

**ACTA N° 278, OCTOGÉSIMA CUARTA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Claudio Agostini González, Eduardo Saavedra Parra, Patricia Galilea Aranda.

En representación del DTPR: Paula Catan, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, Carolina Henríquez, Diego Espinoza, Álvaro Nuñez.

En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Aleko Riffo.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera.

Lugar: TELEMÁTICA

Fecha y Hora: 7 de abril de 2026 a las 16.30 horas.

**TABLA OCTOGÉSIMA CUARTA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (7 DE ABRIL DE 2026)**

Temas a tratar:

Solicitud de Prórroga de Condiciones de Operación de Trolebuses, Unidad número 08, en el Perímetro de Exclusión del Gran Valparaíso. Solicitud realizada mediante Oficio N° 8399 de 19 de marzo de 2026.

Desarrollo Sesión:

Siendo las 16.30 horas, se da inicio a la sesión. Se deja constancia que tanto los panelistas, como la Secretaria abogada y todos los representantes intervinientes de la División de Transporte Público Regional y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, asistieron a la misma a través de medios tecnológicos, permaneciendo conectados de forma permanente y continua durante el desarrollo de toda la sesión mediante videoconferencia, de conformidad a lo establecido en el artículo 6° del D.S. N° 40, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Se inicia la sesión, con la presentación de la nueva Directora de Transporte Público Regional, Sra. Paula Catan. Luego toma la palabra Oscar Moreno del equipo de DTPR, quien da inicio a la presentación preparada, en el marco de la solicitud de prórroga de las Condiciones de Operación de Trolebuses, Unidad número 08, en el Perímetro de Exclusión del Gran Valparaíso.

1. Comienza su presentación, entregando los **antecedentes de la zona regulada**, señalando que el Perímetro de Exclusión de Trolebuses en Gran Valparaíso inició su operación el 01 de mayo de 2021 y contempla una vigencia de 60 meses prorrogables por 24 meses. La vigencia inicial culmina el 1 de mayo de 2026.

Establecimiento del Perímetro de Exclusión: El área Geográfica fue definida en 2018 mediante la Resolución Exenta N°1888, delimitando el área donde se aplica el sistema de transporte regulado en Valparaíso.

- Regulación específica para trolebuses: En 2020 se establecieron, mediante la Resolución Exenta N° 33 del año 2020, condiciones de operación, requisitos y plazos de vigencia para los trolebuses en el Gran Valparaíso, con posibilidad de prórroga sujeta a evaluación técnica y aprobación del Panel de Expertos.
- Contrato formal de operación: En 2021 se firmó un contrato entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa Trolebuses de Chile S.A., cuyo inicio de operaciones dentro del Perímetro de Exclusión quedó establecido a partir del 1 de mayo de ese año.

- La vigencia inicial de la operación culmina el 1 de mayo de 2026. El 14 de mayo de 2025, mediante Oficio N°13848 DTPR del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se solicitó la prórroga de la regulación y del contrato por 24 meses, para continuar operando hasta el 1 de mayo de 2028.

El 5 de junio de 2025 se realizó una sesión extraordinaria del Panel de Expertos para presentar los antecedentes de operación de la Unidad de Negocio N°8 que justificaban la solicitud de prorrogar su regulación.

- El 11 de septiembre de 2025, mediante Oficio N°5 el Panel de Expertos informa que no aprueba la prórroga solicitada. En el Oficio y en la sesión extraordinaria, la argumentación que se entrega para no otorgar la prórroga se basa en una serie de consultas que, a juicio del Panel, no estaban resueltas.

- i. ¿La Unidad de Negocio N°8 es parte del sistema de transporte?
- ii. Se requiere validar información de demanda y del comportamiento del servicio que muestre que es un servicio activo dentro del sistema
- iii. ¿Cómo se compara el subsidio entregado a esta Unidad con las otras Unidades de Negocio del Gran Valparaíso?
- iv. ¿Cómo se conecta con el resto del sistema? Es necesario entender de qué forma los trolebuses se relacionan con los otros servicios y de qué forma aportan a soluciones de movilidad
- v. ¿Qué papel tendrán los Trolebuses posteriormente a la prórroga de esta operación? ¿Cuál es el proyecto futuro?

2. Caracterización de la Unidad de Negocio. Trolebuses

La Unidad de Negocio 8 (UN8) cuenta con dos servicios, que realizan cerca de 500.000 kilómetros comerciales anualmente, con operación en los días laborales y sábados. No opera los domingos.

Los 30 trolebuses se distribuyen en dos servicios, que cubren sectores estratégicos de la ciudad, conectando zonas clave de actividad urbana y servicios esenciales.

La tarifa adulto máxima es de \$420. Por otra parte, la Unidad de Negocios ha mantenido, durante toda la vigencia del contrato, correctos indicadores, que destacan sobre el promedio de la operación.

- Los Servicios 801 y 802 han mostrado un Indicador de Evaluación de los servicios (IEA) que se ha mantenido por sobre el 80%, superando consistentemente los umbrales mínimos exigidos. Durante 2025, en promedio, obtuvieron un 89%. El indicador de cumplimiento de frecuencia (ICF) ha permanecido con valores cercanos al 100%, con un promedio de 93% en 2025. Esto demuestra que la prestación de los servicios se ajusta correctamente a la cantidad de vehículos exigida por este Ministerio y que es significativamente superior a la del resto de los operadores (77%).
- Los indicadores de regularidad y puntualidad fueron, en promedio, de 75,3% y 82,1% en 2025.

3. Sobre la solicitud de prórroga:

La prórroga del contrato se configura como una medida necesaria para asegurar la continuidad del servicio y habilitar la implementación de un nuevo esquema de operación con mejoras estructurales.

Según el estudio de demanda en curso (CIS, 2025), la UN8 transporta anualmente a ~2,0 millones de usuarios. El 32% de los viajes son de Adultos Mayores. El nivel de servicio y la velocidad a la que circula el trolebús hacen que el usuario lo perciba como un modo más seguro.

En comparación con la utilización de buses, los periodos de mayor utilización de los trolebuses ocurren entre 09:00 y las 15:00 hrs.

La UN8 posee integración tarifaria con EFE y UN13, y conecta sin integración tarifaria con otras UN y colectivos que operan en los cerros del Gran Valparaíso.

El subsidio que se entrega por trolebús a la UN8 es similar al entregado a los buses que componen el Perímetro de Exclusión del Gran Valparaíso.

En marzo de 2026 se adjudicó el 1er tercio de la nueva regulación para el GV; los otros dos tercios, que contemplan a los trolebuses, se espera que el proceso comience el 1Q de 2029.

¿Qué papel tendrán los Trolebuses posterior a la prórroga de esta operación?

- En 2023 se inició el diseño para el nuevo sistema de transporte público mayor del Gran Valparaíso. Durante este año se realizaron numerosas participaciones ciudadanas y se logró definir la cobertura (y servicios) que iban a estar contemplados en el desarrollo del primer tercio de la nueva regulación.
- En 2024 se ajustó la malla estipulada y se generaron las Condiciones de Operación y Bases de Licitación con las que posteriormente se licitaría las primeras dos Unidades de Servicio que tendrá la nueva regulación. Dichos actos administrativos fueron tomados de razón durante el 3er trimestre de 2025.
- Durante agosto de 2025 inició el proceso licitatorio por 2 Unidades de Servicio de la nueva regulación (~600 buses), la que finalmente fue adjudicada en marzo de 2026. Se espera que el inicio de la operación se realice durante el 1er trimestre de 2027.
- Adicionalmente, durante 2025, se desarrollaron las primeras mediciones del nuevo Estudio de Demanda del Sistema del Gran Valparaíso (CIS, 2025-2026). El estudio se desarrolló con el objetivo de actualizar la demanda contemplada para el sistema (2015) y la medición de los servicios se separó en 3 etapas. La primera contempló mayoritariamente a los servicios que se licitarán en la primera licitación, mientras que en la segunda y tercera etapa de medición están los demás servicios que componen el sistema.
- La finalidad del estudio es contar con datos actualizados para el diseño final del resto del sistema. Se espera que la licitación por los otros dos tercios del nuevo sistema se inicie durante el segundo trimestre de 2027 y comience su operación el primer trimestre de 2029.

Las nuevas regulaciones que ha impulsado DTPR, buscan que los incentivos del operador de transporte estén alineados con los objetivos del MTT: Aumentar la calidad del servicio entregado a los usuarios; 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 Fomentar la paridad de género del rubro incentivando la incorporación de mujeres; Diversificar el riesgo de la provisión de servicios; y Mejorar condiciones laborales en el sistema.

El esquema de **pago permite una correcta distribución de subsidios** y distribuye el riesgo de mejor forma entre los diferentes actores del sistema:



4.Finalmente se exponen las conclusiones:

Se solicita prorrogar la vigencia del servicio de trolebuses, por 24 meses, para asegurar la continuidad del sistema y mantener la conectividad que el servicio entrega en el Gran Valparaíso.

Fundamentos:

- La Unidad de Negocio N°8 ha mostrado un alto nivel de cumplimiento en sus indicadores de evaluación (93,4%) y frecuencia (93%), superando de manera sostenida el umbral mínimo exigido (70%), lo que respalda la confiabilidad del servicio.
- El sistema presenta un índice pasajero por kilómetro (IPK) de 4,0, evidenciando una adecuada utilización de la oferta y un desempeño eficiente en términos operacionales.
- La UN8 registra una demanda consolidada cercana a 2 millones de viajes anuales, lo que confirma su relevancia dentro de la red de transporte público.
- Los trolebuses cumplen un rol estratégico en la conectividad del sistema, integrándose funcionalmente con metro y buses eléctricos, fortaleciendo la intermodalidad en el Gran Valparaíso.
- El servicio presenta un fuerte componente social, destacando la distribución de sus usuarios que se concentra en adultos mayores (32%, porcentaje más alto respecto de buses diésel corriente), lo que refuerza su importancia en términos de accesibilidad y equidad.
- La UN8 no presenta diferencias significativas con los operadores de buses del Gran Valparaíso, con respecto a subsidios totales por vehículo, destacando como un modo eficiente en términos de subsidio entregado.
- La prórroga del contrato se configura como una medida necesaria para asegurar la continuidad del servicio y habilitar la implementación de un nuevo esquema de operación con mejoras estructurales.

Termina la presentación del equipo de DTPR, y se entrega la palabra a los Panelistas para preguntar.

Toma la palabra Claudio Agostini, quien realiza tres preguntas:

En el marco de la operación actual los Trolebuses son parte del sistema, sin embargo, no operan el fin de semana y no son soporte en la hora punta de las mañanas. En cambio, las otras unidades de negocio del perímetro operan todos los días y tienen horarios más extensos, ¿estos horarios diferentes y más limitados de operación se les permitiría a las otras Unidades de Negocio en Gran Valparaíso?.

Para responder toma la palabra Oscar Moreno, quien señala que la UN8 sí opera los días sábado, únicamente no opera los días domingo, ello obedece al comportamiento de la población, se trata de personas que se mueven desde los cerros hacia la ciudad como centro financiero y comercial, sin perjuicio de ellos se puede evaluar la operación en día domingo y ver la posibilidad de utilizarlos más.

La segunda pregunta del Panelista Sr. Agostini, se refiere a los montos del subsidio, al respecto señala que si bien el monto del subsidio es equivalente en relación con las otras Unidades de Negocio, los costos podrían disminuir si los Trolebuses no operaran y se remplazarán por buses eléctricos. Toma la palabra para responder Oscar Moreno, que existe diferencia de costos con los buses eléctricos, pero que la vida útil del trolebús es mucho mayor, no existe un costo adicional en mantener trolebuses, y cuando se piensa en la renovación se piensa en traer trolebuses usados, que de todas formas mejorarían la calidad de los que tenemos.

El Panelista Sr. Agostini pregunta si se parte de cero, y se busca el menor costo posible, se implementarían Trolebuses o buses eléctricos?. Responde Oscar Moreno, señalando que no existe diferencia entre el costo de trole y buses diésel, los costos de la Unidad 134 eléctricos, son muy distintos a los troles, probablemente se reemplazaría trole por buses eléctricos.

Finalmente, respecto a las licitaciones futuras, el panelista Agostini consulta si ¿éstas serán neutrales tecnológicamente o se incentivará que continúen los trolebuses?

Toma la palabra y responde Oscar Moreno, quien señala que en la evaluación se está dejando de lado lo patrimonial, y no se están cerrando a una u otra opción, se está tratando de analizar cómo se saca el máximo provecho del presupuesto. Los trolebuses van más en la línea de cero emisiones que lo que existe actualmente. No existe presupuesto para colocar cero emisiones de acá al 2028.

Toma la palabra la Panelista Patricia Galilea, quien pregunta si existe medición de la evasión en los trolebuses. Responde Oscar Moreno, quien señala que no existe medición de evasión, pero que lo que ven los operadores es que sería mucho menor, se debe hacer presente que no existe una evasión significativa en la Región, por cuanto en los servicios con contador de pasajeros la evasión llega al 2 o 3%.

Luego la Panelista pregunta si es posible extender la operación de trolebuses, al respecto señala el equipo de DTPR, que si se quiere extender habría que invertir en baterías o invertir en infraestructura de trolebuses.

Luego toma la palabra el Panelista Eduardo Saavedra, quien pregunta si tienen la comparación en cuanto al monto del subsidio por pasajero transportado en trolebuses en comparación con otros servicios.

Responde Oscar Moreno, quien señala que no tienen esa información, pero que la van a generar y remitir a los Panelistas lo más pronto posible.

Los Panelistas agradecen la presentación y se retira el equipo de DTPR y el representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones siendo las 17:47 horas.

Deliberación:

Los panelistas acuerdan otorgar la prórroga solicitada, teniendo en consideración que les parece un plazo razonable para que se ajuste la próxima licitación y que se han entregado todas las cifras e información relativa a la UN8, lo que ha permitido visualizar cómo funciona la Unidad, cómo se integra al sistema de transporte y además se tiene en consideración que es una Unidad que tiene buenos indicadores de cumplimiento.

Finalmente, los Panelistas acuerdan solicitar al equipo de DTPR, que una vez que estén los resultados de la encuesta de demanda que se inició en la Región el año 2025, les sean remitidos para su estudio.

Se solicita a la Secretaria Abogada preparar el oficio de comunicación de lo decidido.

Sin haber más temas que tratar, siendo las 18:10 horas se pone término a la Octogésima Cuarta Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos de la ley 20.378.



Claudio Agostini González
Presidente Panel de Expertos Ley N° 20.378



Eduardo Saavedra Parra
Integrante Titular Panel de Expertos Ley N° 20.378



Patricia Galilea Aranda
Integrante Titular Panel de Expertos Ley N°20.378