

**ACTA N° 104, VIGÉSIMA OCTAVA SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Juan Enrique Coeymans Avaria (Presidente), Patricio Rojas Ramos y Juan Pablo Montero Ayala.

Jefe de la División de Transporte Público Regional: Cristián López Ugalde.

Coordinadora Técnica de la División de Transporte Público Regional: Gabriela Guevara Cue.

Encargado de Desarrollo de la División de Transporte Público Regional: Roberto Villalobos Román.

Secretario Abogado del Panel: Gonzalo Gazitúa Zavala.

LUGAR: Sala de reuniones de la División de Transporte Público Regional (Amanda Labarca N° 124, piso 11, Santiago).

FECHA: 30 de mayo de 2016.

HORA: 13:00 a 14:20 horas.

SESIÓN PANEL DE EXPERTOS

Se da inicio a la sesión siendo las 13:00 horas.

Se deja constancia que don Patricio Rojas Ramos asiste por medios tecnológicos, conforme a lo establecido en el artículo 6 del Decreto N° 40 de 2010.

**TABLA VIGÉSIMA OCTAVA SESIÓN EXTRAORDINARIA PANEL DE EXPERTOS
30 DE MAYO DE 2016**

Tema a tratar:

1. Solicitud de pronunciamiento al Panel de Expertos, contenida en el Oficio DTPR N° 3.748, de 24 de mayo de 2016, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, relativa a la implementación de modificaciones en las condiciones económicas y en la operación del servicio de transporte público remunerado de pasajeros de la comuna de Villarrica, como consecuencia del establecimiento de un perímetro de exclusión. Se solicita el pronunciamiento del Panel, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, letra f), de la Ley N° 20.378.

Desarrollo de la Sesión:

1. Se deja constancia que, en días previos a la sesión, el Secretario Abogado del Panel remitió digitalmente a los panelistas el Oficio DTPR N° 3.748 y los



antecedentes anexos al mismo. Así, la presente sesión tiene por objeto que los profesionales de la DTPR expongan dichos antecedentes, especialmente en lo que respecta a la cuantificación económica de las propuestas de mejora del sistema de transporte público de la comuna de Villarrica, de manera que el Panel pueda resolver sus inquietudes, si las hubiere, y emitir un pronunciamiento sobre lo solicitado.

2. Iniciada la sesión por parte del Presidente del Panel, el Jefe de la DTPR presenta a los funcionarios que asisten a la sesión. Roberto Villalobos, Encargado de Desarrollo de la DTPR, asume la labor de exponer las principales características del perímetro de exclusión de Villarrica, estructurando su presentación de la siguiente manera:

- a. Marco legal y aplicación normativa: Se indica la normativa aplicable en la materia, a saber, leyes N° 18.696 (que establece la figura del perímetro de exclusión), N° 20.378 (que faculta al Panel de Expertos para pronunciarse sobre la materia) y N° 20.696 (que establece la facultad transitoria de negociación directa con operadores de transporte vigentes), además del decreto supremo N° 5 de 2010 (que establece la metodología de cálculo del monto del subsidio) y las resoluciones N° 130 de 2014 (que establece el perímetro tipo) y N° 156 de 2016 (que establece el perímetro de Villarrica).

En cuanto a su aplicación, se informa que el artículo cuarto transitorio de la Ley N° 20.696 faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para convocar a los responsables de servicios de transporte público remunerado de pasajeros que operen en el correspondiente perímetro de exclusión, a procesos previos de negociación destinados a modificar las tarifas y/o estándares de servicio, con el objeto de incorporar los efectos de los recursos resultantes de aplicar el mecanismo de subsidio.

Por su parte, se informa que el perímetro de exclusión tendría una duración máxima de 7 años, prorrogable por un máximo de 3 años y que en base a la metodología de cálculo del D.S. N° 5 de 2010, se establece un monto de subsidio máximo por ciudad o área geográfica.

Juan Pablo Montero consulta por el tope del plazo y si éste pudiera ser más amplio cuando se requieran inversiones mayores. Se le aclara que tal plazo máximo está establecido en la normativa y que antes era menor (5 años, más una prórroga de 2). Además, se informa que en el caso de Villarrica los cambios no son a gran escala.

El subsidio propuesto sería de tipo compensatorio, respecto de las nuevas exigencias impuestas a los actuales operadores del sistema. Así, los montos de esta compensación para cada empresa de transporte se establecen mediante la cuantificación de los mayores costos involucrados, comparando la situación vigente sin perímetro y el escenario de funcionamiento del sistema con las nuevas exigencias impuestas por el perímetro.

- b. Monto de subsidio anual y propuestas de mejoramiento:

El monto anual del subsidio es de \$169.043.411, monto que se determinó en base a la cuantificación de costos asociados a las propuestas de mejoramiento, especificando cuánto correspondería a cada una de las empresas que operan en dicho sistema.

Como diagnóstico, se señala que la oferta es muy aleatoria y que uno de los objetivos es dar mayor certeza, principalmente mediante el aumento de frecuencias. Se señala también la necesidad de dar mayor formalidad al sistema, con la incorporación de un profesional a cargo de la coordinación. También se contemplan diferencias entre el verano y el resto del año.

Se informa que el perímetro de exclusión contempla 3 propuestas de mejoramiento comunes para todas las empresas (rebaja de tarifa adulto, mejoramiento de información visual e incorporación de tecnología) y 2 particulares o específicas (aumento de frecuencias y modificación de trazados con incorporación de servicios nuevos).

Se hace presente que este perímetro de exclusión se está considerando como un plan piloto, con propuestas muy acotadas (relacionadas principalmente con la extensión horaria, de frecuencia y de distancia de los recorridos) y que podría considerarse como una versión bastante reducida y simple de lo que podría implementarse en ciudades más grandes como Temuco, Concepción o Valparaíso.

Finalmente, se señala que el perímetro de exclusión y sus medidas asociadas permiten formalizar esta actividad, lo que permite a las empresas de transporte enfrentar de mejor manera al mercado financiero.

c. Cuantificación de costos:

Se procede a especificar cómo las propuestas impactan en los costos del sistema y cómo el subsidio tendría un rol de compensación de lo anterior.

Así, la rebaja de la tarifa adulta (-\$50) se contempla como un incentivo económico al uso de servicios de transporte público, que se compensa a los operadores mediante el subsidio. Tanto Juan Pablo Montero como Patricio Rojas consultan si se ha estimado el impacto que podría tener esta rebaja en el transporte por colectivo, concluyéndose que tal efecto no estaría incorporado, pues la demanda sería bastante inelástica.

Por otra parte, la implementación de elementos visuales al interior y exterior de los buses tiene por objeto facilitar la información al usuario. Para la compensación mediante subsidio, se consideran los costos de adquisición, implementación y reposición de los elementos visuales.

La incorporación de kilometraje adicional recorrido también se compensa, comparando los costos unitarios de operación y mantención promedio del escenario base con los del escenario con perímetro.

Tanto Juan Enrique Coeymans como Patricio Rojas consultan por las modificaciones de recorridos y, especialmente, por el impacto de la incorporación de nuevos servicios. Se les responde que se pidió a los operadores una oferta que pudiera cubrirse con los buses que actualmente tienen. Así, los nuevos servicios son simplemente extensiones de un par de kilómetros, respecto de recorridos que ya están en operación, asociado a determinados sectores, por lo que el impacto no es significativo.

Juan Pablo Montero pregunta por los costos de mantención de tales buses, pues al ser más antiguos, podrían ser más elevados. Se precisa que

AM

efectivamente los costos son distintos y que tal información está levantada, pues el subsidio distingue según la tecnología EURO de cada bus.

Por otra parte, hay un costo asociado a la necesidad de incorporar conductores adicionales, derivado del aumento de frecuencias. En la cuantificación de ese costo solo se consideran las remuneraciones fijas y las impositivas previsionales, no las remuneraciones variables.

Finalmente, para el control de cumplimiento del plan de operación, se considera la instalación de dispositivos GPS, con la finalidad de transmitir la información de posicionamiento de cada bus en el escenario con perímetro.

Juan Pablo Montero consulta si es fácil manipular esto y se le señala que ello podría ocurrir, pero que se puede fiscalizar y contrastar con otra información. Además, se hace mención a un proceso de acreditación de los operadores tecnológicos.

3. Finalizada la exposición de Roberto Villalobos, Juan Pablo Montero formula un par de preguntas adicionales:

a. Sobre las sanciones por no cumplimiento de las nuevas obligaciones: Roberto Villalobos precisa que habría dos vías sancionatorias. Por una parte, podría haber descuentos en el pago del subsidio, en atención a los indicadores de frecuencia, regularidad y puntualidad y, por otra, podrían cobrarse sanciones administrativas, en caso de incumplimientos, contra las boletas de garantía o contra los recursos pendientes de pago, pues éstos se entregan después de la prestación de los servicios.

b. Sobre la posibilidad de contemplar planes mensuales de pago: Se responde que eso no se ha planteado en este caso. Juan Pablo Montero señala que podría ser conveniente asociar la rebaja tarifaria a algo que reporte algún beneficio al sistema.

4. Los panelistas deliberan sobre las modificaciones al servicio de transporte público de Villarrica como consecuencia del establecimiento de un perímetro de exclusión y sobre la cuantificación de los costos involucrados en las propuestas de mejora de dicho sistema, concluyendo que la metodología, condiciones y términos de la implementación de tales modificaciones resultan razonables y pertinentes, instruyendo que este pronunciamiento se comunique por escrito, mediante oficio dirigido al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, los panelistas hacen presente que para el análisis de un sistema de transporte más complejo, de una ciudad más grande, sería conveniente dedicar más tiempo a la exposición del diagnóstico de lo existente.

Además, recomiendan que en sistemas más complejos se señale con mayor detalle cuáles fueron los criterios de optimización de los subsidios; por qué se asignó un determinado monto a cada rubro. Incluso se mencionó la posibilidad que se presenten distintas alternativas de decisión, distintas propuestas de implementación, más que una sola propuesta.

Por su parte, la DTPR hace presente que en una próxima sesión del Panel en la que se presente un perímetro de exclusión, podría exponerse cómo ha funcionado la implementación de las propuestas en el perímetro de Villarrica.

5. Sin haber más temas que tratar, los panelistas ponen término a la Vigésima Octava Sesión Extraordinaria, siendo las 14:20 horas.

Se deja constancia que don Patricio Rojas suscribirá la presente acta en la próxima sesión ordinaria, debido a que ha comparecido por medios tecnológicos.



JUAN ENRIQUE COEYMANS AVARIA
Presidente del Panel de Expertos Ley N° 20.378



PATRICIO ROJAS RAMOS
Integrante Titular del Panel de Expertos Ley N° 20.378



JUAN PABLO MONTERO AYALA
Integrante Titular del Panel de Expertos Ley N° 20.378