

**ACTA N° 243, CENTÉSIMA SEPTUAGÉSIMA TERCERA SESIÓN ORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS LEY N° 20.378**

ASISTENTES:

Panelistas: Claudio Agostini González, Jorge Hermann Anguita y Eduardo Saavedra Parra.

En representación del DTPM: Paola Tapia Salas, Diego Cruz Padilla, Matías Ibarra, Paula Valenzuela.

En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: Cristóbal Pineda Andrade.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera.

Lugar: Oficinas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Agustinas 1382, piso 8.

Fecha y Hora: 19 de junio de 2024, a las 12:00 pm.

**TABLA CENTÉSIMA SEPTUAGÉSIMA TERCERA SESIÓN ORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (19 de junio de 2024)**

Temas a tratar:

1. Aprobación Acta N° 242 correspondiente a la Centésima Septuagésima Segunda Sesión Ordinaria, de fecha 30 de mayo de 2024.
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
 - 2.3 Objetivos del estudio Bianual concordados con el Ministerio de Hacienda.
3. Presentación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, expone Paula Valenzuela, de la Gerencia de Vinculación Ciudadana sobre el Programa Mujeres Conductoras.
4. Para discusión y decisiones:

4.1 Sobre determinación del ajuste tarifario de acuerdo al artículo 14º literal a) de la Ley N° 20.378, por aplicación de indexador de tarifas.

4.2 Sobre modificación en el nivel de tarifas de acuerdo al artículo 14º literal c) de la Ley N° 20.378, de acuerdo a la situación financiera del sistema RED.

Desarrollo Sesión:

Siendo las 12:00 horas, con la asistencia de los Panelistas, del representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de los representantes Directorio de Transporte Público Metropolitano, y la Secretaria Abogada, se da inicio a la sesión, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Agustinas 1382, piso 8.

Toma la Palabra Cristóbal Pineda, da inicio a la Sesión explicando que complementario a los temas permanentes de las sesiones, se presentarán los objetivos del estudio bianual, los que fueron complementados desde el Ministerio de Hacienda, y el Programa Mujeres Conductoras.

1. Iniciada la sesión y, de acuerdo con el punto 1 de la Tabla, se somete a aprobación de los Panelistas el Acta N° 242 correspondiente a la Centésima Septuagésima Segunda Sesión Ordinaria del Panel de 30 de mayo de 2024 la que se aprueba por unanimidad y se firma digitalmente por los panelistas.

2. A continuación se entrega la palabra al Gerente de Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, señor Diego Cruz, quien inicia su presentación respecto a la aplicación del indexador tarifario del Decreto Supremo N° 140, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda, y al artículo 14, literal a), de la Ley N° 20.378.

En primer lugar, se presenta el estado de caja del Sistema con un uso del 41,1% al 10 de junio del subsidio aprobado en la ley de presupuestos 2024. Este corresponde a la suma de \$413.147.041.701, quedando entonces un remanente \$591.568.911.299 para ser ejecutados en lo que resta del año.

En relación con la variación del indexador tarifario, establecido en conformidad a lo dispuesto en el artículo 14 a) de la Ley N° 20.378, se informa que la tarifa de cálculo correspondiente a junio de 2024 ascendió a la suma de \$795,6, habiendo superado la tasa de referencia del trimestre de \$785 y luego la de \$795. Sobre este resultado, el profesional del DTPM explica que, dado que la tarifa de cálculo superó la referencia en dos ocasiones, debería decretarse un alza de \$20 en la tarifa del Sistema, dejando la tarifa de referencia en \$805 para el tercer trimestre del año. Lo anterior se explica principalmente por las alzas de los distintos componentes del indexador los últimos seis meses, donde, en particular, se mantuvo una inflación cercana al 4%, un aumento en el costo de la mano de obra de aproximadamente 6%, y niveles elevados de precios del petróleo y el dólar durante el semestre.

2.2 En cuanto a la proyección financiera del Sistema, se destacan las reducciones en el precio del petróleo y del valor del dólar durante mayo, cuyo efecto principal es que reducen la probabilidad de alzas durante lo que queda del año. En cuanto a la demanda del Sistema se hace notar que los días de lluvia impactan negativa y significativamente los viajes, pero que la operación se pudo cumplir a cabalidad. No obstante, lo anterior, los viajes igualmente mostraron un crecimiento con respecto al mismo mes del 2023, llegando al 9% en los buses.

Al respecto, el panelista señor Hermann señala que el dólar y petróleo han presentado una tendencia al alza en los últimos 30 días y, dada la volatilidad de ambos indicadores, no es posible descartar probables alzas tarifarias por polinomio de indexación en el segundo semestre de este año.

2.3 Objetivos del Estudio Bianual.

Diego Cruz informa a los Panelistas, en relación a los objetivos del Estudios, señalando que se concordó con el Ministerio de Hacienda tres nuevos puntos que solicitan sean incluidos en el estudio (puntos 6, 7, y 8), de este modo los objetivos serían los siguientes:

1. Estudiar el nivel y tipo de subsidio evidenciado en distintos sistemas de transporte público a nivel mundial y otros mecanismos de financiamiento que se han implementado, además de justificar cualitativamente la conveniencia de subsidiar dichos sistemas de transportes, incluyendo a qué usuarios subsidiar (tercera edad, escolares, etc.).
2. Analizar y proyectar la demanda del STPM a mediano plazo (2024-2026), considerando la recuperación post pandemia, los niveles máximos que ha experimentado el Sistema el impacto financiero que ha tenido la evasión observada y su efecto a largo plazo.
3. Realizar un análisis en atención al impacto financiero proyectado al STPM, considerando los cambios estructurales en la demanda que se detallan en el objetivo 2.
4. Estudiar el requerimiento de subsidio para el periodo 2024 - 2026, distinguiendo los subsidios a los distintos tipos de usuario, del operacional, en infraestructura o servicios, además de considerar los efectos financieros asociados a los procesos de Licitación de Flota y Uso de vías de 2019 y 2023.
5. Estudiar las distintas externalidades positivas que genera el Sistema de Transporte Público en la ciudad, por ejemplo, en salud, descarbonización, ruido, menor congestión, entre otras, y evaluar su impacto.
6. Estudiar el impacto financiero y social de extender el transporte público en buses a otras comunas de la RM, tomando como ejemplo la expansión a Lampa y las que se proyectan en el mediano plazo, de modo de evaluar la pertinencia y monto del subsidio.
7. Medir los atributos del nivel de servicio del modo bus, en términos de cobertura, accesibilidad, hacinamiento y calidad de buses y, en términos operacionales, como tiempos de viaje y de espera a partir del Programa de Operaciones.
8. Evaluar la tarifa del medio de transporte metro, analizando la pertinencia de cobro diferenciado según transbordos a otras líneas, horas punta y zonas geográficas.
9. Formular conclusiones y entregar sugerencias.

Ante esta información, los panelistas manifiestan que la incorporación de nuevos objetivos implica un estudio de mayor magnitud y profundidad, lo cual requiere no solo más tiempo, sino que además un presupuesto mayor para financiarlo. En el caso de mantener la totalidad de los objetivos y el mismo presupuesto, el estudio tendrá poca profundidad en el análisis de cada uno de los temas. Por esta razón, lo razonable es aumentar el presupuesto del estudio de tal forma de que el resultado sea un análisis exhaustivo y útil para la toma de decisiones en cada uno de los temas planteados. De lo contrario, es mejor alternativa reducir los objetivos y temas a analizar, ya que un estudio que abarca todos los objetivos, pero con muy poca profundidad puede ser poco útil y poco informativo.

En el mismo sentido, los panelistas observan que el proyecto de ley de subsidio actualmente en tercer trámite legislativo incluye, en un artículo transitorio, un nuevo estudio que requerirá de financiamiento adicional por parte del Ministerio, en el cual se podrá abordar los temas incorporados por el Ministerio de Hacienda.

3. Continúa la sesión con una presentación preparada por el Directorio de Transporte Público Metropolitano, realizada por Paula Valenzuela, de la Gerencia de Vinculación Ciudadana, quien presentará el Programa Mujeres Conductoras.

Toma la palabra Paola Tapia, quien presenta a Paula Valenzuela, y hace una pequeña introducción del Programa Mujeres Conductoras. Al respecto señala que es un programa que fomenta el trabajo femenino en la conducción en el Sistema de Transporte Público, donde se trabaja con mujeres que viven cerca de los terminales, y que están inscritas en las OMIL. El programa consiste en incorporar mujeres a partir del financiamiento de la licencia de conducir, para que luego trabajen cerca de donde viven, coordinando con los operadores de RED para que puedan optar a trabajos parciales o con flexibilidad horaria. Estas becas son gestionadas por DTPM y cuentan con apoyo de empresas privadas.

Paula Valenzuela, toma la palabra, señalando que los ejes 4 estratégicos de DTPM son Género y movilidades diversas; conductores y conductoras; vinculación con la ciudadanía; y, convivencia vial. Destaca que el Programa Mujeres Conductoras se enmarca transversalmente en los cuatro y tiene por objetivo desmasculinizar el sector. El Programa es de vinculación multisectorial, incluye a los municipios, las escuelas de conductores, las empresas privadas y a los operadores de RED, donde actualmente se han beneficiado 233 mujeres beneficiadas desde el año 2022.

La caracterización del Programa muestra que el 45,8% de las mujeres beneficiadas son la proveedora principal de su hogar; el 37,8% se encontraba desempleada o con trabajo no remunerado antes del curso; el 27,5% se encontraba con empleo informal; el 56,3% son cuidadoras de niños o niñas menores de 12 años; y 49,4% recibía ingresos bajo los 500 mil pesos. A partir de lo anterior, se ha logrado tener un impacto significativo en la evolución del número de conductoras en el transporte público metropolitano, señalando que el año 2017 el 3,3% del total de conductores eran mujeres, al año 2020 el 4,9% y actualmente, el 10%.

Se destaca que el año 2018 se levantó un estudio del BID, con la finalidad de determinar la evaluación de la incorporación de mujeres conductoras y que, dado el impacto actual, se ha decidido actualizarlo, incorporando a las regiones. Finalmente se destaca que las mujeres conductoras son mejor evaluadas, y tienen menos siniestros.

Terminada la presentación los panelistas preguntan si se cumple con la normativa de Sala Cuna, y la respuesta es afirmativa. Asimismo, preguntan sobre si se ha conversado con el Ministerio de Desarrollo Social para poder obtener más recursos, ya que este es un programa que puede tener mucho mayor impacto, porque fomenta la empleabilidad femenina, que otros programas sociales existentes y que, incluso, puede reemplazar a algunos de los programas que han sido mal evaluados en los estudios de evaluación de impacto que ha presentado DIPRES junto con la ley de presupuestos. Se señala que es un tema pendiente y que podría ser una siguiente etapa para el Programa.

Los Panelistas felicitan el trabajo realizado, y valoran muy positivamente el Programa, esperan que puedan conseguir más recursos para que pueda seguir desarrollándose, destacando que se está en presencia de un Programa de muy alta rentabilidad social, ya que fomenta el empleo femenino.

A las 13.10 horas, se retira el representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los miembros del Directorio de Transporte Público Metropolitano.

4. Los panelistas continuaron deliberando, primero, respecto al punto 4.2 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 señalan que en atención a los antecedentes expuestos en la sesión, dados los aumentos en los costos del sistema de

transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las zonas donde este se extienda, resulta necesario determinar la aplicación de lo dispuesto en el artículo 14 a) de la Ley 20.398, en lo relativo al uso de la metodología del polinomio de indexación. Sobre este particular, el Panel de Expertos hace presente que, este ajuste tarifario, responde a un alza constante de los costos del sistema reflejado en los componentes del indexador tarifario.

En atención a los fundamentos antes expuestos, el Panel determina que corresponde efectuar un ajuste en las tarifas del sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las demás donde este se extiende, con un alza de \$20 (veinte pesos), esto en conformidad a que durante el segundo trimestre de 2024 se superó dos veces la tarifa de cálculo referencial, en particular, la de \$785 y \$795.

En consideración a lo antes señalado, el Presidente del Panel solicita a la Secretaria Abogada elaborar la resolución del Panel que determine el alza de la tarifa correspondiente.

El Panel, tal como lo ha señalado sistemáticamente en sesiones pasadas, reitera que, producto del congelamiento de las tarifas que ha experimentado el Sistema, no se han traspasado efectivamente \$240 de alza tarifaria, lo que corresponde a un aumento permanente en los costos del Sistema. En ese sentido, es relevante destacar que los recursos que se entregan para compensar los congelamientos tarifarios solo cubren el aumento de costos en forma transitoria hasta finales de cada año, por lo que existe un déficit acumulado por la diferencia entre el aumento de costos permanente y el financiamiento transitorio por el congelamiento de la tarifa durante el año.

Finalmente, tal como lo ha señalado, el Panel recalca que cada vez que no se materializa un alza de la tarifa gatillada por el artículo 14 literal a), se entregan recursos adicionales que deberían cubrir el alza permanente de costos que originó el aumento del polinomio de indexación. Sin embargo, el monto entregado para compensar esto no cubre el aumento permanente en los costos, sino que tan solo compensa de forma transitoria el déficit generado para lo que resta del año calendario.

En relación al punto 4.2 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, dado los resultados de las proyecciones financieras del sistema en el mes de junio expuestas por parte de los representantes de DTPM, no era 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.

Por otra parte, los panelistas acuerdan solicitar una sesión extraordinaria a la División de Transporte Público Regional (DTPR) con el objeto de que se informe sobre los antecedentes solicitados mediante Oficio N° 2 de 2024 del Panel de Expertos, los cuales no han sido remitidos al Panel. Por lo tanto, el Panel acuerda que, en una sesión extraordinaria, se les informe sobre la situación del transporte público en el Gran Valparaíso, en razón de la auditoría realizada por la Contraloría General de la República.

Se solicita a la secretaria abogada preparar oficio de requerimiento a DTPR.

5. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Septuagésima Tercera Sesión Ordinaria, siendo las 13.53 horas.



Claudio Agostini González
Presidente Panel de Expertos Ley N° 20.378



Jorge Hermann Anguita
Integrante Titular Panel de Expertos Ley N° 20.378



Eduardo Saavedra Parra
Integrante Titular Panel de Expertos Ley N° 20.378