

**ACTA N° 178, CENTÉSIMA VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

**ASISTENTES:**

**Panelistas:** Juan Pablo Montero Ayala, Claudio Agostini González y Jorge Hermann Anguita.

**En representación del DTPM:** Fernando Saka, Diego Puga, Michael Stefanic y Diego Cruz.

**Secretaria Abogado del Panel:** Ximena Betancour

**Lugar:** Por medios electrónicos - videoconferencia

**Fecha y Hora:** 29 de mayo de 2020, a las 11:00 horas.

**TABLA CENTÉSIMA VIGÉSIMA CUARTA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (29 DE MAYO DE 2020)**

**Temas a tratar:**

1. Aprobación de Acta N° 177, correspondiente a la Centésima Vigésima Tercera Sesión Ordinaria, de fecha 29 de abril de 2020.
2. Exposición por parte de los profesionales del Directorio de Transporte Público Metropolitano, sobre planteamientos relativos a:
  - 2.1. Aplicación del indexador tarifario del Decreto Supremo N° 140, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Artículo 14, literal a), de la ley N° 20.378.
  - 2.2. Proyección situación financiera sistema RED.
3. Para discusión y decisiones:
  - 3.1 Sobre determinación del ajuste tarifario de acuerdo al artículo 14° literal a) de la ley N° 20.378, por aplicación de indexador de tarifas.
  - 3.2 Sobre modificación en el nivel de tarifas de acuerdo al artículo 14° literal c) de la Ley N° 20.378, de acuerdo a la situación financiera del sistema Transantiago.
4. Varios.

**Desarrollo Sesión:**

1. Siendo las 11:00 horas, se da inicio a la sesión. Se deja constancia que tanto los tres panelistas, así como los representantes del DTPM y la Secretaria Abogado asistieron a la sesión a través de medios tecnológicos, ello, en el contexto de la pandemia por Covid-19, que ha implicado la declaración del estado de excepción constitucional de catástrofe en todo el territorio nacional, permaneciendo conectados de forma permanente y continua durante el desarrollo de toda la sesión mediante videoconferencia.
2. De acuerdo al punto 1 de la Tabla, se somete a aprobación de los Panelistas el Acta N° 177, correspondiente a la Centésima Vigésima Tercera Sesión Ordinaria, de fecha 29 de abril de 2020, la que se aprueba por unanimidad y se firma digitalmente por los panelistas.

3. A continuación, se entrega la palabra al profesional del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señor Diego Puga, quien inicia su exposición, relativa a la aplicación del indexador tarifario del Decreto Supremo N° 140, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda. Artículo 14, literal a), de la ley N° 20.378.

El señor Puga señala que, en relación a la consulta planteada por el panelista señor Agostini sobre nuevo nivel de aplicación del indexador, de \$10 ó \$20, en la sesión anterior, DTPM ha determinado que dicho pronunciamiento sea solicitado de manera formal por la Secretaría Abogado del Panel a la División Legal del Ministerio de Transportes.

Además, el señor Puga señala que, aun cuando esa discusión debiera darse en el mes de junio próximo, dado que la determinación del Panel debe hacerse trimestralmente, se entregará esta consulta al equipo jurídico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que la analice y emita un informe.

Por otra parte, se presenta a los panelistas una proyección del polinomio de indexación, que muestra una caída desde 585,6 a 574,1 entre mayo y octubre del 2020, igual a una variación del -2% en cinco meses, debido a la disminución del petróleo diésel.

Continúa el señor Puga, de acuerdo al punto 2.2 de la tabla, exponiendo una proyección sobre la situación financiera para el año 2020, considerando en detalle el impacto y la evolución de cada uno de los distintos factores relevantes, junto con un análisis de los costos totales del sistema. En particular, muestra una proyección financiera del sistema en base a tres escenarios de recuperación de la demanda en el segundo semestre del 2020, que incorpora el pago de cláusulas de contingencia contractuales al servicio de buses desde el 16 de marzo de 2020. A partir de este ejercicio, el señor Puga ilustra que el sistema se sostiene financieramente hasta fin de año.

Asimismo, el profesional de DTPM agrega que a contar de la segunda quincena del mes de marzo de 2020 se comenzó a pagar a los operadores de microbuses la cláusula de contingencia, la cual se pagaría hasta el 15 de junio próximo, de acuerdo a los 90 días de estado de catástrofe decretados actualmente. Ello, debido a que se estableció una grave afectación de la operación, sustentado en el referido estado de catástrofe y en que se ha debido reducir la operación de manera significativa en un 27% (por ciento), aun cuando la demanda ha caído en un 90% (por ciento) en algunos casos. Lo anterior significa que se paga por kilómetros, por tanto, se paga lo que se recorre, pero se les paga un 27% menos, porque el programa está reducido en esa magnitud.

En relación a la proyección, el señor Puga añade que tanto los ingresos como los costos del sistema se han reducido.

El panelista señor Montero recuerda que en la sesión pasada el panelista señor Hermann consultó por la cláusula de contingencia, situación que, añadió, se encuentra suficientemente normada en los contratos, lo cual permitiría a algunos operadores subsistir y "flotar" con eso, sin embargo, otros podrían quedar bajo la línea de flotación, por lo que la consulta es qué sucede con estas últimas.

El señor Puga responde que son esas mismas empresas las que deben encontrar los mecanismos para poder subsistir financieramente con los ingresos que se obtienen de la aplicación contractual, ya sea con reducción de turnos, modificación

de contratos de combustible, contratos de arriendo, etc. Lo que interesa al Ministerio es que se mantenga la continuidad efectiva del servicio.

Por otra parte, el señor Puga comunica que, de acuerdo a las proyecciones de demanda, los ingresos de la empresa Metro cayeron también. Tren Central no cayó tanto como Metro, debido a la liberación de la cuarentena en San Bernardo, lo cual permitió recuperar la demanda y, por lo tanto, los ingresos. Los costos de los servicios complementarios también disminuyeron, en cuanto a la red de carga, debido a la menor cantidad de viajes.

Desde el punto de vista del subsidio, el señor Puga informa que la situación mejoró, por lo tanto, no habría motivos para aumentar tarifas en relación a la función del Panel del artículo 14 letra c).

Sobre la proyección presentada, el panelista señor Montero manifiesta que como los operadores quedan en una peor situación bajo los escenarios de menor demanda, una variable que no se habría considerado sería que alguien tendrá que pagar a los operadores para que sigan funcionando.

El señor Puga explica que los escenarios proyectados consideran que la cláusula de contingencia se pagaría solo durante los 90 días de duración del estado de catástrofe, y que las cuarentenas irían disminuyendo hacia fines del mes de junio. Si ello no ocurriera, y hubiera que seguir pagando la cláusula de contingencia, desde el punto de vista de la información, señala que es un tema muy volátil, de día a día. Añade que, en el caso de Metro, también se encontraría en una situación muy crítica en cuanto a sus ingresos si continuara la baja demanda debido a la extensión de las cuarentenas, lo cual produciría una situación muy compleja.

El señor Saka indica que los convenios de Metro y Tren Central no contemplan cláusulas de contingencia, por lo que no hay mecanismos para pagarles alguna forma de contingencia, no está considerado, porque los niveles de validación son muy altos.

El señor Montero y Hermann indican que actualmente existe una realidad, que es que sólo los operadores de buses contemplan dentro de sus contratos las cláusulas de contingencia. Por lo que, añade, que para la función que cumple el Panel se tiene presente que existen reglas claras de que el subsidio no debe ser considerado para eventuales pagos de cláusulas de contingencia a Metro o a Tren Central.

Finalmente, el señor Saka menciona que, dado el impacto que ha tenido la pandemia en el sistema de transporte público, se está trabajando en la forma y plazo en que se recuperará el sistema, y para ello se están haciendo análisis y recabando información al respecto en Asia y Europa, la cual se podría presentar en la próxima sesión.

El señor Montero también indica que la información que se obtiene del extranjero es que se están tomando medidas para, por ejemplo, hacer el transporte público más seguro, con todas las medidas de distanciamiento, con el fin de que la comunidad vuelva a subirse al transporte público. Y sobre ello, el señor Montero y Hermann solicita a los representantes de DTPM si en la próxima sesión, más que conocer cómo están los números en la demanda, pudieran informar al Panel las medidas que se estarían implementando en el extranjero y que podrían importarse y aplicarse en Chile.

Los representantes del DTPM se retiran de la sesión.

Los panelistas continúan deliberando y acuerdan dejar constancia en acta de su preocupación por la situación crítica existente en la drástica baja de demanda del sistema de transporte público, debido a la crisis sanitaria provocada por la Pandemia del Covid-19, y cómo ello ha golpeado tanto a los operadores de buses, como a las empresas Metro y Tren Central. Sobre el particular, expresan que el subsidio del transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, sólo podría considerar ajustes que amortigüen en parte la caída en los ingresos de los operadores de buses, basadas en las cláusulas de contingencia de los contratos actuales, tal cual como se realizó después del estallido social. No obstante, cualquier ajuste en los ingresos de los otros actores del sistema de transporte (Metro y Tren Central) no podrían considerar los recursos del subsidio para dicho fin, sino que de otra fuente de financiamiento estatal.

Seguidamente, respecto al punto 2.1 de la tabla, en consideración al artículo 14 literal a) de la Ley N° 20.378, que establece que el ajuste de tarifas se deberá determinar trimestralmente por este Panel de Expertos; y a lo señalado en el Oficio N° 8546, de 24 de noviembre de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Panel determina no efectuar ajuste en las tarifas del sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto.

Luego, en relación al punto 2.2 de la Tabla, en consideración al artículo 14 literal c) de la Ley N° 20.378, que establece que el nivel de tarifas se deberá determinar trimestralmente por este Panel de Expertos; y a lo señalado mediante Oficio N° 8546, de 24 de noviembre de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Panel determina que, dada la información entregada oficial y formalmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones respecto a la disponibilidad de recursos adicionales para cubrir el déficit, no se efectuará un ajuste del nivel de tarifas para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, de conformidad al artículo 14, letra c), de la Ley N° 20.378.

Por último, el Señor Agostini solicita a la Secretaria Abogado que realice una petición formal a la División Legal del Ministerio para que emita su pronunciamiento sobre su consulta efectuada en la sesión ordinaria del mes de abril pasado, respecto a si el indexador supera la actual tarifa de cálculo de \$585, la tarifa del transporte público debiera subir \$10 o acumularse con los \$10 que en el mes de marzo pasado se gatillaron, pero que no se aplicaron, y, por lo tanto, debiera subir \$20.

4. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Vigésima Cuarta Sesión Ordinaria, siendo las 12:05 horas.



Juan Pablo Montero Ayala  
Presidente Panel de Expertos Ley N° 20.378



**Claudio Agostini González**  
Integrante Titular Panel de Expertos



**Jorge Hermann Anguita**  
Integrante Titular del Panel de Expertos Ley 20.378