

**ACTA N° 184, CENTÉSIMA VIGÉSIMA OCTAVA 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 y Diego Cruz.

Secretaria Abogado del Panel: Ximena Betancour

Lugar: Por medios electrónicos - videoconferencia

Fecha y Hora: 29 de septiembre de 2020, a las 17:30 horas.

**TABLA CENTÉSIMA VIGÉSIMA OCTAVA SESIÓN ORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (29 DE SEPTIEMBRE DE 2020)**

Temas a tratar:

1. Aprobación de Acta N° 183, correspondiente a la Centésima Vigésima Séptima Sesión Ordinaria, de fecha 31 de agosto 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. Estudio Bianual.

Desarrollo Sesión:

Siendo las 17:30 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.

1. De acuerdo al punto 1 de la Tabla, se somete a aprobación de los Panelistas el Acta N° 183, correspondiente a la Centésima Vigésima Séptima Sesión Ordinaria, de fecha 29 de agosto de 2020, la que se aprobó por unanimidad y se firma digitalmente por los panelistas.
2. A continuación, se entregó la palabra al profesional del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señor Diego Puga, quien, en atención al punto 2.1, inició 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. Informó al respecto que se produjo una caída en el indexador, tal como se había pronosticado la sesión anterior, utilizando la encuesta de expectativas económicas a economistas u operadores financieros que realiza el Banco Central mensualmente para el dólar e IPC, sugerida en sesiones anteriores por los panelistas. Indicó que la tarifa de referencia bajó de \$575 y es similar al valor alcanzado en marzo de este año.

En relación al polinomio de indexación, los representantes del DTPM presentaron a los panelistas una proyección del polinomio de indexación, que estima una caída desde 574,2 a 560,1 entre los meses de Septiembre y Diciembre del 2020, igual a una disminución del 2,5%, principalmente por los efectos del precio del Diésel.

Con respecto a la proyección financiera, continuó 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. El señor Puga informó que se ha mantenido el pago de las cláusulas de contingencia contractuales -pago fijo por kilómetro recorrido- al servicio de buses y señaló que la proyección es un poco menos positiva que lo indicado en la sesión anterior, debido a que la cláusula de contingencia se extendió en las proyecciones, desde fines de agosto, hasta el 30 de septiembre. Lo anterior, dado que el estado de catástrofe se encuentra vigente, con reducciones en la operación relevantes producto del toque de queda aún vigente. El señor Puga precisó también que la demanda tampoco se ha recuperado a la velocidad prevista, lo que ha implicado ajustar las proyecciones.

El panelista señor Hermann consultó cuándo se terminaría de aplicar la cláusula de contingencia a los buses, en vista de que se ha podido apreciar que la demanda del sistema se está recuperando. Manifestó su preocupación, dado que, de continuarse pagando la referida cláusula hasta el mes de diciembre próximo, el resultado de las proyecciones financieras del sistema podría llegar a ser negativo.

El señor Puga respondió que se pretende terminar de aplicar la cláusula de contingencia a la brevedad posible, debido a que el sistema no está diseñado para usar dicho mecanismo de manera permanente. Era esperable no continuar utilizándola a contar del 1 de octubre próximo, por cuanto la ciudad estaría volviendo paulatinamente a la normalidad.

El señor Hermann preguntó qué motivos se les dará a las empresas para no continuar utilizando dicha cláusula. El señor Puga respondió que la aplicación de la cláusula es una facultad de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, por cuanto no debía una explicación a las empresas. Además, en base a la última información se observa una recuperación de la demanda debido al retiro de las cuarentenas y el avance en las fases de aperturas de varias comunas en la Región Metropolitana.

El panelista señor Montero consultó, sobre el mismo tema, si las cláusulas de contingencia se pueden ir ajustando, de manera de ir soltándolas paulatinamente, hasta terminar de utilizarlas y volver a aplicar las cláusulas del contrato original, vigente en marzo de 2020. Añadió a su consulta si pudiera aplicarse la cláusula de contingencia en algunos sectores y no en otros, por ejemplo, donde la demanda ha crecido en mayor porcentaje. O si se pudiera aplicar respecto de algunos operadores y no de otros. El señor Puga aclaró que ninguna de las opciones indicadas es posible. Aun cuando, agregó, el crecimiento de la demanda ha sido bastante homogénea. Agregó, asimismo, que la argumentación para aplicar las cláusulas de contingencia no se basa en la caída de la demanda, no es un

mecanismo de compensación de demanda, sino de compensación en la afectación de la operación, en las noches, por ejemplo, debido a limitantes como el toque de queda.

El señor Saka explicó sobre el particular que de las 34 comunas que abarca el sistema, 33 de ellas ya se encuentran, por lo menos, en Fase 2 o más y, por ende, no se debiera continuar aplicando la cláusula de contingencia. Aclaró que el toque de queda sólo limita la cantidad de kilómetros recorridos, por cuanto la demanda no estaría en ese período del día.

Continuó el señor Puga exponiendo sobre la información que apareció en la prensa, específicamente en el diario El Mercurio, respecto de los ingresos y costos del sistema, en cuanto a que el costo por pasajero habría aumentado de cerca de mil pesos a más de seis mil pesos por pasajero durante esta pandemia. Siendo la crítica, explicó, el por qué el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante MTT, no redujo la oferta cuando bajó la demanda en la ciudad. Se acusaba ineficiencia por parte del Ministerio. Al respecto, agregó el señor Puga, respondiendo a la solicitud de aclarar esta situación por parte de los panelistas, que el transporte público no puede comportarse como una empresa privada, sino como un servicio público, procurando mantener el servicio a la población. Por lo tanto, explicó que los números entregados efectivamente corresponden al MTT, y se dieron en el peor mes de la crisis sanitaria, por cuanto, posteriormente, dichos costos se fueron reduciendo paulatinamente, dado que la demanda se fue recuperando. Lo que se hizo efectivamente fue reducir la oferta limitadamente para mantener la distancia social, por ejemplo, se redujo sólo un 27% la oferta en consecuencia que la demanda lo hizo un 95% en algún momento y se pagó una cláusula de contingencia para mantener el sistema de transporte activo. Y ello se habría

Por otra parte, el señor Puga expuso sobre la petición de los panelistas la sesión anterior, respecto a mostrar cómo se fue recuperando la demanda en la medida que la ciudad se iba desconfinando, en el Contexto Covid. Señaló que los buses se han ido recuperando mejor que Metro, en lo que a transacciones se refiere.

Frente a la consulta del panelista señor Montero, en relación a qué porcentaje se ha recuperado la demanda actualmente, sólo adultos, sin contabilizar a los estudiantes de colegios y universidades, el señor Puga respondió que la demanda estudiantil corresponde a un 30%, y que, hacia el mes de diciembre, omitiendo dicho porcentaje, la recuperación de la demanda llegaría a un 50%. Aclaró, sin embargo, que los números se “ensucian” considerando la evasión.

Respecto a los estudiantes de colegios y universidades, el señor Agostini consultó si existía información respecto al uso de pase escolar, cuyo número de validaciones debiera haber caído sustancialmente durante este período dado que no hay clases presenciales. En particular, si el pase escolar sigue vigente y los estudiantes no están yendo a clases, una caída no muy significativa del número de validaciones podría reflejar un mal uso del pase escolar. Al respecto el señor Puga señaló que no se han analizado aún las validaciones con pase escolar, pero que en una futura sesión del panel se presentará un análisis de esos datos.

Por último, el señor Montero consultó si tenían información sobre el tráfico de autos particulares. Al respecto, el señor Puga indicó, que se habría recuperado de manera significativa, en un 80% aproximadamente en horas punta, y que la demanda del sistema probablemente no llegaría al 100% en el corto plazo, en atención a que las personas comenzaron a ocupar motos, bicicletas y automóviles, además de la caminata, para transportarse. Añadió que, comparando la velocidad de los buses en época de pandemia versus el día de hoy, los buses se encuentran con menor tráfico, y han mantenido su velocidad. Sin embargo, aclaró que aquello también se presenta debido a los ciento diez kilómetros de pista “solo bus” que se han programado construir en ejes críticos, como parte de las medidas que ha dispuesto el MTT, a fin de darle mayor velocidad a los buses y disminuir aglomeraciones y tiempos de viaje.

El señor Saka reforzó las explicaciones otorgadas por el señor Puga, en cuanto a gestión y medidas adoptadas por el MTT, señalando que se han construido aproximadamente 32 kilómetros de pistas “solo bus”, de los 110 que se han proyectado y que debieran estar

listas al 31 de diciembre próximo. En términos de calidad, añadió que se ha cumplido con dos mil buses estándar RED en las calles, 750 eléctricos ya circulando, la aplicación móvil nueva que se ha lanzado, y próximamente el código "QR", en términos de gestión es lo que se estaría haciendo.

Los representantes de DTPM se retiraron de la sesión.

3. Respecto al punto 3.1 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; los panelistas determinaron 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.

4. En relación al punto 3.2 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 determinó que, dada la proyección financiera expuesta en la presente sesión, que muestra resultados positivos para diciembre 2020, que la aplicación de la cláusula de contingencia contractual estará vigente hasta el 30 de septiembre y teniendo en consideración que 33 de las 34 comunas que abarca el sistema, se encuentran sin confinamiento – en Fase 2 hacia arriba -, no es necesario efectuar 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.

Los panelistas dejaron constancia que, en la eventualidad que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones decida extender la aplicación de las cláusulas de contingencia más allá del 01 de octubre próximo, solicitará a los representantes del DTPM que realicen una proyección financiera con la extensión de dicho mecanismo por uno o dos meses más.

Finalmente, los panelistas solicitaron a la Secretaria Abogado dejar constancia en Acta que se reitera, nuevamente, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que presente al Panel el Plan Nacional de Movilidad, por cuanto éste generará impacto en el sistema de transportes.

5. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Vigésima Octava Sesión Ordinaria, siendo las 18:40 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