

**ACTA N° 251, CENTÉSIMA SEPTUAGÉSIMA OCTAVA 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, Alejandra Provoste, Macarena Roa.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera.

Lugar: TELEMÁTICA

Fecha y Hora: 19 de noviembre de 2024, 16:00 horas.

**TABLA CENTÉSIMA SEPTUAGÉSIMA OCTAVA SESIÓN ORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (19 de noviembre de 2024)**

Temas a tratar:

1. Aprobación Acta N° 250 correspondiente a la Centésima Septuagésima Séptima Sesión Ordinaria, de fecha 29 de octubre 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
3. Presentación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, Plan Antievasión.
4. Para discusión y decisiones:
 - 4.1 Sobre determinación del ajuste tarifario de acuerdo al artículo 14° literal a) de la Ley N° 20.378, por aplicación de indexador de tarifas.
 - 4.2 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 RED.

Desarrollo Sesión:

Siendo las 16:00 horas, se da inicio a la sesión. Se deja constancia que tanto los panelistas, como la Secretaria abogada y todos los representantes intervinientes del Directorio de Transporte Público Metropolitano, asistieron a la misma a través de medios tecnológicos, permaneciendo conectados de forma permanente y continua durante el desarrollo de toda la sesión mediante videoconferencia, de conformidad a lo establecido en el artículo 6° del D.S. N° 40, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

1. Se inicia la sesión, de acuerdo con el punto 1 de la Tabla, se somete a aprobación de los Panelistas el Acta N° 250 correspondiente a la Centésima Septuagésima Séptima Sesión Ordinaria del Panel de 19 de noviembre 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 comentando que en la sesión se revisará el Plan Antievasión, donde se invitará al Panel a hacer una revisión propositiva en cuanto a medidas e ideas. Luego informa a los panelistas respecto de la realización de un encuentro internacional sobre financiamiento del transporte público, que cuenta con el apoyo del BID e UITP, que se realizará entre los días 3 y 5 de diciembre, al cual asistirán importantes representantes de Latinoamérica. Hace extensiva la invitación a los panelistas, quienes comprometen su asistencia.

2.1. En primer lugar, se presenta el estado de caja del Sistema con un uso del 87 % - hasta el 10 de noviembre- del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2024. Esto corresponde a la suma de \$ 874.138.901.140, quedando entonces un remanente \$ 130.577.051.860 para ser ejecutados en lo que resta del año.

En cuanto a 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 al mes de noviembre de 2024 alcanzó los \$800,7, inferior a la tarifa de referencia trimestral establecida en \$805. Sobre este resultado, afirma que se explica por las reducciones permanentes en el precio del diésel, un dólar que se ha mantenido en el rango entre \$950 y \$960, y el IPC de octubre cuyo valor de 1% estuvo muy por sobre lo esperado por el mercado. Comenta que se espera que se atenúe en noviembre y diciembre, para alcanzar la inflación esperada en torno a 4,8% y 5%.

2.3 En cuanto a la proyección financiera del Sistema, se sostiene que no tuvo variaciones significativas con respecto a la presentada en la sesión de octubre. La oferta y demanda del sistema se encuentran en los rangos esperados, donde los viajes seguramente cerrarán el año con una recuperación del 83% con respecto a 2019, con un crecimiento interanual cercano al 13% para el modo buses y en Metro cercano al 8%.

El Sr. Cruz informa que, en la sesión correspondiente al mes de diciembre, se realizará la proyección del primer semestre del año 2025.

El Panelista Sr. Saavedra, consulta si es posible observar cómo fue evolucionando la proyección realizada durante el año, en vista de revisar la oportunidad en las reacciones del Panel ante los cambios en la situación macroeconómica. Se informa que se revisará en la sesión de diciembre en conjunto con la proyección 2025.

3. A las 16.28 horas se une a la reunión Alejandra Provoste Preisler, Gerenta de Desarrollo e Innovación del Directorio de Transporte Público Metropolitano, quien presentará el Plan Antievasión, convoca e invita a pensar en evasión, y señala que desde el año 2022 se está trabajando en distintas medidas que componen el Plan.

Comienza señalando que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se propuso disminuir la evasión a 35% para el año 2025 y que, con dicho objetivo, se presentarán acciones para mitigar los efectos del no pago de la tarifa.

Continúa su exposición señalando que el Plan Antievasión 2022-2024, considera 5 pilares fundamentales, estos son:

- i. **Fiscalización:** Aumento del control de evasión en buses, con una meta para el año 2024 de 300 mil controles. Hasta la fecha de esta presentación se han realizado 241.752 controles y se proyectan controles masivos, para aumentar cobertura, y percepción de mayor control. Sobre el control de puertas de acceso se indica que desde julio de 2023 se prohíbe el ingreso por puerta trasera. Y que dentro de las nuevas medidas está el análisis de registro de evasores, multas y sanciones; uso de datos para fiscalizaciones, y un piloto de control de puertas mediante cámaras.
- ii. **Control de Acceso:** Aumento y optimización de zonas pagas; control de puertas y torniquetes; pilotos de validador de puertas traseras; pilotos de contador de pasajeros.
- iii. **Nuevas Tecnologías:** Aumento sostenido de pagos digitales; fomento y refuerzo del beneficio daleQR con pago máximo mensual.
- iv. **Educación e Información:** Campañas comunicacionales; charlas en colegios; capacitaciones a empresas operadoras y conductores; instancias de innovación; estudios y trabajos con universidades.
- v. **Coordinación Intersectorial:** Se centra en dos ejes, por una parte, el trabajo con las empresas operadoras, con quienes se firmó un protocolo de colaboración, y una instrucción para presentar y desarrollar sus propios planes Antievasión. Por otra parte, la coordinación con diferentes organismos como CONASET, Subsecretaría de Transportes, MTT, Carabineros, Municipalidades, Programa Nacional de Fiscalización, TGR, JUNAEB, con importantes objetivos, como incluir temáticas de evasión en los libros de conductores y escuelas, gestión de incremento de controles de evasión, tratamiento del Registro de Usuarios, análisis de uso correcto de beneficios tarifarios, revisión y tratamiento de anotaciones en RPI.

Finalmente hace referencia a la presentación de un Proyecto de Ley para el primer trimestre de 2025, en conjunto entre el MTT y el Ministerio de Hacienda, que abarca los siguientes cambios:

1. Endurecimiento de las sanciones relacionadas con los delitos de lesiones contra el personal de fiscalización (PNF, EFE, METRO y conductores).
2. Aumento de facultades de los prestadores de servicios de transporte para solicitar, retener documentación y realizar las denuncias en JPL.
3. Nuevos efectos y sanciones para las personas que figuren en el Registro de Pasajeros Infractores.
4. Evaluación de efectividad de la aplicación de las sanciones actuales (1 a 1,5 UTM)
5. Evaluación sanción por mal uso

Se pone término a la presentación.

Claudio Agostini, agradece la presentación y manifiesta que se han tomado un número significativo de medidas. Agrega que miró escritos y experiencias internacionales, y se observa que los incentivos económicos funcionan mucho: probabilidades altas que te fiscalicen ayudan a generar patrones de comportamiento, además del uso de inteligencia artificial, que ayuda a la localización óptima de fiscalizadores a partir de información de dónde y a qué hora se evade más. Complementa resaltando todo lo que se ha hecho, destacando la necesidad de recursos para ideas como validadores en la puerta trasera.

Jorge Herman, sostiene que ha observado un aumento sostenido en la evasión de metro. Manifiesta su preocupación por saber la metodología que usan para medirla y qué ha hecho para mitigarla. De hecho, menciona que hay incertidumbre en cuanto a su

aumento en magnitud y qué ha hecho metro en cuanto a planes y medidas. Agrega que es relevante tener cifras de evasión del metro, para conocerlas y saber cómo afecta al bus.

Se informa por el Directorio de Transporte Público Metropolitano que se han reunido con metro en forma periódica. Que se han tomado medidas que se relacionan con seguridad, las cuales están muy relacionadas con la evasión. Agregan que existe preocupación y que se ha hecho saber, en particular por el mal uso de la tarjeta estudiantil.

Se plantea que considerando lo señalado, es relevante la metodología, y la idea que exista una medición conjunta de buses y metro. Esto permitiría tener métricas integrales y que se puedan comparar internacionalmente con otros sistemas.

Siendo las 17:25 horas se retira el equipo del Directorio de Transporte Público Metropolitano y el representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El panelista Jorge Hermann señala que, en Chile el transporte público ha avanzado significativamente en la implementación de diversas formas de pago, utilizando tecnología moderna como tarjetas de transporte recargables conocida como tarjeta BIP y aplicaciones móviles como el código QR que facilitan el acceso. Estos avances han permitido que los ciudadanos realicen sus pagos de manera más rápida y conveniente. No obstante, aún existe el desafío de reducir la evasión en el uso del transporte público, lo cual podría abordarse en base a algunas estrategias observadas en otras ciudades

Primero, un aspecto fundamental para abordar la evasión es el monitoreo y análisis de datos. En Ámsterdam, las autoridades de transporte realizan un seguimiento de los patrones de uso y los momentos de mayor evasión, lo que les permite asignar recursos y vigilancia de manera más eficaz en las zonas de mayor complejidad.

Segundo, la implementación de un sistema de descuentos y tarifas planas podría incentivar a los usuarios a utilizar el transporte público de manera más regular. En Nueva York, el sistema de transporte ofrece tarifas reducidas a los usuarios frecuentes a través del uso de la MetroCard, lo que no solo estimula el uso del servicio, sino que también disuade la evasión, al hacer la opción de pago más atractiva.

Tercero, las campañas educativas e información son otra medida que ha demostrado ser efectiva. Por ejemplo, en París se ha llevado a cabo iniciativas informativas sobre las consecuencias legales y económicas de evadir el pago del transporte. El objetivo es educar a los usuarios sobre la importancia de contribuir al financiamiento del sistema de transporte público y las repercusiones que conlleva no hacerlo.

Cuarto, el control de acceso en estaciones por medio de torniquetes de puertas de velocidad, como en la línea 6, permite la entrada únicamente a aquellos que han pagado y obstaculiza la evasión en relación con los torniquetes habituales del Metro. Un sistema de este tipo podría implementarse en todas las estaciones de Metro y otros puntos de acceso, creando una barrera efectiva contra la evasión.

Quinto, es relevante considerar un aumento en el monto de las multas por evasión. En ciudades como Londres con multas de hasta £100 y Berlín con multas de hasta €60, los pasajeros que evaden enfrentan sanciones económicas significativas. En Chile, un enfoque similar, que incluya un sistema de multas escalonadas, podría actuar como un fuerte disuasivo, donde las infracciones repetidas generan penalizaciones más severas.

Sexto, la facilidad para pagar multas es aconsejable a través de aplicaciones móviles o plataformas en línea para simplificar el pago para los infractores y, a su vez, permitir un cierto porcentaje de rebaja de la multa al pronto pago de ésta. Además, la implementación de acuerdos de pago permitiría a quienes enfrentan dificultades económicas cumplir con sus obligaciones de manera más accesible.

4. Los panelistas continuaron deliberando, primero, respecto al punto 4.1 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° 8.546, de 24 de noviembre de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; los panelistas determinaron no efectuar ajuste por polinomio de indexación en las tarifas del sistema de transporte público de la provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y donde este se extienda.

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 \$250 de alza tarifaria, lo que impide cubrir el 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 noviembre expuestas por parte de los representantes de DTPM, por ahora no es necesario efectuar un ajuste del nivel de tarifas para la Provincia de Santiago y las comunas de San Bernardo y Puente Alto, y las demás donde este se extienda, de conformidad al artículo 14, letra c), de la Ley N° 20.378.

5. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Septuagésima Octava Sesión Ordinaria, siendo las 17:52 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