad existen 17 servicios contemplados en el área a regular, con una red que abarca del orden de 3.100 kilómetros de trazado.

c. Diagnóstico.

Demanda de transporte público:

El sistema de transporte público mayor de la zona nororiente de la Región Metropolitana tiene una demanda del orden de 28.870 pasajeros diarios en temporada normal, los que tienen una distribución horaria según se muestra en imágenes presentadas en la sesión.

Dicha distribución da cuenta de una comuna generadora de viajes, sin embargo, no se observa un gran desbalance en la demanda como en otras comunas de la Región Metropolitana.

En los gráficos se muestra un periodo punta mañana en sentido ida, mucho más acentuado y cargado que el símil de la tarde en sentido de regreso, lo que da cuenta de las restricciones de tiempo propias de los propósitos de viaje.

Oferta en el transporte Público:

En el caso de la oferta de transporte público mayor, el estudio determinó que existen en promedio del orden de 874 expediciones diarias, las que se dividen de manera pareja entre ambos sentidos de operación. En promedio, se ofrecen 1090 plazas por periodo.

En el caso de un día laboral para temporada normal, en la zona nororiente de la Región Metropolitana se generan del orden de 16.489 vehículo-km por sentido.

Tarifas:

Los operadores tienen amplios esquemas tarifarios, los que en la propuesta de perímetro de exclusión se regularán a través de un polinomio de tarifa que usará como base las tarifas vigentes de los operadores. Esto dará mayor claridad y transparencia tanto para usuarios como operadores. Es decir, una vez comenzada la operación, las tarifas se reajustarán conforme al polinomio en los plazos estipulados que se establezca en la resolución de condiciones de operación.

Polinomio de reajustabilidad:

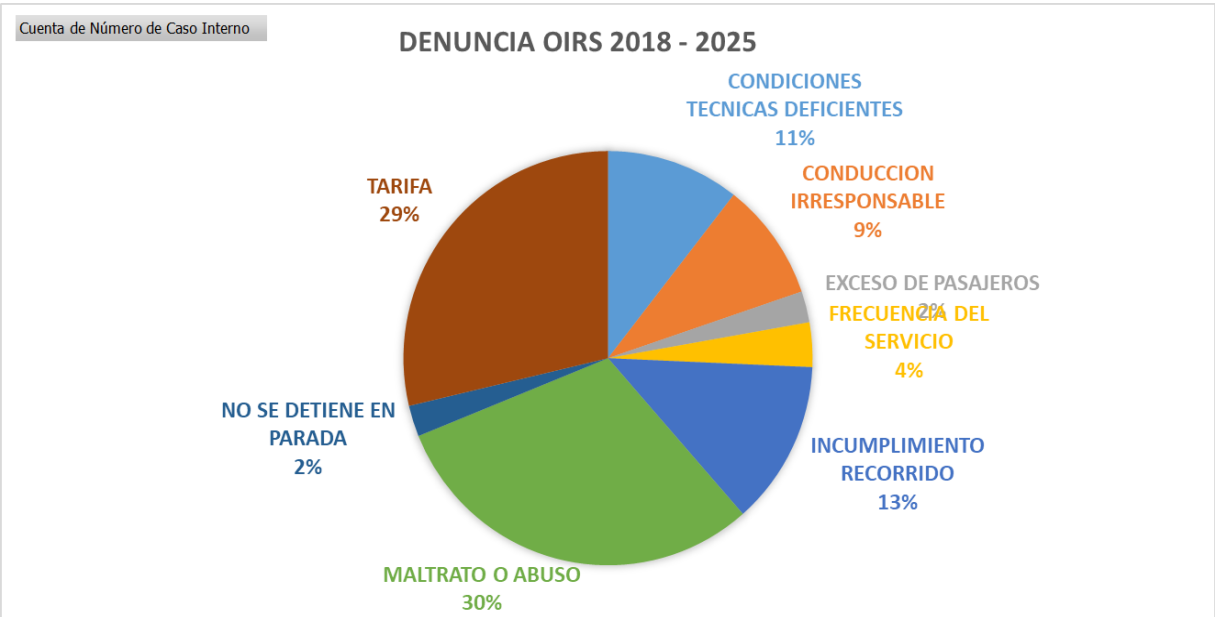
Cada tres meses, a contar desde el inicio de la operación, se realizará el cálculo del polinomio. La tarifa máxima será reajustada dentro los primeros 15 días hábiles del siguiente mes, con una unidad mínima de reajuste de \$10 pesos.

El Panelista Claudio Agostini consulta en relación con la diferencia de tarifas que cobran los diferentes servicios. Contesta Mariel Prucnal, señalando que las tarifas dependen del trazado y el destino. Por ejemplo, algunos funcionan como un servicio medio privado, en buses tipo interprovincial, de otro estándar y ellos cobran alrededor de \$3.000. En general de Colina cobran entre \$1.300 y \$1.400 y en general de TIL-TIL cerca de \$2.000,

Principales comentarios de los usuarios:

A través de la base de datos de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS), se recogen cuáles son los principales reclamos de los usuarios.

En la imagen se muestra que el No respetar la tarifa (adulta y principalmente escolar) y maltrato por parte de conductor, como los principales motivos de reclamo.



d. Deficiencias

Frecuencia y regularidad:

- Servicios con problemas de regularidad.
- Buses sin capacidad punta y vacíos en valle.
- No existe certeza de la hora en que pasaran los buses.
- No hay información en línea del estado del Sistema.

Gestión y Operación:

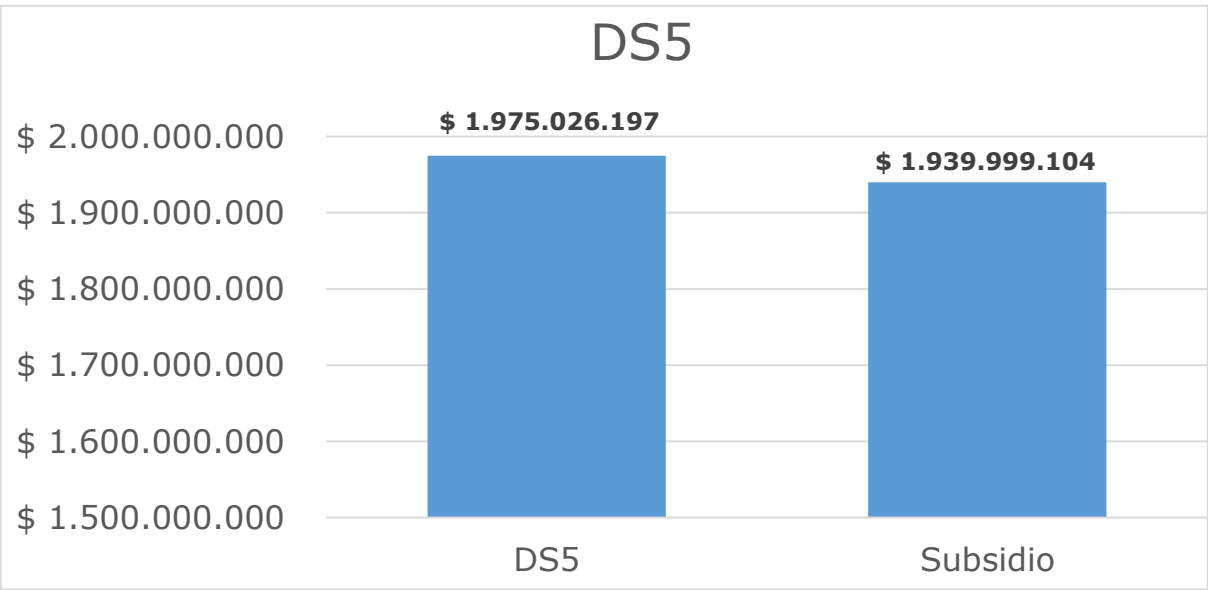
- Deficiente planificación y gestión por parte de los operadores.

Tecnología:

- Parcialmente las empresas están incorporando tecnología GPS en los buses, pero no hay obligación de reportar a la autoridad y no existen facultades para sancionar incumplimientos por parte del Ministerio.
- No existe información a los usuarios sobre la llegada de buses al paradero.
- No existe certeza en los horarios de operación.

e. Subsidios

El DS N° 5/2010, establece un monto de subsidio máximo por zona, el que corresponde a un subsidio compensatorio. En el caso de la Zona Nororiente de la Región Metropolitana, los montos se establecieron como resultado de las propuestas aquí presentadas, respetando el límite establecido.



Esto implica un uso de aproximadamente un 98,23% máximo del subsidio.

Se estima que el subsidio total anual de la zona será de **\$1.939.999.104**, los que se dividen en **\$971.273.394** pesos de subsidio a la tarifa ya existente (50,07%) y **\$968.725.710** pesos de subsidio a la operación (49,93%), los que compensan las nuevas exigencias tecnológicas, como GPS online, contadores automáticos de pasajeros y aplicación al usuario.

Duración del Perímetro:

Vigencia: El perímetro de exclusión se propone que tenga una duración máxima de 5 años, con posibilidad de prórroga de hasta dos años, previo pronunciamiento favorable del Panel de Expertos.

Claudio Agostini, señala que sería útil tener una comparación de las tarifas, donde se indique la tarifa regulada con este polinomio respecto a las existentes y explicitando cuáles y cuánto bajan o suben, tal como se explicó el tema de la calidad del servicio que quedó bien abordado al comparar la calidad existente con la esperada con las condiciones de la regulación.

Contesta Oscar Moreno, quién señala que no se bajan las tarifas, sino que lo que ocurre es que desde el momento que se inicia la operación no pueden volver a aumentar las tarifas, no las pueden subir de manera arbitraria y distinta cada uno. La tarifa va a aumentar, según lo establezca el polinomio, este solo determina reajuste. Las tarifas máximas son las que ya tienen, no podrían subirlas.

Eduardo Saavedra consulta si los operadores tienen ventana de tiempo para subir las tarifas, le preocupa que sea efectivo que la tarifa base ya se congeló hace un tiempo atrás.

Mariel Prucnal responde que parte de las atribuciones que entrega el perímetro de exclusión es que no se queda a merced del operador, junto con el acta de acuerdo de esta negociación se fija el tarifario, de modo que son las tarifas acordadas en el acta de acuerdo. Eduardo Saavedra consulta si el acuerdo con los operadores ya está completamente cerrado, y Mariel Prucnal responde que en cuanto a condiciones y tarifarios sí, está cerrado. Ya hay plan base y tarifario base ya acordado.

Eduardo Saavedra consulta por los recorridos informales, líneas internas que parte y terminan en colina.

Mariel Prucnal responde que sí existen recorridos que parten y terminan en Colina y no son informales, son servicios rurales periféricos, tienen otras características y proceso de regulación, también están regulados por el Decreto 212.

Agrega que de todas formas existen servicios informales, generalmente que salen desde el metro los libertadores, y que se espera que con esta nueva regulación disminuyan.

Claudio Agostini consulta si este perímetro partiría con los recorridos que ya están o en los acuerdos con ellos ya existió una optimización de los recorridos.

Mariel Prucnal contesta, que se cambiaron algunos pares e origen destino, se mejoraron ofertas, sobretodo la nocturna y fin de semana, que era inexistente.

Finalmente toma la palabra Jorge Hermann, quién consulta cuanto debería disminuir el subsidio con la incorporación del tren de Batauco.

Responde Oscar Moreno, quien señala que es una pregunta que no se puede contestar ahora, la experiencia que se tiene es que se realizan ajustes en los recorridos para generar alimentadores, pero no deja de funcionar el troncal del bus, cuanto puede bajar depende del programa de operación de EFE y cuanto para los trazados. Se está en conversaciones con EFE y no deja de existir la figura del servicio hacia Santiago, sino que es un re-ruteo de los servicios internos para que funcionen como alimentadores.

Siendo las 13.48 se retira el equipo de DTPR y el representante de MTT.

4) DELIBERACIÓN:

Los panelistas señalan que siempre es preferible la licitación en vez de las negociaciones con operadores. Señalan además que en este caso no se observa que exista un buen uso del subsidio, lo cual sumado al hecho de que los indicadores de servicio de los operadores con quienes se está negociando evidencian un pésimo servicio, lleva a concluir que no existen buenas razones para negociar directamente con los operadores.

Resulta fundamental para que el Panel tome una decisión informada determinar cómo va a afectar el subsidio la entrada en funcionamiento del tren Santiago-Batuco. Se está subsidiando el tren y además se va a subsidiar estos servicios de buses, entonces no resulta comprensible que cuando esté el tren en operación se siga gastando el mismo monto en el subsidio de buses. Se les garantiza a los operadores un subsidio fijo por 5 años y lo que debería ocurrir es que cuando este en operación el tren el subsidio disminuya y no que se mantenga porque eso es ineficiente.

La entrada en operación del tren es un cambio estructural en el transporte público de la zona, lo que debe ser considerado en el monto del subsidio cuando comience a operar por parte de EFE. El servicio de trenes debiera iniciar en 2028 en el tramo entre Batuco y Quilicura, mientras que la operación del trayecto completo está contemplada para 2030.

Para mejor resolver, se solicita adicionalmente un detalle de la tarifa, contar con toda la estructura tarifaria, y hacer una proyección del reajuste de las tarifas con el subsidio.

Siendo las 14:25 horas, se pone término a la Octogésima 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