

ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE RECIBEN SUBSIDIO AL TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

INFORME EJECUTIVO

ÍNDICE DE CONTENIDO

1	INTRODUCCIÓN	2
2	OBJETIVOS DEL ESTUDIO	2
3	REVISIÓN DE ANTECEDENTES	3
4	PREPARACIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL TRABAJO DE TERRENO	3
4.1	CONFECCIÓN DE LA ENCUESTA A USUARIOS.....	3
4.2	IDENTIFICACIÓN DE SERVICIOS SUBSIDIADOS	5
4.3	PROGRAMACIÓN DEL TRABAJO EN TERRENO	5
4.4	INSPECCIÓN PRELIMINAR EN TERRENO	5
5	DIAGNÓSTICO DE LOS SERVICIOS	6
5.1	REGIÓN XIV DE LOS RÍOS	7
5.1.1	Servicios subsidiados	7
5.1.2	Resumen región	9
5.2	X REGIÓN DE LOS LAGOS	12
5.2.1	Servicios subsidiados	12
5.2.2	Resumen región	15
5.3	REGIÓN XI DE AYSÉN	18
5.3.1	Servicios subsidiados	18
5.3.2	Resumen región	22
	REGIÓN XII	25
5.3.3	Servicios subsidiados	25
5.3.4	Resumen región	27
6	RESUMEN DE CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	28
6.1	PRECARIEDAD DEL SISTEMA	28
6.2	CRÍTICA AL MÉTODO EMPLEADO.....	29
6.2.1	Representatividad de la muestra	29
6.2.2	Respuesta al cuestionario	30
6.2.3	Conclusión	30
6.3	CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	30
6.3.1	Falta una concepción global al momento de contratar servicios subsidiados	30
6.3.2	Principales deficiencias detectadas.....	30

ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE RECIBEN SUBSIDIO AL TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

INFORME EJECUTIVO

1 INTRODUCCIÓN

El presente estudio fue contratado a Límite Ingeniería por la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante resolución del mes de octubre de 2008.

El estudio se enmarca en el contexto del Programa Subsidios al Transporte en Zonas Aisladas, ejecutado por la Subsecretaría de Transportes en virtud del ítem 24, subtítulo 01 - 511 "Subsidios al Transporte Regional" de la Ley de Presupuestos, a través de Intendencias Regionales y Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones. Este Programa es de carácter indefinido y su alcance geográfico son las localidades aisladas en el país. Su financiamiento es exclusivamente a través de fondos sectoriales.

El principal objetivo de dicho Programa es lograr que los habitantes de las localidades aisladas consigan, a través del transporte, integrarse productiva y territorialmente con zonas del país de mayor desarrollo, de forma tal que puedan acceder a servicios de mejor calidad como, por ejemplo, salud y educación.

Este Informe Ejecutivo resume las principales actividades, secuencia y resultados del estudio,

2 OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Conforme al decreto aprobatorio de las bases, los objetivos del estudio son los siguientes:

“Objetivo General

Analizar y diagnosticar cuál es el nivel de calidad con que se prestan los distintos tipos de Servicios que reciben subsidio al transporte en zonas aisladas, identificando claramente aspectos cualitativos y cuantitativos.

Objetivos Específicos

- 1. Diagnosticar el nivel de calidad con que se prestan los servicios que reciben subsidio al transporte en zonas aisladas, específicamente aquellos que operan las regiones X , XI y XII.*
- 2. Conocer cuál es la percepción de los usuarios respecto a la calidad de los servicios subsidiados en dichas regiones.*
- 3. Propuestas de mejoramiento de la calidad en este tipo de servicios, cuantificadas económicamente”.*

En este contexto, el estudio se organizó en las siguientes etapas:

- Revisión de la documentación existente
- Preparación del trabajo de terreno, mediante reuniones del equipo técnico del Consultor y el Mandante y una visita de ambas partes a terreno

- Primera campaña de terreno, en los meses de febrero y marzo de 2009
- Segunda campaña de terreno, en los meses de abril a junio de 2009
- Procesamiento de la información y proposiciones de mejoramiento del sistema.

3 REVISIÓN DE ANTECEDENTES

Se hizo una revisión y resumen de los estudios anteriores relacionados con el tema y su aporte al desarrollo de la metodología de Otorgamiento de Subsidios al Transporte en zonas aisladas.

Los estudios analizados son los siguientes:

- “Identificación de requerimientos de accesibilidad para localidades de la zona austral de Chile”. DIRPLAN – USACH, 2002.
- Actualización de la metodología de evaluación de subsidios de transporte en zonas aisladas. MINTRATEL - Macro Ingenieros Consultores, 2003.
- “Diagnóstico de una metodología de identificación de zonas aisladas para el otorgamiento de subsidios al transporte”
- Estudio Accesibilidad Territorial – Fronteras Interiores. MOP, Habiterra - Intrat Limitada
- “Diagnóstico y Propuesta para la Integración de Territorios Aislados”, SUBDERE (1999)
- Análisis y evaluación de nuevas estrategias de interconexión física entre las regiones X Y XI. MOP - Ghisolfo, 2006,

La literatura revisada contribuye principalmente a fijar el marco global en que se inserta la política de subsidios de transporte en zonas aisladas. Desde el punto de vista concreto, el Consultor se ha apoyado en ella para calificar el aislamiento de la zona en algunos casos, así como para hacer pronunciamientos en situaciones en que el servicio subsidiado compite con otros, con tarifas similares.

4 PREPARACIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL TRABAJO DE TERRENO

En este capítulo se reseña la fase preparatoria de las actividades de terreno y se informa el nivel de cumplimiento logrado, entregando la justificación de los casos en que no fue posible la completa ejecución del plan.

4.1 Confección de la encuesta a usuarios

La encuesta a usuarios se confeccionó tras varios intercambios con el Mandante, hasta llegar a un formato que cubriera los aspectos fundamentales del estudio sin ser demasiado extensa o compleja para el entrevistado.

Se preparó además un formulario con datos acerca de los terminales de servicios.

El facsímil de la encuesta se incluye como **Figura N° 4.1**.

Figura Nº 4.1 Encuesta

DATOS GENERALES	
Lugar de encuesta	
Fecha	
Hora	
Servicio encuestado	
Modo	<input type="checkbox"/> Terrestre <input type="checkbox"/> Lacustre <input type="checkbox"/> Fluvial <input type="checkbox"/> Marítimo
Sexo	<input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino
Nacionalidad	<input type="checkbox"/> Chilena <input type="checkbox"/> Extranjera Especificar <input type="text"/>
Pertenece a alguna Etnia	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No Especificar <input type="text"/>
Su Edad	<input type="checkbox"/> Menor a 15 <input type="checkbox"/> 15 a 20 <input type="checkbox"/> 21 a 30 <input type="checkbox"/> 31 a 50 <input type="checkbox"/> 51 a 60 <input type="checkbox"/> 61 a 65 <input type="checkbox"/> 66 y Mas
Cual es su Actividad	<input type="checkbox"/> Agricultura,caza,pesca <input type="checkbox"/> Minas y Canteras <input type="checkbox"/> Industria <input type="checkbox"/> Construcción <input type="checkbox"/> Electricidad,gas,agua <input type="checkbox"/> Servicios Financieros <input type="checkbox"/> Comercio <input type="checkbox"/> Dueña de Casa <input type="checkbox"/> Servicios Comunales,Sociales,Personales <input type="checkbox"/> Estudiante <input type="checkbox"/> Jubilado o Pensionado <input type="checkbox"/> Transporte,Almacenaje,Comunicaciones <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/>
Nivel Educativo	<input type="checkbox"/> Basica <input type="checkbox"/> Tecnica, Universitaria <input type="checkbox"/> Completa <input type="checkbox"/> Media <input type="checkbox"/> Ninguna <input type="checkbox"/> Incompleta
Nº de personas que integran su grupo familiar incluyendo al entrevistado	
Ingreso Grupo Familiar	<input type="checkbox"/> 0 - 100.000 <input type="checkbox"/> 100.001 - 300.000 <input type="checkbox"/> Mas de 1.000.000 <input type="checkbox"/> 300.001 - 600.000 <input type="checkbox"/> 600.000 - 1.000.000
Posee ficha de de Proteccion Social	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No Sabé <input type="checkbox"/> En Trámite
Localidad de Residencia	
Cuidad Cercana	
¿De que localidad o ciudad Viene?	
Sector donde toma el Servicio	
Acceso al Servicio	<input type="checkbox"/> A pie <input type="checkbox"/> Micro <input type="checkbox"/> Lancha <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Caballo <input type="checkbox"/> Carreta <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Conductor <input type="text"/>
Tiempo de Viaje desde su origen al Paradero	
¿Dónde se baja?	<input type="checkbox"/> Al Final del Recorrido <input type="checkbox"/> Parada Intermedia Especificar <input type="text"/>
¿Cuál es su destino final?	
¿Cuanto se demora desde el paradero a su destino Final?	Hora <input type="text"/> Minutos <input type="text"/>
¿Cómo llega a su destino final?	<input type="checkbox"/> A pie <input type="checkbox"/> Micro <input type="checkbox"/> Lancha <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Caballo <input type="checkbox"/> Carreta <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Conductor <input type="text"/>
Proposito del Viaje	<input type="checkbox"/> Educación <input type="checkbox"/> Trabajo <input type="checkbox"/> Trámites <input type="checkbox"/> Otro <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Salud <input type="checkbox"/> Compras <input type="checkbox"/> Turismo <input type="text"/>
Cuántas veces hace este viaje	<input type="checkbox"/> Semanal <input type="checkbox"/> Mensual <input type="checkbox"/> casi nunca
Puntualidad en la Partida	<input type="checkbox"/> Muy puntual <input type="checkbox"/> Más o menos puntual <input type="checkbox"/> Impuntual <input type="checkbox"/> Tiempo Atraso Hora <input type="text"/> Minutos <input type="text"/>
¿Cuánto demora el viaje en este servicio?	Hora <input type="text"/> Minutos <input type="text"/>
¿Se demora siempre lo mismo?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Motivos <input type="checkbox"/> Clima <input type="checkbox"/> Camino <input type="checkbox"/> Panne <input type="checkbox"/> Conductor Otro <input type="text"/>
El Servicio es	<input type="checkbox"/> Cómodo <input type="checkbox"/> No Muy Cómodo <input type="checkbox"/> Incómodo ¿Por qué? <input type="text"/>
Se le permite Llevar Carga	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> Se paga Aparte Cuanto <input type="text"/> <input type="checkbox"/> No
¿Hay un asiento disponible para ud.?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> A veces
¿Tiene alternativas para viajar?	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No Cuales <input type="text"/>
¿Por que no utiliza su alternativa de viaje?	
¿Recibe su Boleto?	<input type="checkbox"/> Siempre <input type="checkbox"/> Nunca <input type="checkbox"/> A veces
La frecuencia es suficiente	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No Cuanto <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Diaria <input type="checkbox"/> Semanal <input type="checkbox"/> Mensual
Se siente Seguro Viajando en este servicio	<input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No ¿Por qué? <input type="text"/>
El conductor o Dueño es	<input type="checkbox"/> Amable <input type="checkbox"/> Indiferente <input type="checkbox"/> Descortes
En cuanto al Servicio Recibido Ud. Diría que el valor del pasaje es?	<input type="checkbox"/> Barato <input type="checkbox"/> Justo <input type="checkbox"/> Caro <input type="checkbox"/> Muy Caro
Puntos Negativos del Servicio	
cuales serian las mejoras que ud. Haria al Servicio	

4.2 Identificación de servicios subsidiados

La identificación de los servicios subsidiados se fue afinando a lo largo del estudio. El listado inicial experimentó varias modificaciones, principalmente por dos causas:

- El inicio del estudio coincidió con la licitación de algunos servicios, por lo que no estaban operativos o estaban en proceso de cambio de operador
- La erupción del volcán Chaitén significó cambios importantes en los recorridos y la suspensión parcial de algunos.

Finalmente, se generó el listado de servicios que se encontraban en operación. Esa lista se presenta para cada región.

4.3 Programación del trabajo en terreno

La programación del trabajo en terreno se basó en un plan básico, consistente en realizar dos campañas que cubrieran la totalidad de los servicios de las 4 regiones, además de una visita preliminar.

La primera campaña se desarrollaría en el mes de febrero de 2009, recogiendo las características de los viajes en verano; la segunda se efectuaría durante abril, correspondiente al período normal.

En todas las regiones, salvo la XI, este plan pudo cumplirse sin especiales inconvenientes. En la XIª Región de Aysén las dificultades climáticas hicieron que el trabajo se prolongara a más de 4 meses, sin que en muchos casos se pudiera hacer dos campañas.

4.4 Inspección preliminar en terreno

Dado el elevado número de puntos a visitar, su dispersión geográfica y las condiciones de aislamiento de la mayoría de ellos, se consideró fundamental para el éxito del proyecto una cuidadosa programación de las actividades.

Para este efecto, se realizó una visita previa a toda el área de proyecto, en la que participaron:

- Álvaro Henríquez, Jefe de la División de Estudios y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes
- Diego Collado, profesional de la División de Estudios y Desarrollo de la Subsecretaría de Transportes
- Andrés Galanakis, Coordinador del proyecto por parte del Consultor
- Eugenio Labarca, Jefe de Proyecto.

Esta visita se efectuó entre los días 26 y 31 de enero de 2009.

Los principales hitos de este recorrido inicial fueron:

- Reuniones con los funcionarios de las 4 seremías de transportes involucradas en el proyecto. Se verificó el conocimiento del estudio y se estableció el contacto formal con los encargados en cada una de ellas.
- Recorrido preliminar de los principales servicios terrestres en las cuatro regiones.

Si bien este viaje no tuvo como objetivo obtener conclusiones específicas, permitió a los participantes (incluso el Consultor) dimensionar más claramente los obstáculos con que podría tropezar el estudio.

Permitió, además, una comunicación directa entre las autoridades centrales y regionales, afinando la interconexión y el apoyo a la labor del Consultor.

5 DIAGNÓSTICO DE LOS SERVICIOS

A partir de la información disponible, las encuestas y visitas a terreno, se ha preparado una caracterización de cada servicio. La información se presenta desagregada por región, incluyendo un análisis global de la operación de los servicios en cada una de ellas.

Para efectos del presente informe, se separa el análisis en dos temas centrales:

- Deficiencias en infraestructura. Dado que el Ministerio de Transportes sólo puede actuar haciendo presentes las deficiencias a las autoridades correspondientes, se entrega solamente un resumen, independientemente que en el Informe Final son reportadas con mayor detalle
- Deficiencias en la operación de los servicios, detectadas a través de la encuesta y de las visitas a terreno. Para los casos más complejos, se entrega información detallada y proposiciones concretas.

5.1 Región De Los Ríos

5.1.1 Servicios subsidiados

SERVICIOS A SUBSIDIAR 2009	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	Nº RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL
CORRAL - NIEBLA	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	4248	8.000.000
LAGO MAIHUE: RUPUMEICA BAJO - CARRÁN - LAS MOLIDAS - HUEINAHUE - MAQUEO	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	677	6.612.500
ISLA MANCERA CON CORRAL Y NIEBLA (CORRAL)	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	53	1.600.000
ISLA DEL REY, SECTOR COLORADAS-NIEBLA (LAS COLORADAS-CENTRO ISLA DEL REY-LINCOQUEO-NIEBLA)	PAX / CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	508	1.200.000
VALDIVIA – PUNUCAPA	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	198	1.900.000
VALDIVIA-SAN PEDRO-ESTERO TAMBILLO-QUITAQUI	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	37	962.472
RÍO CALLE-CALLE SECTOR SAN JAVIER (ANTILHUE)	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	953	990.000
RÍO LINGUE: Mehuín Bajo – Caleta Mehuín (SAN JOSÉ DE LA MARIQUINA)	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	177	3.204.320
RÍO LINGUE: Caleta Mehuín – Caleta Missisipi (SAN JOSÉ DE LA MARIQUINA)	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	349	2.800.000
SAN JOSÉ DE LA MARIQUINA - LA PUNTA: 1,- SAN JOSÉ-CRUCÉ LOS VENADOS-TRINGLO-MEHUÍN BAJO-CRUCÉ ALEPÚE BAJO-CRUCÉ RAYÉN MAPU-CRUCÉ PASTO MIEL-ALEPÚE ALTO-ALEPÚE PLAYA. 2,- SAN JOSÉ-PELCHUQUÍN-LA PUNTA.	PAX	TERRESTRE	2	OFERTA	180	1.760.000
MALALHUE-CONTRA-QUEMCHUE-CHOSDOY	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	469	1.600.000
ALEPUÉ PLAYA – CHAN CHAN	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	349	1.300.000
LAS ALTURAS - FOLILCO-MÁFIL	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	305	1.700.000
TOTALES			14		8.503	33.629.292

Figura 5.1

Plano de servicios subsidiados



5.1.2 Resumen región

El sistema de subsidios en la región incluye:

- 2 recorridos marítimos
- 1 recorrido lacustre
- 6 recorridos fluviales
- 5 recorridos terrestres.

Servicios marítimos

Los dos servicios son Corral – Niebla e Isla Mancera con Corral y Niebla.

Las encuestas son favorables, solicitándose mayor frecuencia.

En el caso de Mancera, se critica que en invierno son muy pocas las personas que embarcan o desembarcan en la isla, por lo que se sugiere instalar un sistema de comunicación que permita evitar la escala cuando no sea necesaria.



Muelle en Corral



Barcaza Pitipulla

Servicio Lacustre

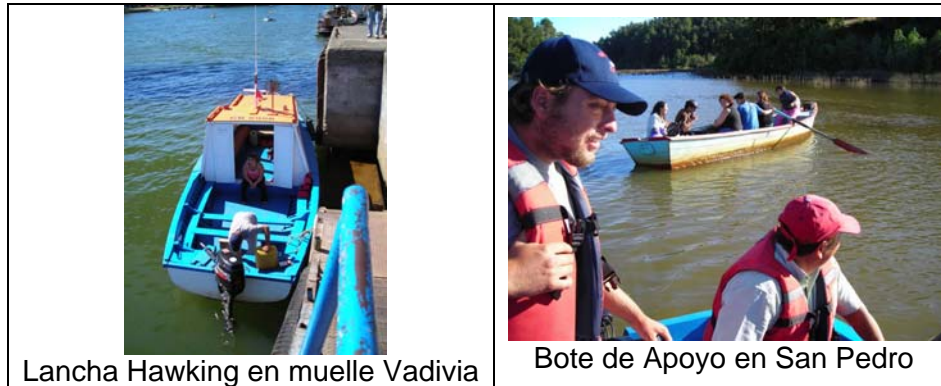
Se trata del lago Maihue, donde opera la barcaza Consuelo 17.

El reclamo principal es por servicios terrestres de acercamiento. Correspondería analizar la posibilidad de complementar el servicio con buses de acercamiento. Conforme a la encuesta, prácticamente la totalidad de los usuarios viaja entre 30 y 120 minutos a realidad reafirma la petición del servicio de acercamiento. Implicaría



Servicios fluviales

Si bien la percepción de los servicios es mayoritariamente favorable, las críticas apuntan a la falta de protección de personas y carga y a la petición de mejor frecuencia.



Lancha Hawking en muelle Vadivia

Bote de Apoyo en San Pedro

Servicios terrestres

Las principales críticas se refieren a la comodidad de los vehículos y al estado de la carpeta de rodado.



Espera en parada rural

Problemas de infraestructura:

Son comunes a todos los modos y constituyen un elemento crítico al momento de tomar decisiones. Por supuesto, el sistema de subsidio existe por tratarse de zonas aisladas; en consecuencia, lo que se hace es proveer condiciones mínimas de conectividad, ya que no se justifica incurrir en inversiones mayores de mejoramiento de la infraestructura.

Pero el argumento anterior es válido solamente en cierto rango: Si el Estado asume financiar un servicio subsidiado, debe comprometer ciertas condiciones mínimas de operación, particularmente en términos de seguridad de los usuarios, comodidad y cumplimiento de frecuencias.

En este sentido, las deficiencias de infraestructura son notorias, en al menos los siguientes aspectos:

- Construcción, reparación y mantenimiento de muelles y sitios de atraque. En este caso, el muelle de Corral requiere una intervención para diagnosticar la condición estructural y proyectar las reparaciones y refuerzos necesarios. Lo mismo ocurre

con los muelles y atracaderos más pequeños de los servicios marítimos, lacustre y fluviales, donde debe planificarse su construcción, refuerzo o reparación.

- Mejoramiento y mantenimiento de caminos y construcción de refugios. La mayoría de los servicios terrestres usan caminos inseguros desde el punto de vista de su geometría y carpeta. Si el Estado no considera el mejoramiento dentro de sus políticas de corto o mediano plazo, los servicios subsidiados deben asumir el mayor costo en términos de tiempo de los usuarios, mantenimiento de los vehículos y cumplimiento de las condiciones pactadas. Es perfectamente razonable que sea socialmente más rentable incrementar un subsidio que invertir en obras de mejoramiento. Pero eso debe ser claro y asumido por todas las partes involucradas en la toma de decisiones por parte de los organismos estatales. Debiera, sin embargo, asegurarse al menos la continuidad del servicio corrigiendo puntos de corte.



Camino a Las Alturas

Deficiencias generales asociables a los servicios:

Tienen en general relación con algunos temas que es posible abordar en futuras licitaciones:

- Competencia con servicios no subsidiados. Se aprecia en los recorridos marítimos, donde las condiciones de transporte subsidiado enfrentan a empresas asociadas al turismo, que no cumplen obligaciones contractuales con el Estado. Es un tema a analizar en el sistema Corral – Niebla – Mancera.
- Incorporación de subsidios mixtos. Podría aplicarse al caso anterior y lo es también el el lacustre de Maihue, donde debiera combinarse con un servicio terrestre de acercamiento. Un caso similar se presenta en el recorrido terrestre Alepúe Playa – Chan Chan, que no combina con el que se dirige a San José de la Mariquina.
- Problemas de adecuación de horarios. Abordables mediante una consulta a los habitantes de las localidades más alejadas, que son las más afectadas. Ejemplo: Valdivia – Tres Chiflones.
- Problemas de frecuencia. En el caso de esta región, son menores y abordables caso a caso.
- Problemas de comodidad en el modo de transporte: Tampoco son especialmente relevantes, aunque en algunos casos debe preverse el reemplazo de los vehículos en funcionamiento.

5.2 Región De Los Lagos

5.2.1 Servicios subsidiados

SERVICIOS A SUBSIDIAR 2009	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	N° RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL	ESTADO
PUERTO MONTT- AYACARA - CHAITÉN	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA		49.833.333	OPERANDO
POYO -PICHICOLO	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	823	1.800.000	OPERANDO
ISLAS DESERTORES (TALCÁN, CHUIT, IMERQUINA, AUTENÍ, CHULÍN Y NAYAHUÉ)	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	658	2.654.000	OPERANDO
CHAITÉN SECTOR COSTERO HASTA CHUMELDÉN ¹	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	431	3.300.000	OPERANDO
BUILL – CALETA GONZALO ²	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	642	571.000	OPERANDO
CHANA – PUMALÍN – ISLA LLAHUÉN – PUNTA TENGO ACHAO	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	443	3.300.000	OPERANDO
PUNTA CAPITANES - ESTAQUILLA - CARELMAPU (FRESIA)	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	619	3.710.000	OPERANDO
RUTA MARÍTIMA QUE SE REALIZA DE IDA Y REGRESO ENTRE LA ISLA HUAR SECTOR EL ALFARO Y LA CIUDAD DE CALBUCO, SIN INTERMEDIOS.	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	1389	4.300.000	OPERANDO
RUTA MARÍTIMA QUE SE REALIZA DE IDA Y REGRESO ENTRE LA ISLA QUEULLIN Y LA CABECERA COMUNAL CALBUCO.	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	319	4.400.000	OPERANDO
RUTA MARÍTIMA QUE SE REALIZA DE IDA Y REGRESO ENTRE LA ISLA TABÓN Y LA CABECERA COMUNAL CALBUCO.	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	421	4.750.000	OPERANDO
QUELLÓN - ISLA CAILÍN	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	482	4.300.000	OPERANDO
VODODAHUE - HORNOPIRÉN	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	348	3.450.000	OPERANDO
CHULCHUY - HUICHA	PAX / CRG	MARÍTIMO		OFERTA	4160	5.690.000	OPERANDO
LAGO ESPOLÓN (FUTALEUFÚ-EL TIGRE-EL CENIZA-SECTOR EL ESPOLÓN)	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	23	3.885.000	OPERANDO
LAGO RUPANCO 1 (LADO NORTE): LAS VEGAS - PUERTO PONCHO	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	28	4.000.000	OPERANDO
LAGO RUPANCO 2 (LADO SUR PUERTO OCTAY): PUERTO PONCHO - LAS GAVIOTAS	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	26	4.000.000	OPERANDO
LAGO TAGUA TAGUA (PUNTA CANELO – PUNTA MALDONADO)	PAX / CRG	LACUSTRE		OFERTA	220	8.000.000	OPERANDO
RÍO CHOROY: Casa de Lata – Choroy – Traiguén (SAN JUAN DE LA COSTA)	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	182	3.974.400	OPERANDO
BARRA – TRUMAO, RÍO BUENO (SAN JUAN DE LA COSTA)	PAX / CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	48	690.000	OPERANDO
QUENUIR - LAS CONCHILLAS	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	1445	3.100.000	OPERANDO
RÍO LLICO: LLICO BAJO – LOS CAÑONES	PAX	FLUVIAL	1	OFERTA	197	3.750.000	OPERANDO
CHANQUÍN - CHAIQUE - MEDIA LUNA - HUENTEMÓ - COLE COLE	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	108	865.000	OPERANDO

¹ Actualmente corresponde a la ruta LOYOLA – CHUMELDÉN - CASA DE PESCA –ACHAO, debido a la erupción del volcán Chaitén.

² Actualmente corresponde o a la ruta 1.- LOYOLA – AYACARA o 2.-LOYOLA – BUILL, de acuerdo a las necesidades de la población.

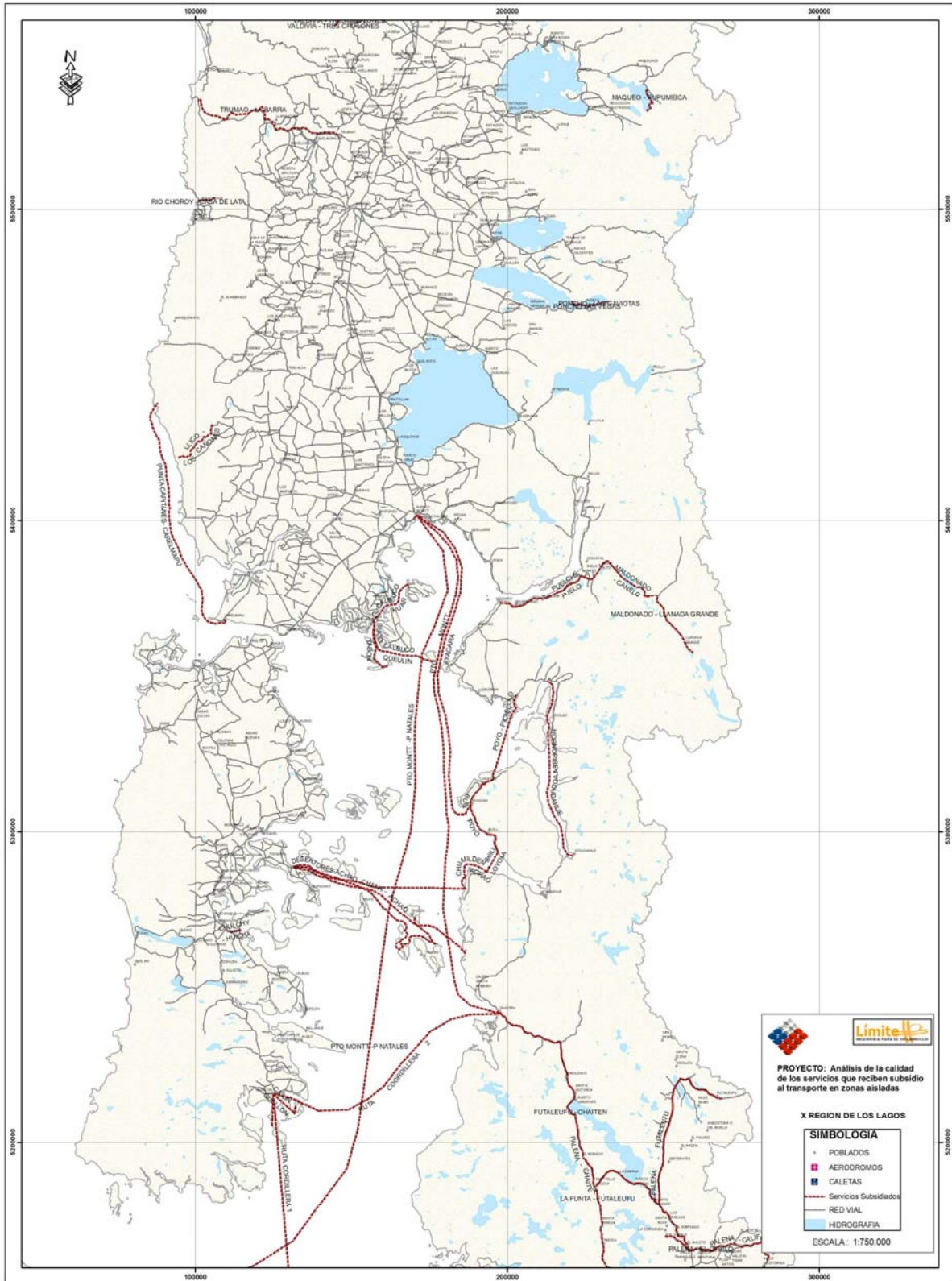
ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE RECIBEN SUBSIDIO AL TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

FUTALEFÚ – EL AZUL – PUERTO RAMÍREZ – VILLA SANTA LUCÍA – PUERTO CÁRDENAS – EL AMARILLO – CHAITÉN³	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	162	708.000	OPERANDO
PALENA-EL MALITO-PUERTO RAMÍREZ-VILLA SANTA LUCÍA-PUERTO CARDENAS-EL AMARILLO-CHAITÉN⁴	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	1301	708.000	OPERANDO
RÍO PUELO - CALETA PUELICHE: RECORRIDO: CONECTAR CON RECORRIDO DIARIO DESDE RÍO PUELO (SECTOR RAMPA) PASANDO POR LA PALZA PUELO, CONTINUANDO POR LAS LOCALIDADES DE YASTES, LLAGUEPE Y LOS SECTORES DE CERRO CHICO, PUERTO OSCURO, CALETA MARTÍN, CHAPARANO, MAZASO Y PUELICHE. INDIRECTAMENTE UTILIZARÁN ESTE RECORRIDO LOS POBLSDORES DE LAS LOCALIDADES DE SAN LUIS SOTOMÓ. QUE SE UBICAN EN LA RIBERA NORTE DEL ESTUARIO DE RELONCAVÍ E ISLA MARIMELI.	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	1159	1.680.000	OPERANDO
Llanada Grande-Total-EI Manso-Punta Maldonado	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	547	1.580.000	OPERANDO
BUILL - POYO	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	920	1.300.000	OPERANDO
PALENA – EL DIABLO	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	286	1.280.000	OPERANDO
PALENA – FUTALEUFU	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	454	1.350.000	OPERANDO
PALENA – CALIFORNIA	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	151	1.230.000	OPERANDO
TOTALES			27		17.746	122.158.733	

³ Actualmente corresponde a la ruta LA JUNTA – VILLA VANGUARDIA – VILLA SANTA LUCÍA - PALENA, debido a la erupción del volcán Chaitén

⁴ Actualmente corresponde a la ruta PALENA – VILLA SANTA LUCÍA – PUERTO CÁRDENAS, debido a la erupción del volcán Chaitén

Figura 5.2
Plano de servicios subsidiados



5.2.2 Resumen región

La región cuenta con 28 servicios subsidiados en los modos marítimo, lacustre, fluvial y terrestre.

5.2.2.1 Servicios marítimos

Los servicios marítimos objeto de subsidio son 12. De ellos, solamente dos son cumplidos por naves de capacidad media (40 a 60 pasajeros, vehículos y carga): Puerto Montt – Ayacara, con la barcaza Pincoya y el recorrido Chulchuy – Huicha, con la barcaza San Judas Tadeo.

Los servicios restantes son prestados por lanchas cuya capacidad cubre un rango de entre 20 y 40 pasajeros, con dos excepciones: la lancha que cubre Isla Huar – Calbuco, acepta 60 pasajeros y la que conecta Punta Capitanes con Carelmapu, solamente tiene capacidad para 9.

El análisis de la encuesta y las entrevistas permite emitir algunas conclusiones generales:

- El aspecto menos cuestionado por los usuarios es el precio. Solamente en un caso (Chulchuy – Huicha), se expresó un alto grado de descontento con la tarifa. Se dan, en cambio, casos insólitos en que se libera del pago a los residentes, aunque en la ficha del Mandante hay un pago estipulado.
- La frecuencia y la puntualidad son también bien evaluadas. Hubo quejas relevantes en 3 y 4 servicios respectivamente.
- En 8 de los 12 servicios se observa un cuestionamiento a la comodidad del viaje. Esto fue refrendado por el equipo de terreno y es uno de los puntos a que se debe prestar atención, mediante mayores exigencias en los contratos y mayor inspección. Temas reiterados son la falta de calefacción, la incomodidad de los asientos y el estado de los baños.
- La infraestructura de apoyo es deficitaria en casi todos los servicios. La falencia se expresa en sitios de atraque insuficientes o inexistentes, con uso frecuente de botes de apoyo, que operan en condiciones de riesgo y muy pocos refugios para esperar el servicio.

Desde el punto de vista de la seguridad, no hay cuestionamientos demasiado fuertes por parte de los usuarios, pero se detectó algunos casos que implican situaciones de riesgo, por insuficientes condiciones de la embarcación (Punta Capitanes – Carelmapu) o por exceso de equipaje.



Un tema pendiente es la continuidad de los servicios que tenían origen en Cahitén y, a causa de la erupción, lo trasladaron a Achao. Dada la paulatina regularización de la situación, corresponde analizar en el mediano plazo la conveniencia de optar por uno u otro lugar.

Tanto en el Municipio de Quinchao como en la Capitanía de Puerto de Achao, coinciden en proponer un sistema de transporte subsidiado que recorra, desde Quinchao, todas las islas cercanas (otras 9 islas). Para implementar este sistema, proponen:

- dotar a varias islas de infraestructura marítima y terrestre de apoyo.
- mejorar los caminos de las islas.

5.2.2.2 Servicios lacustres

Hay 3 servicios lacustres subsidiados en la región:

Las Vegas – Puerto Poncho y Puerto Poncho – Las Gaviotas en el lago Rupanco y Punta Canelo – Punta Maldonado en el lago Tagua Tagua. Los tres cuentan con barcazas para 20 a 27 pasajeros.

Las respuestas a la encuesta son favorables a los servicios, salvo la frecuencia, considerada insuficiente y el precio que algunos pasajeros estiman excesivo.

La infraestructura para embarque y desembarque es insuficiente o inexistente en todos los casos. Sin embargo, por tratarse de aguas más calmas que en los servicios marítimos, la utilización de la rampa permite, en general, una operación adecuada.

En el servicio del lago Tagua Tagua, los usuarios solicitan extender el subsidio hasta Llanada Grande, por tierra, en combinación con la barcaza.



5.2.2.3 Servicios fluviales

Hay 4 servicios fluviales subsidiados, con lanchas para entre 9 y 30 pasajeros.

La encuesta es mayoritariamente favorable, con cuestionamientos a la comodidad y la frecuencia (Trumao – La Barra y Quenuir – Las Conchillas). En este último servicio se cuestionan además la puntualidad y capacidad.

Merece atención el caso del servicio Río Choroy – Traiguén – Casa de Lata. En este caso, no es posible usar la lancha aportada por el Estado, porque no tiene condiciones para atracar en aguas bajas. Además, los conflictos étnicos repercuten en el servicio, mirado con desconfianza por los residentes del sector.



Lancha Wapusuruca



Barcaza río Quenuir

5.2.2.4 Servicios terrestres

Se registran 8 servicios terrestre, realizados por buses cuya capacidad es en general del entorno de 21 a 29 pasajeros, con dos excepciones (Chanquín – Cole Cole, con un furgón para 14 personas y Futaleufú – Chaitén, con un bus para 14 personas).

La encuesta no es, en general, favorable a los servicios. La puntualidad es criticada en 4 de ellos; la comodidad, en 3; el precio, en 4 y la frecuencia en 3.

Los buses se mantienen mayoritariamente en regular a mal estado, básicamente a causa del mal estado de los caminos. En al menos dos casos se cuestiona la falta de calefacción.

Cabe destacar dos situaciones:

El servicio Chanquín – Cole Cole, realizado por un furgón poco adecuado para transporte público, pero que es el único medio capaz de cruzar sectores sin camino.

El servicio Futaleufú – Chaitén, con el que no fue posible establecer a priori los parámetros de su viaje; según los usuarios, es habitual que el viaje no se realice. Y, finalmente, no aparece inscrito en los registros de transporte público.

Es recomendable revisar nuevamente los servicios terrestres de Palena, ya que pueden haber cambiado al normalizarse poco a poco la situación de Chaitén y sus alrededores.

Servicio mixto

Sorpresivamente, se comprobó que el servicio Lago Espolón, hecho por una barcaza para 25 pasajeros en mala condición, combina con dos servicios terrestres (Fataleufú – Puerto Calderón y Puerto Poletto – Puente El Salto); ambos servicios, fuertemente cuestionados por los usuarios en cuanto a cumplimiento y comodidad.

Ninguno de los dos servicios terrestres aparece mencionado en la ficha del Mandante y no hay constancia de su inscripción en el registro de transporte público.

5.3 Región Aysén Del General Carlos Ibáñez Del Campo

5.3.1 Servicios subsidiados

SERVICIOS A SUBSIDIAR 2009	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	N° RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL	ESTADO
LITORAL SUR 1) PUERTO AYSÉN-PLAYAS BLANCAS-ESTERO MANCO O PUNTA MORRO-ESTERO CONCHEO-PUERTO BONITO-PUERTO NIELOL-PUERTO FIDELITO-PUERTO CANELAL-ISLA MOGOTE-PUNTA PESCADORES-ENSENADA LA CABAÑA-ENSENADA FIDELITO-PUERTO TONY-GARRAO CHICO-PUNTA SOBENÉS-ESTERO CHASCO-RÍO EXPLORADORES-BAHÍA ERASMO-CUBQUELÁN-SISQUELÁN. 2) PTO. AYSÉN- PLAYAS BLANCAS – SANGRA – HUEMULES – BAHÍA PISTELI - EST. QUINTRALCO. (DE REGRESO SE REALIZA DESVÍO A LA ISLA CHICULAY SECTOR SUR).	PAX / CRG	MARÍTIMO	2	OFERTA	34	7.550.000	OPERANDO
MARÍTIMO LITORAL SUR AUSTRAL TRAMO 1 1) - TORTEL - PUERTO VALENZUELA - PUERTO YUNGAY - SECTOR RÍO BRAVO. 2) - TORTEL - ISLA VARGAS - ISLA FRANCISCO - ESTERO VENTISQUERO - SECTOR JORGE MONTT - SECTOR EL PASCUA. 3) - TORTEL - PUERTO MARÍA ELENA - SECTOR STEPHEN. 4) - TORTEL - SECTOR ANGAMOS	PAX / CRG	MARÍTIMO	4	OFERTA	361	1.123.750	OPERANDO
MARÍTIMO LITORAL SUR AUSTRAL TRAMO 2: TORTEL-VAGABUNDO	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	65	379.665	OPERANDO
LITORAL NORTE 1: (RUTA CORDILLERA) QUELLÓN-MELINKA-RAÚL MARÍN BALMACEDA-SANTO DOMINGO-MELIMOYU-BARRANCO-SENO GALA-PUERTO CISNES-PUERTO GAVIOTA-PUERTO AGUIRRE-PUERTO CHACABUCO (BARCAZA ALEJANDRINA)	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	7232	210.000000	OPERANDO
LITORAL NORTE 2: (RUTA CORDILLERA) QUELLÓN-MELINKA-RAÚL MARÍN BALMACEDA-SANTO DOMINGO-MELIMOYU-BARRANCO-SENO GALA-PUERTO CISNES-PUERTO GAVIOTA-PUERTO AGUIRRE-PUERTO CHACABUCO (BARCAZA PINCOYA)	PAX / CRG	MARÍTIMO	2	OFERTA		OPERANDO	
PUERTO AGUIRRE - PUERTO CHACABUCO	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA		20.570.000	OPERANDO
1) COYHAIQUE - MELINKA 2) MELINKA - QUELLÓN -	PAX	AÉREO	2	OFERTA		10.008.000	OPERANDO
CALETA TORTEL- PUERTO EDÉN	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	292	1.120.000	OPERANDO
LAGO COCHRANE: 1) PUERTO EL BOTE-PUERTO MONDELO-PUERTO SILVA-PUERTO RIVERA-PUERTO VERGARA-PUERTO MOLINA-PUERTO VIDAL, PARA PERNOCTAR EN EMBARCADERO RÍO COCHRANE. 2) EMBARCADERO RÍO COCHRANE, RECALA EN PUERTOS MENCIONADOS, LUEGO EN PUERTO LAS ACOLLERADAS-RÍO BROWN-LOS ACALAMBRADOS-PUERTO MACIAS-PUERTO LA FRONTERA 3) ZARPA DE PUERTO LOS ACALAMBRADOS RÍO BROWN - LA BAGUALA - LAS ACOLLERADAS - PUERTO MODELO. (RECORRE TODO EL LAGO COCHRANE)	PAX / CRG	LACUSTRE	3	OFERTA	51	911.167	OPERANDO
LAGO O'HIGGINS: BAHÍA BAHAMONDES, BAHÍA HARO, LA FLORIDA, CANDELARIO MANSILLA, CERRO COLORADO, RÍO TURBIO, ISLA CENTRAL, VENTISQUERO CHICO ORIENTE, VENTISQUERO CHICO PONIENTE, LA RAMONA, BAHÍA POÇAS PILCHAS, RÍO MANSO, PUNTILLA EL PASCUA, BAHÍA CHAYO, RÍO VENTISQUERO, RÍO LAGUNA LARGA, BAJO ESPERANZA, RÍO ENGAÑO	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	37	7.900.000	OPERANDO
LAGO GENERAL CARRERA (PUERTO IBÁÑEZ- CHILE CHICO)	PAX / CRG	LACUSTRE	1	OFERTA	4444	35.000.000	OPERANDO
RÍO PALENA: RAÚL MARÍN BALMACEDA-LA JUNTA (*)	PAX / CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	311	693.333	OPERANDO

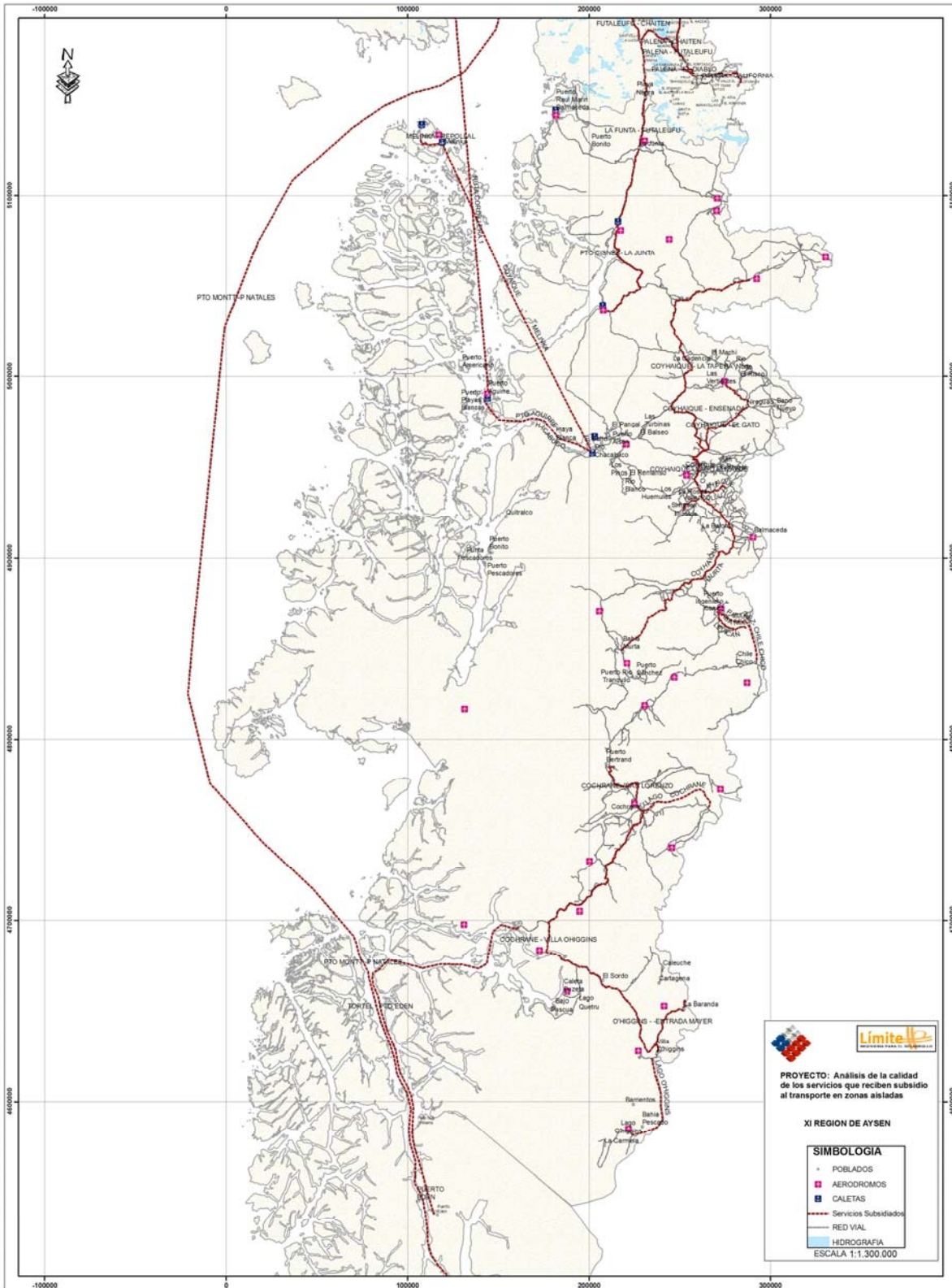
ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE RECIBEN SUBSIDIO AL TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	N° RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL	ESTADO
RÍO BAKER TRAMO 1 : Balsa Backer-Celestino Cruces-Aldo Luna-Alba Cruces-Predio Puchi-Confluencia El Salto/Río Baker-Predio Delmiro Calderón-Predio Lenidas Orellana-Sucesión Juan Oyarzo-Sucesión Arratia Escobar-Sucesión Cárdenas Cruces-Predio Vigna Luckashevsky-Sucesión Stange-Puerto Playa Colonia-Puerto Confluencia Colonia Backer-Balsa Colonia-Sucesión Quinto-Lorenzo Rueda-Sucesión Flores-Adalio Muñoz	PAX / CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	97	498.332	OPERANDO
RÍO BAKER TRAMO 2 : Sector Armando Gangas-Sector René Muñoz Catalán-Sector Cristina Arratia-Sector Orlando Muñoz Catalán-Sector Zacarías Cruces Sanhueza-Sector Amado Vargas Sandoval-Sector Osvaldo Quijada Carrasco-Sector Víctor Cruces Sanhueza-Sector Ana Vidal Menco-Sector Reinaldo Sandoval	PAX / CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	173	619.500	OPERANDO
CALETA TORTEL - RIO BAKER - VAGABUNDO - RAPIDO BÓRQUEZ	PAX/CRG	FLUVIAL	1	OFERTA	13	440.000	OPERANDO
1) COYHAIQUE - O'HIGGINS 2) COCHRANE - O'HIGGINS	PAX	AÉREO	2	OFERTA	315	8.100.000	OPERANDO
COCHRANE - Sector Esmeralda - Sector Ulloa - Pasarela (Sede Junta de Vecinos San Lorenzo Km 33) - Casa Sr. Paillacar (Km 42)	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	57	422.067	OPERANDO
COCHRANE - Yungay - (Transbordo en Barcaza Fiordo Mitchel 1 hora) - VILLA OHIGGINS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	763	1.190.000	OPERANDO
COYHAIQUE - Valle Simpson-Villa Frei-Muelle Lago Elizalde-Boca León-Río Paloma- (Sector Predio Sr. Víctor Martínez) - LAGO CARO .	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	41	485.333	OPERANDO
COYHAIQUE- ENSENADA VALLE SIMPSON	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	219	290.333	OPERANDO
1) CARGA COYHAIQUE A O'HIGGINS	CRG	TERRESTRE	1	OFERTA	635	1.271.667	OPERANDO
2) CARGA COYHAIQUE A TORTEL			1	OFERTA	1942	1.271.667	OPERANDO
TRANSPORTE COMBUSTIBLE	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA		1.091.667	OPERANDO
COYHAIQUE - Mañihuales - Mina Toqui - Alto Mañihuales - EL GATO - ÑIREHUAO	PAX	TERRESTRE	2	OFERTA	487	1.585.000	OPERANDO
COYHAIQUE - RÍO RICHARD (ESTUDIANTES)							
COYHAIQUE - Villa Amengual - Sector La Toviana - Las Rosas (J. Hurtado) - Cruce Santa Teresita - Sector Puente Torcaza - VILLA LA TAPERA - Estancia Río Cisnes.	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	77	1.144.000	OPERANDO
1) BAHÍA MURTA Km 10 - Km 20 - PUERTO SÁNCHEZ . 2) TRANQUILO - Sector Lago Bayo Camino a BAHÍA EXPLORADORES	PAX	TERRESTRE	2	OFERTA	84	935.000	OPERANDO
P. IBAÑEZ - LEVICAN	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	28	427.665	OPERANDO
LA JUNTA - P. CISNES	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	1642	446.769	OPERANDO
1) : COYHAIQUE - LAGO POLLUX . 2) : COYHAIQUE - El Salto - Cruce El Fraile - Cruce Lago Frío - Cruce Cerro Galera - Intermedio Peludo - LA CORDONADA .	PAX	TERRESTRE	2	OFERTA	141	515.667	OPERANDO
COYHAIQUE - El Claro - Escuela Lago Atravesado - SEIS LAGUNAS - Cerro Negro - Villa Frei - Lago Elizalde - Valle Simpson	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	315	412.000	OPERANDO
CALETA TORTEL - Sector Bravo - Sector LAGO QUETRO (Transbordo en Barcaza Fiordo Mitchel 1 hora)	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	58	755.998	OPERANDO

ANÁLISIS DE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS QUE RECIBEN SUBSIDIO AL TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS

SERVICIOS A SUBSIDIAR 2009	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	N° RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL	ESTADO
COYHAIQUE - VILLA ORTEGA- EMPERADOR GUILLERMO LLEGANDO HASTA CRUCE VIVIANA	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	447	910.000	OPERANDO
VILLA O'HIGGINS-EL BAGUAL-LAS MARGARITAS-SANTA ROSA-LA HERRADURA-RINCÓN CHICO-MIRASOL-ENTRADA MAYER	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	43	405.167	OPERANDO
COCHRANE- EL MAITEN (*)	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	581	737.000	OPERANDO
MELINKA- REPOLLAL	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	124	735.429	OPERANDO
COYHAIQUE - COCHRANE E INTERMEDIOS (6 RECORRIDOS) 1) COCHRANE - BERTRAND - CRUCE GUADAL - TRANQUILO - MURTA - CERRO CASTILLO - COYHAIQUE. 2) COCHRANE - LOS ÑADIS - SECTOR BARRANCO - TRES LAGOS - LAGO VARGAS - VAGABUNDO - YUNGAY. 3) COCHRANE - TORTEL E INTERMEDIOS (SECTOR NUEVO, RECIENTEMENTE ENTREGADO EL CAMINO). 4) - CHILE CHICO - MALLÍN GRANDE - GUADAL - TRANQUILO -COCHRANE 5) - PUERTO IBÁÑEZ - COYHAIQUE (ESTUDIANTES). 6) - CERRO CASTILLO - COYHAIQUE (ESTUDIANTES).	PAX	TERRESTRE	6	DEMANDA	5610	2.083.333	OPERANDO
LAGO VERDE – COYHAIQUE	PAX	TERRESTRE	1	DEMANDA	2644	458.333	OPERANDO
COYHAIQUE-LAGO ATRAVESADO-ZENTENO	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	49	650.000	OPERANDO
VILLA CERRO CASTILLO SECTOR BAJADA IBÁÑEZ-PUERTO IBÁÑEZ	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	340	840.000	OPERANDO
PUERTO YUNGAY - RÍO BRAVO (Fiordo Mitchel) (*)	PAX / CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	413	20.5000.000	PLAN DE CONECTIVIDAD , EN PROCESO DE LICITACIÓN
TOTALES			57		30065	344.477.841	

Figura 5.3
Plano de servicios subsidiados



5.3.2 Resumen región

La Undécima Región de Aysén es la que presenta mayor número de servicios subsidiados y mayor cantidad de localidades con alto índice de aislamiento.

Se agrega a ello que la infraestructura es precaria en todas sus redes. Esto incide en la frecuente interrupción de los servicios subsidiados y, en similar medida, de toda la red de transporte.

En el marco de una política de desarrollo descentralizado, se requiere fuertes inversiones fiscales en la región para permitir el despegue del poblamiento y la producción.

La región dispone de los siguientes servicios subsidiados, a la fecha de las campañas de terreno:

- 5 servicios marítimos
- 2 servicios aéreos
- 3 servicios lacustres
- 4 servicios fluviales
- 17 servicios terrestres.

Esto hace un total de 31 servicios, varios de ellos con diferentes rutas.

Servicios marítimos

Los dos servicios semanales que realizan las barcazas Alejandrina (capacidad de carga y pasajeros) y Don Baldo (sólo pasajeros), representan el principal medio de transporte regular para casi todos los pobladores del Litoral de Aysén con la Isla de Chiloé y, desde allí, con el resto del país. Respecto a ellos, se ha planteado la conveniencia de incorporar un subsidio hasta Puerto Montt, principal punto de origen y destino de estos viajes.

Los restantes servicios cubren distintos sectores del litoral, con embarcaciones pequeñas a medianas.

Los principales cuestionamientos apuntan a la infraestructura de atraque, insuficiente salvo en los puertos principales.



Embarque en Puerto Aysén



Barcaza Don Baldo y muelle Quellón

Servicios aéreos

Los dos servicios aéreos existentes cumplen una función de conexión rápida. Sin embargo, se ha recomendado revisarlos desde el punto de vista del monto de los subsidios, que parecen elevados al compararlos con la oferta de recorridos similares hecha por empresas no subsidiadas.



Avioneta de servicio en Coyhaique

Servicios lacustres

Los tres servicios lacustres cumplen una función primordial de acercamiento para sectores especialmente aislados.

Respecto al recorrido entre Puerto Ingeniero Ibáñez y Chile Chico, está supuestamente en construcción una nueva barcaza, que superaría los problemas de comodidad detectados. Además de requerirse refugio en Puerto Ibáñez.

En el caso del lago Cochrane, se plantea esclarecer la operación de un modo mixto, no declarado en las fichas.

Los dos últimos casos coinciden en detectar fuerte falencia de estructuras adecuadas de embarque, desembarque, refugio para pasajeros y carga.



Nave Arco Iris en lago Cochrane



Desembarque en lago O'Higgins

Servicios fluviales

Los servicios fluviales, ubicados en el sur de la región, están especialmente sujetos a las inclemencias del tiempo, lo que es en general aceptado por los usuarios. Se han impuesto códigos de operación acordados entre las partes.

Se ha planteado la conveniencia de estudiar un –o varios- sistemas de comunicación entre los operadores y los usuarios, para agilizar y flexibilizar la operación. Esto merece ser tema de un análisis específico, recogiendo las condiciones particulares de cada servicio y las inquietudes de los usuarios.

Servicios terrestres

En el caso de estos servicios, ampliamente mayoritarios, de lejos el principal problema es la precariedad de la infraestructura vial. Esto incide directamente en la continuidad de la operación y, además, en los costos asumidos por los operadores, que muchas veces no son considerados al proyectar su negocio, o se suplen con un deterioro creciente de los vehículos.

Por supuesto, la inversión en infraestructura vial escapa al ámbito de responsabilidad de la Subsecretaría de Transportes, pero es urgente definir el impacto de la condición de las rutas sobre los costos operacionales.

Conclusiones generales

Desde el punto de vista de la cobertura espacial, los pobladores rurales de la comuna de Coyhaique, tienen garantizada la movilización terrestre desde y hacia la capital comunal, con varias frecuencias semanales, a todos los destinos que han manifestado la necesidad de ello.

Las comunas de Tortel y O'Higgins cuentan con todos los servicios de transporte, entregados por el Estado mediante subsidio; así, tienen conexión aérea, terrestre (de pasajeros y carga), lacustre, marítima y fluvial entre todos los destinos que son necesarios, permitiendo la integración de sus habitantes tanto a su capital comunal como provincial y regional, con bastante frecuencia, habiendo superado en gran parte el sentimiento de aislamiento propio de su geografía.

A partir del año 2005 se comenzó la postulación por primera vez de varios servicios que benefician a pobladores de localidades muy extremas, los que actualmente se encuentran operando, entre ellos Entrada Mayer, Lago Quetro, Bahía Silva y Puente el Maitén, solicitados todos por la Gobernación Provincia Capitán Prat.



Refugio en servicio Coyhaique – Lago Caro



Inicio servicio Coyhaique – El Gato

5.9 Región de Magallanes y Antártica Chilena

5.9.1 Servicios subsidiados

SERVICIOS A SUBSIDIAR 2009	PASAJEROS (PAX) CARGA (CRG)	MODO	N° RUTAS	TIPO SUBSIDIO	POBLACIÓN BENEFICIADA	MONTO MENSUAL	ESTADO
PTO. WILLIAMS (RAMPA PTO. WILLIAMS) - PTO. TORO (POR ESTRECHO DE MAGALLANES) - PTA. ARENAS (RAMPA TRES PUESTES)	PAX/CRG/GAS LICUADO Y PETRÓLEO	MARÍTIMO	1	OFERTA	1952	36.145.075	OPERANDO
PTO. WILLIAMS (RAMPA PTO. WILLIAMS) - PTO. TORO (POR ESTRECHO DE MAGALLANES) - PTA. ARENAS (RAMPA TRES PUESTES)	PAX/CRG/GAS LICUADO Y PETRÓLEO	MARÍTIMO		DEMANDA		16.670.000	OPERANDO
PTO. WILLIAMS - PTA. ARENAS (AEROPUERTO C. IBAÑEZ)	PAX	AÉREO	1	OFERTA		3.824.100	OPERANDO
PUERTO MONTT- PUERTO EDÉN - PUERTO NATALES	PAX/CRG	MARÍTIMO	1	OFERTA	17174	17.100.000	OPERANDO
PORVENIR (AERÓDROMO PORVENIR) - PTA. ARENAS (AEROPUERTO C. IBAÑEZ)	PAX	AÉREO	1	OFERTA	4807	833.333	OPERANDO
BAHÍA CHILOTA - (POR RUTA COSTANERA) - PORVENIR	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	73	1.725.000	OPERANDO
CAMERON (POR RUTA Y 79) - ONAISIN (RUTA RUTA Y 71) - PORVENIR	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	139	1.380.000	OPERANDO
CERRO SOMBRERO - SECTOR BELLA VISTA - SECTOR LUCÍA - BAHÍA FELIPE - PUERTO PERCY - BAHÍA GENTE GRANDE -LAGUNA DE LOS CISNES - PORVENIR	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	770	851.000	OPERANDO
CERRO SOMBRERO (POR RUTA Y 79) - CRUCE EN NAVE TIPO FERRY SECTOR BAHÍA AZUL - PUNTA DELGADA (RUTA 256 Y RUTA 9 NORTE) - PUNTA ARENAS.	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	1409	1.782.500	OPERANDO
SKYRING (HASTA SECTOR RÍO PÉREZ) - LAS COLES - RÍO VERDE - KON AYKEN (POR RUTA Y 50) PUNTA ARENAS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	110	1.610.000	OPERANDO
LOTEO VARILLAS (POR RUTA 9 NORTE AV. GRAL. CARLOS IBAÑEZ DEL CAMPO) - PUNTA ARENAS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	76	1.048.800	OPERANDO
SAN JUAN - RINCONADA BULNES - AGUA FRECA - RÍO LOS CIERVOS - LEÑNADURA - (POR RUTA 9 SUR) - PTA. ARENAS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	94	1.610.000	OPERANDO
POSESIÓN - CAÑADÓN GRANDE (SECTOR PUNTA DELGADA) - PUNTA ARENAS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	433	1.500.000	OPERANDO
PAMPA REDONDA (SECTOR PARCELAS: PROLONG-MARDONES-CALLE ENAP-PROLONG. MARDONES-CALLE ENAP-PROLONG. MARDONES-LUIS ALVARFEZ-PROLONG. CAP. GUILLERMOS. SECTOR URBANO: RÍO GRANDE-CAP. GUILLERMOS-ZENTENO-PJE. EMILIO TURINA-AVDA. REPÚBLICA.I.C. PINTO. REGRESO: CHILIOE-AVDA. COLÓN-AVDA ESPAÑA-AVDA. REPÚBLICA-ZENMTENO-MARDONES-SECTOR LAS PARCELAS) PTA. ARENAS	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	257	1.644.500	OPERANDO
VILLA DOROTEA (POR RUTA CH 250 LUEGO DESDE KM 9 POR RUTA 9 NORTE) - PTO. NATALES	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	192	1.725.000	OPERANDO
CERRO GUIDO - CERRO CASTILLO - PTO. NATALES (POR RUTA 9)	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	563	1.322.500	OPERANDO
PAMAPA GUANACO CAMERON	PAX	TERRESTRE	1	OFERTA	185	1.320.000	POR LICITAR
TOTALES			16		28.234	92.091.808	

5.9.2 Resumen región

La región, pese a ser la más austral, mantiene un adecuado nivel de conectividad entre sus centros poblados. De hecho, llama la atención que algunos servicios cubran zonas urbanas inmediatas a Punta Arenas, donde es discutible que una oferta privada no sea rentable.

Los servicios son, en general, bien evaluados por los usuarios.

El caso más discutible es la conexión entre Punta Arenas y Puerto Williams, dada la particular composición de los usuarios.

Merece considerarse la proposición de establecer un nuevo recorrido terrestre que cubra Puerto Natales-Serrano, formulada por la Alcaldesa de la Municipalidad de Torres del Paine.



Minibús servicio Pampa Redonda – Punta Arenas



Terminal marítimo Puerto Natales

6 RESUMEN DE CONCLUSIONES Y PROPUESTAS

En este capítulo se entrega un conjunto de conclusiones y propuestas tendientes a mejorar las condiciones de los servicios subsidiados y a avanzar en su tipificación, que es un problema no menor al momento de manejar políticas de asignación de recursos para mejorar la conectividad en zonas aisladas.

6.1 Resumen general

Predomina una visión favorable de los servicios subsidiados. Las críticas de los usuarios apuntan principalmente a las condiciones de la infraestructura (caminos, muelles, rampas, etc.). La queja se repite en todas las regiones y en los distintos tipos de servicio.

La comodidad es otro aspecto cuestionado: más del 40% de los usuarios encuestados critica las condiciones del viaje, sea por asientos o butacas insuficientes, falta de protección ante las inclemencias del tiempo o mala conservación del medio de transporte.

La frecuencia es cuestionada principalmente en los servicios que cubren las localidades más aisladas. En algunos casos, se trata de una demanda atendible pero, en otros, no parece justificable en un escenario de recursos limitados.

La puntualidad es cuestionada en pocos casos, pese a la apreciación en contrario del equipo de terreno. Es destacable que en los servicios que cubren los sectores más aislados, se ha establecido acuerdos entre operador y usuarios para regular horarios e itinerarios.

El aspecto menos cuestionado por los usuarios es el precio: salvo algunos casos que merecen ser analizados en detalle (donde hay competencia con servicios sin subsidio e iguales o menores en tarifa), la encuesta muestra la conformidad de más del 80% de los pasajeros con el valor del pasaje.

6.2 Precariedad del sistema

Los servicios subsidiados en la región sur-austral están sujetos, como la totalidad del sistema socio-económico en la zona, a las condiciones extremadamente desfavorables impuestas por la naturaleza.

A causa del poblamiento cada vez más escaso en la medida que se avanza hacia el sur del territorio, la inversión en infraestructura decae proporcionalmente.

Esto se expresa en una red vial deficiente, infraestructura portuaria y aeroportuaria escasa, condiciones de seguridad del todo insuficientes. Ello se traduce en sistemas de transporte inestables, incómodos, inseguros y de alto costo operacional.

Parece de toda evidencia que las políticas estatales debieran apuntar a corregir esa insuficiencia a través de planes de inversión, más que mediante subsidios destinados a suplirla. Dicho en otros términos, el éxito del programa de subsidios debiera radicar en que sea cada vez menos necesario.

La situación descrita incidió directamente en el cumplimiento de los programas de terreno previstos para el presente estudio. Se dieron tres situaciones en el período de trabajo:

- Inusual frente de mal tiempo en el mes de febrero, con cierre de puertos y corte de caminos
- Erupción del volcán Chaitén, aislando la zona continental de la X región
- Nuevo frente de mal tiempo en la temporada abril – mayo, especialmente violento en la región de Aysén.

A causa de lo anterior, no fue posible completar las dos campañas en todos los servicios. A cambio de ello, se obtuvo una percepción muy fundada sobre las debilidades del sistema, que han sido incorporadas a este informe y a las conclusiones y recomendaciones.

6.3 Crítica al método empleado

Analizando con carácter retroactivo el método de encuesta empleado, es necesario reconocer que no es la mejor herramienta para abordar este tipo de problemas, pues adolece de varias deficiencias:

6.3.1 Representatividad de la muestra

El objetivo fue realizar la encuesta a bordo de los vehículos en dos oportunidades, recogiendo condiciones de verano e invierno.

Hecha la experiencia, se estima que este método no es capaz de entregar una muestra suficientemente representativa de las situaciones encontradas, por varias razones:

- Hay condiciones de frecuencia muy dispares según los motivos de viaje. Creemos, por ejemplo, que el motivo turístico fue bien cubierto, ya que se concentra en la temporada de verano; pero eso mismo puede sobrevalorar las opiniones de quienes viajan por ese motivo. Otros dos casos típicos corresponden a los escolares, que en su calidad de régimen mayoritariamente de internado, se trasladan solamente los fines de semana; y los jubilados, pensionados y otros, que concentran sus viajes los fines de mes. Estas últimas categorías, sin duda, han quedado sub-representadas en muchos casos.
- Para los servicios con alta capacidad y viajes de larga distancia, las muestras recogidas son representativas. Se enfrentó en un caso, sin embargo, la negativa de la tripulación a que se hiciera la encuesta, obligando a efectuarla de manera disimulada
- En el caso de los servicios de mediana capacidad, se consiguen resultados aceptables, sobre todo en viajes marítimos largos (p.ej., Islas Desertores), en que se convive con los pasajeros; en estos casos, sucedió que no pocos viajeros se repiten en ambas campañas.
- En el caso de viajes de baja frecuencia, que cubren las zonas más aisladas, es donde pierde más sentido la encuesta enfocada a uno o dos viajes: las condiciones son muy especiales, por cuanto los viajes se acuerdan entre el operador y los usuarios sin fechas fijas, por lo que es imposible programar su cobertura. Además, están fuertemente condicionados a las condiciones del clima.
- En estos mismos casos, es habitual que el viaje se haga sin pasajeros. Dada la escasa frecuencia, no es posible esperar otro viaje.

Buscando asegurar el buen resultado del trabajo, se complemento en varios casos la encuesta a usuarios a bordo por entrevista a habitantes de la zona, es decir, usuarios en algún viaje.

6.3.2 Respuesta al cuestionario

También las respuestas dejan dudas en muchos casos. Se declara un alto grado de satisfacción con los servicios, que es contrarrestado en las preguntas abiertas. La conclusión es que se aprecia la existencia del servicio y existe el temor de perderlo si hay una mala evaluación.

6.3.3 Conclusión

Para futuras operaciones, se recomienda programar las campañas de terreno a lo largo de un período de tiempo más extenso, suficiente para abarcar la realidad de las zonas aisladas. Asimismo, para muchos servicios de escasa frecuencia, es recomendable entrevistar a los usuarios en sus hogares.

6.4 Conclusiones y propuestas

Al final del detalle de cada región, se incluye un texto que resume las principales conclusiones en ellas. Como resumen general, es posible destacar los puntos siguientes:

6.4.1 Falta una concepción global al momento de contratar servicios subsidiados

Una de las principales conclusiones extraídas del estudio, es la necesidad de insertar el otorgamiento de subsidios en un contexto de análisis más global.

Algunas de las quejas más reiteradas en las preguntas abiertas de la encuesta y en las numerosas entrevistas a autoridades regionales, apuntan al carácter focal de los subsidios; es decir, subsanan un problema específico sin situarlo en su real contexto.

Esta concepción global debiera centrarse en ofrecer servicios más integrados de subsidio, enfocados a la cobertura global de las necesidades de desplazamiento en las zonas aisladas antes que a viajes entre puntos específicos (respetando siempre la importancia de ciertos pares OD). Esta visión más amplia debiera incorporar servicios multimodales, encuestas sectoriales y análisis económicos zonales.

6.4.2 Principales deficiencias detectadas

Como se ha dicho, los resultados de la encuesta resultan mayoritariamente favorables a la forma de operación de los servicios. Sin embargo, hay algunos aspectos que son los criticados por mayor número de usuarios en las encuestas y las preguntas abiertas.

Ellos apuntan a insuficiencias en términos de frecuencia, capacidad y comodidad. Han sido desarrollados en cada caso, con proposiciones generales de mejoramiento. En muchos servicios, se requiere un análisis más profundo, imposible de entregar en el contexto del presente estudio.

El otro tema recurrente es la insuficiencia de infraestructura suficiente para garantizar un servicio adecuado. Esto se observa en caminos, embarcaderos, estructuras de apoyo como refugios. Se corre el riesgo de que las políticas de subsidio sean un argumento para desincentivar inversiones en infraestructura en las zonas aisladas. Esto, evidentemente, sería un grave error si se aprecia la situación en un contexto de desarrollo nacional enmarcado en la descentralización.