

**ACTA N° 280, OCTOGÉSIMA QUINTA 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 Cattán, Oscar Moreno, Isabel Vallejos, Carolina Henríquez, Diego Espinoza, Álvaro Nuñez, Malenie Meza.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera.

Lugar: TELEMÁTICA

Fecha y Hora: 14 de mayo de 2026 a las 16.30 horas.

**TABLA OCTOGÉSIMA QUINTA SESIÓN EXTRAORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (14 DE MAYO DE 2026)**

Temas a tratar:

Solicitud de Prórroga de Condiciones de Operación de los perímetros de Quintero-Puchuncaví y de Osorno.

Revisión de las modificaciones a la Ley de Subsidios, y el Presupuesto de DTPR.

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, 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, toma la palabra Paula Cattán, Directora de Transporte Público Regional, introduciendo los temas que se tratarán en la sesión, señalando que les preocupa el perímetro de Quintero-Puchuncaví, dada la premura del tiempo por su plazo de expiración, y también se revisará la solicitud de prórroga del perímetro de exclusión de Osorno, donde se explicará su situación actual. Luego de revisar las regulaciones, se dará un contexto de la situación presupuestaria actual y a las modificaciones que se han introducido a la Ley de Subsidios.

Toma la palabra Oscar Moreno, y comienza a referirse a la situación del perímetro de Quintero-Puchuncaví, comienza exponiendo los antecedentes de la zona regulada.

I Antecedentes del Perímetro Quintero-Puchuncaví:

- Establecimiento del Perímetro de Exclusión: El área Geográfica fue definida en 2016 mediante la Resolución Exenta N°2838, delimitando el área donde se aplica el sistema de transporte regulado en Quintero – Puchuncaví.
- Regulación específica: En 2019 se establecieron, mediante la Resolución Exenta N° 1348 las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias para las comunas de

Quintero y Puchuncaví, con posibilidad de prórroga de 24 meses, sujeta a la evaluación técnica y aprobación del Panel de Expertos.

- Contrato formal de operación: En 2019 se firmó un contrato entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la empresa de Transportes Trans Rural Valparaíso S.A., cuyo inicio de operaciones dentro del Perímetro de Exclusión quedó establecido a partir del 1 de diciembre de ese año.
- La vigencia inicial de la operación culminó el 1 de diciembre de 2024. No obstante, El 22 de marzo de 2024, mediante Oficio N°8447 DTPR del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se solicitó la prórroga de la regulación, y del contrato, por 24 meses, para continuar operando hasta 1 de diciembre de 2026.
- El 6 de mayo de 2024, mediante Oficio N°2 del Panel de Expertos, se informa que se aprueba parcialmente la prórroga solicitada, otorgando 12 meses adicionales. Se menciona que la prórroga se ajusta a los plazos presentados para implementar un nuevo servicio.
- El 1 de octubre de 2025, se solicitó nuevamente una prórroga de la operación por 12 meses adicionales, el que se justificaba por las modificaciones necesarias en los esquemas de pago y en la cobertura del sistema. Se envió como antecedente el ingreso a la CGR de las Condiciones de Operación y Bases de Licitación.
- El 21 de octubre de 2025 se realizó una sesión extraordinaria del Panel de Expertos en la que se presentaron los antecedentes adicionales para dar cuenta de la necesidad de la prórroga adicional.
- El 17 de noviembre de 2025, mediante Oficio N° 7 del Panel de Expertos, se informa la aprobación de una prórroga de 6 meses. Además, se menciona que se pueden otorgar 6 meses adicionales cuando los actos administrativos requeridos sean tomados de razón.

A. Características del perímetro:

- La UN08, ha presentado correctos indicadores, que destacan sobre el promedio de la operación, el Indicador de Evaluación de servicios es cercano al 100%, el cumplimiento de frecuencia también es cercano al 100% y el de regularidad y puntualidad se ha mantenido entre el 93% y el 98%.
- El 5 de mayo se tomó de razón por la Contraloría las Condiciones de Quintero-Puchuncaví, por lo cual se puede ajustar de mejor manera el cronograma de implementación. Se hace presente por el equipo de DTPR, que se ha trabajado constantemente en las condiciones del perímetro y que la primera vez que entraron a CGR fue en el mes de agosto de 2025.
- Si no se cuenta con regulación, se dejará de entregar más del 60% del Subsidio Vigente, y el subsidio restante podría ser solicitado a contar del año 2027.
- Dado el desfase de la toma de razón, la prórroga solicitada le da tiempo a la DTPR para realizar el proceso concursal y adjudicar a un operador de transporte. Sin embargo, se generará un desfase de 5 meses entre el término de la regulación y el inicio de operación de la próxima regulación.
- La situación actual, con un aumento del costo del litro del diésel por más de \$500 ha sido crítico para los operadores de transporte a nivel nacional, ya que sus costos operacionales se han incrementado significativamente.
- Los operadores de transporte que se encuentran en sistemas regulados, al contar con el programa de congelamiento de tarifas, cuentan con un mecanismo para que el alza se vea reflejado en el subsidio que reciben.
- Actualmente, los subsidios mensuales que se entregan al operador de Quintero – Puchuncaví se distribuyen de la siguiente manera:
- El subsidio variable (7%) y el congelamiento de tarifas (56%) representan más del 60% del subsidio. Estos subsidios son solamente posible entregarlos a través de la regulación vigente. Por lo que se hace indispensable mantener la regulación durante

2026 para inyectar recursos al sistema, hasta que se genere una estabilización en los costos.

Finalmente, DTPR se encuentra desarrollando mecanismos para que los 5 meses de desfase cuenten con una regulación que permita mantener la calidad del servicio. Para esto, se están desarrollando modificaciones al Decreto Supremo N°212 que permita generar Condiciones de Operación transitorias entre Perímetros de Exclusión.

B. Solicitud de prórroga:

Se solicitan 6 meses de prórroga adicionales, que permitirá realizar concurso de la nueva regulación e inyectar recursos a la regulación actual durante el 2026.

C. Conclusiones:

Dada la toma de razón de las Condiciones de Operación de la nueva regulación de Quintero- Puchuncaví, se presenta este nuevo antecedente al Panel de Expertos, con una carta Gantt actualizada de los próximos hitos del proceso.

La Carta Gantt refleja que el inicio operacional se debiera realizar durante mayo de 2027.

II. PERÍMETRO DE OSORNO:

A) Antecedentes de la Zona Regulada:

- Establecimiento del Perímetro de Exclusión: El área Geográfica fue definida en 2019 mediante la Resolución Exenta N°2857, delimitando el área donde se aplica el sistema de transporte regulado en Osorno.
- Regulación específica: En 2021 se establecieron, mediante la Resolución Afecta N° 3 las condiciones de operación, requisitos y otras exigencias para la comuna de Osorno, con posibilidad de prórroga de 24 meses, sujeta a evaluación técnica y aprobación del Panel de Expertos.
- Contrato formal de operación: En 2021 se firmaron contratos entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y las empresas Sociedad de transporte mayor Quinto Centenario, Transportes Centenario, Transportes Rahue Alto, Transportes Vía Azul y Sociedad de Transportes Francke – Kolbe. El inicio de operaciones dentro del Perímetro de Exclusión quedó establecido a partir del 2 de noviembre de ese año.
- La vigencia inicial de la operación culmina el 2 de noviembre de 2026. No obstante, desde el 2024 se ha estado trabajando en la implementación de una nueva regulación, cuyas Condiciones de Operación y Bases de Licitación se tomaron de razón en agosto de 2025.

B) Características del perímetro:

- El perímetro de Exclusión de Osorno cuenta con 240 buses, distribuidos en 14 servicios, que realizan anualmente cerca de 10 millones de kms comerciales.
- La tarifa adulto máxima es de \$550 .
- La demanda anual del sistema es de aproximadamente 17,9 millones de pasajeros.
- Actualmente operan la UN1, UN2, UN3, UN4, UN7, UN9 y UN77.
- El perímetro, en general, tuvo un indicador de cumplimiento de la frecuencia (ICF) de 0,85; un indicador de cumplimiento de la regularidad (ICR) de 0,74 y un Indicador de Puntualidad de 0,86 durante el último año móvil.

C) Nuevo Sistema:

- Para la licitación se contemplan 116 buses eléctricos, distribuidos en 3 Unidades de Servicio. Esto se complementa con 52 buses diésel en las otras 2 Unidades.

El nuevo sistema se compone de:

- 5 Unidades de Servicio que contemplan 11 servicios en los que se distribuyen una totalidad de 168 buses.
- 3 de las Unidades serán 100% eléctricas (116 buses)
- Los buses contarán con GPS, Contadores de Pasajeros, WiFi, Cámaras y Recaudo Electrónico.
- Los esquemas de pago contemplan pago por pasajero transportado y por kilómetro recorrido.
- Las Frecuencias de los recorridos tienen contemplado hasta 10 veh/h en periodos punta.
- La cobertura horaria abordará, en promedio, el rango horario de de 06:00 a 22:00 horas.

Según lo contemplado en la carta Gantt la nueva regulación, contempla el inicio de la operación para el segundo trimestre del 2027, entonces acá también estamos en presencia de un desfase de regulación.

Esta es la primera licitación, con más exigencias técnicas y nuevos sistemas de pagos, y hubo bastantes ofertas, normalmente se recibían 4 ó 5 ofertas, y en este caso se recibieron 15 ofertas, para las 5 unidades licitadas, para 4 de las 5 existe una propuesta de adjudicación que debe ser tomada de razón por CGR.

Después de las evaluaciones técnicas y económicas, hubo varias ofertas que no cumplieron con las exigencias requeridas en el proceso. Esta situación impactó en la UN5 ya que ninguna oferta cumplió con las exigencias, por lo que se debe declarar desierta. Se debe desarrollar un nuevo proceso concursal por la US5.

Las Condiciones de Operación no deben sufrir modificaciones, solamente se debe tramitar unas nuevas bases de licitación. Además, al ser buses diésel, los tiempos de implementación son menores, por lo que no impactaría en los tiempos estimados de implementación de las otras Unidades.

C) Solicitud de Prórroga:

Solicitud de prórroga de 10 meses, que permitirá que la implementación de la infraestructura requerida para el nuevo sistema se desarrolle y se inicie operación.

Claudio Agostini, toma la palabra para consultar para cuándo está contemplada la licitación de la Unidad 5. Se responde que en este caso la licitación de la Unidad cinco, no demorará tanto por las bases están prácticamente lista sólo se debe dejar las exigencias de los buses diésel, fines de junio podría estar ingresando a CGR.

III. MODIFICACIONES A LA LEY DE SUBSIDIOS Y SITUACIÓN PRESUPUESTARIA DE DTPR.

Introduciendo esta parte de la presentación, señala que se realiza a modo informativo y no se requiere ningún pronunciamiento del Panel de Expertos sobre este punto, pero sí que esta información se tenga en cuenta para futuras solicitudes.

Oscar Moreno señala que el año 2024 se realizó una modificación a la Ley 20.378, de Subsidios, se reemplaza el Fondo de Apoyo Regional por el Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional. En lo fundamental, señala Moreno, es que al menos un 50% de la asignación con cargo a este fondo deberá destinarse a las letras A y B, correspondiente a gasto asociado a la operación del transporte público mayor, lo que antes no se podía hacer, y esto es siempre con el apoyo técnico del MTT. Ese 50% puede ser ocupado en el sistema de transporte urbano u otros, con un presupuesto de 330.300 millones de pesos.

Claudio Agostini, pregunta quien define en que se gasta el 50%. Responde Oscar Moreno, señalando que el GORE debe priorizar iniciativas y que el MTT debe validar técnicamente esas iniciativas.

Claudio Agostini, pregunta si el GORE puede priorizar algo distinto a lo que el MTT quiere hacer, y se responde que eso es posible, pero que debe validarse técnicamente esa iniciativa y seguir ciertos indicadores.

Toma la palabra Eduardo Saavedra y pregunta qué ocurre cuando DTPR quiere impulsar proyectos que abarquen más de una región, por cuanto habrá que conversar con dos GORES distintos y cómo se hace hoy.

Oscar Moreno contesta, señalando que hoy es poco en transporte público urbano. Actualmente, el único antecedente birregional es el recaudo electrónico Los Lagos- Los Ríos, estando bien diferenciado por regiones los proyectos que se desarrollan.

En cuanto al presupuesto de DTPR, se informa que está llegando a su límite, y las principales causas son: las nuevas regulaciones, alzas de contratos por efecto diésel y ajuste fiscal (3%). El ajuste fiscal que inicialmente era del 3%, en DTPR fue de un 8%, esto es una rebaja de 47.000 millones de pesos. Esto lleva a que la disponibilidad presupuestaria sea de 4.000 millones en 2027 y 2028, se duplica a 8.000 millones en 2029 y el 2030. Para tener una idea de los costos que implican los proyectos en regiones, el Sistema de Osorno cuesta unos 11 mil millones al año.

El Ministerio efectuará su análisis técnico considerando el orden priorizado por el GORE, definirá y elaborará la priorización, para lo cual podrá considerar los requerimientos efectuados por los municipios de la región respectiva, como también cualquier otra iniciativa que, a juicio del propio Gobierno Regional, amerite ser evaluada. Esto sea por razones de cobertura, por encontrarse dentro del área de operación, o porque el proyecto impactará en más de una de las comunas que conforman la región correspondiente, entre otras.

Finalmente, el equipo de DTPR señala que, dada la modificación de la Ley y la situación presupuestaria, es necesario prorrogar regulaciones que están por vencer para generar nuevas licitaciones. Para continuar implementando mejoras en los sistemas de transportes, incluyendo las regulaciones que van a reemplazar a los sistemas vigentes, es necesario trabajar con los Gobiernos Regionales para contar con financiamiento. Trabajar con los Gobiernos Regionales implica un mayor tiempo en la implementación de nuevos sistemas, ya que requiere tiempo administrativo adicional (firma de convenios mandato) previo al ingreso de Condiciones de Operación y Bases de Licitación. Estos aumentos de tiempo impactarán en las posibilidades de empalmar los tiempos en que termina una regulación con el inicio de una operación futura, por lo que se hace necesario contar con los máximos tiempos de prórroga posibles para asegurar la entrega de recursos a los sistemas actuales, ya que sin regulación no es factible entregar subsidio. Dentro de 2026 y 2027 se solicitarán, por los tiempos establecidos, las prórrogas de operación de los sistemas de: Quintero – Puchuncaví, Osorno, Región Metropolitana Sur (Buin – Paine), Limache – Olmué, Quellón, Tomé, Valdivia, Iquique - Alto Hospicio y Chillán. Por esta razón, se estima necesario que el Panel de Expertos contemple los antecedentes mencionados para las futuras solicitudes que se realizarán.

Eduardo Saavedra pregunta cómo se visualiza este cambio normativo, sosteniendo que es probable que las respuestas no estén hoy, por la forma en que se presenta este cambio, sería lógico que esto se demore unos seis meses más, pero eso no se puede saber bien, quizás puede ser más y probablemente en la medida que se vayan tramitando vamos a tener más certeza en los plazos, por ello se pide que cada vez que se soliciten prórrogas, recuerden la carta Gantt que han presentado hoy, y que las solicitudes con la suficiente anticipación.

Siendo las 17:36 se retira el equipo de DTPR.

Deliberación:

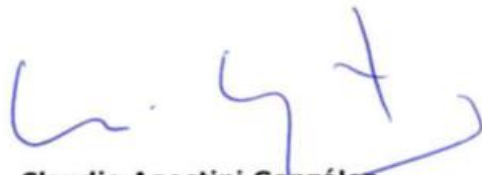
Los panelistas acuerdan otorgar la prórroga solicitada para Quintero-Puchuncaví, teniendo para ello en consideración fundamentalmente la urgencia y necesidad dada porque el perímetro termina su vigencia el 1 de junio del año 2026, y haciendo presente al equipo de DTPR que las bases aún no están tomadas de razón, solicitud que se había

planteado por el Panel explícitamente en la solicitud de prórroga anterior, tal como se señaló en el en el Oficio N° 7 de noviembre de 2025.

Respecto a la segunda petición de prórroga, en este caso respecto del perímetro de Osorno, se accede a la solicitud de prórroga de 10 meses para lograr empalmar con la nueva regulación.

Adicionalmente, solicitan los panelistas que el equipo de DTPR envíe la información relativa a las fechas en que vencen los plazos de vigencia de los perímetros que fueron anunciados en esta sesión: perímetro RM Sur (Buién-Paine), Limache-Olmué; Quellón, Tomé; Valdivia; Iquique-Alto Hospicio. Se solicita a la Secretaria Abogada redactar el oficio de comunicación.

Siendo las 18.16 horas se pone término a la Octogésima Quinta 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