ACTA N° 254, CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA 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.

En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: José Miguel de la Vega.

Secretaria Abogada del Panel: Carolina Ogas Cabrera.

Lugar: TELEMÁTICA

Fecha y Hora: 28 de enero de 2025, 12:00 horas.

TABLA CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA SESIÓN ORDINARIA
PANEL DE EXPERTOS (28 de enero de 2025)

Temas a tratar:

1. Aprobación Acta N° 252 correspondiente a la Centésima Septuagésima Novena Sesión Ordinaria, de fecha 16 de diciembre 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 Nº 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, Procesos de Licitación en curso.

4. Para discusión y decisiones:

4.1 Sobre determinación del ajuste tarifario de acuerdo al artículo 14º literal a) de la Ley Nº 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 Nº 20.378, de acuerdo a la situación financiera del sistema RED.

Desarrollo Sesión:

Siendo las 12:00 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 y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 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° 252 correspondiente a la Centésima Septuagésima Novena Sesión Ordinaria del Panel de 16 de diciembre 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 esta sesión se revisarán algunos aspectos de la licitación 2025 para consideración del Panel.

2.1. En primer lugar, se presenta el estado de caja del Sistema con un uso del 5,4% - hasta el 25 de enero - del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2025. Esto corresponde a la suma de $56.013.621.066, quedando entonces un remanente $990.900.402.934 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 enero es $802,6, inferior a la tarifa de referencia establecida para el trimestre que corresponde a $805. Se indica que el indexador dejó su tendencia decreciente y que desde diciembre comenzó a comportarse al alza, explicado principalmente por el aumento de los precios del dólar y del petróleo diésel, ya que la inflación se mantuvo controlada en el cierre del año y el ICMO mantuvo un comportamiento normal.

2.2 En cuanto a la proyección financiera del Sistema, se sostiene que lo que ha tenido una mayor incidencia es el precio del dólar y del petróleo. La oferta y demanda del sistema se encuentran en los rangos esperados y el cumplimiento de la oferta se ha mantenido en la tendencia de los últimos meses. Finalmente, señala que la proyección financiera no tuvo variaciones significativas con respecto a la presentada en la sesión anterior.

El panelista Sr. Agostini consulta si es posible conversar con Metro, para que en una próxima sesión exponga en relación a las medidas antievasión que han aplicado.

Se gestionará la invitación para que Metro exponga, probablemente en la sesión de febrero.

3. Procesos de licitación en curso

Continúa la presentación Diego Cruz, exponiendo los resultados de la licitación 2023, proceso que contempló 5 unidades de servicio, las que comprendían 121 servicios y 3,5 millones de usuarios beneficiados. Agrega que se presentaron 86 ofertas de 9 empresas distintas, que los contratos ya fueron firmados y aprobados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, y que la implementación comenzará durante el primer semestre del año 2025.

Se destaca que la licitación tuvo resultados positivos y que logró competencia en diversos ámbitos: participaron 9 empresas operadoras, 5 fabricantes de buses, 4 financistas y 2 proveedores de infraestructura de carga. Además se obtuvo una amplia

participación internacional, considerando actores de países como España, México, Colombia, Estados Unidos, Francia, China, entre otros.

Las Unidades de servicios fueron adjudicadas a:

Unidad de Servicio	Empresa
U14	Voy Santiago
U15	Voy Santiago
U16	Gran Americas
U17	Consorcio Conecta
U18	Consorcio Conecta

Por otra parte, los ahorros generados por el proceso alcanzan un 16,8% de los costos involucrados en las respectivas unidades, en parte logrado por la alta competencia generada. Lo anterior se traduce en más de $60.000 millones anuales una vez que todos los servicios se encuentren operativos.

El Panelista Jorge Hermann destaca el ahorro de costos generados, ya que ayuda en la sostenibilidad financiera del sistema y consulta si se tiene identificado dónde se produjo el principal ahorro. Diego Cruz responde que la licitación cambia la estructura contractual del sistema, generando indicadores nuevos, diferenciando la flota e incorporando mejoras en las fórmulas de pago que permiten optimizar el uso de los recursos. Adicionalmente, la consolidada incorporación de la electromovilidad permite generar ahorros sustantivos en la operación. El señor Hermann insta a comunicar más los ahorros de la licitación, lo que demuestra la preocupación existente sobre la eficacia y la gestión del sistema por parte de DTPM.

Los Panelistas destacan el éxito de la licitación 2023, atendidos los buenos resultados alcanzados, la competencia evidenciada y la alta participación internacional. Se hace especial énfasis en los importantes ahorros generados para el sistema, lo que se logran a partir del diseño de bases y de la competitividad del proceso.

Diego Cruz continúa su exposición refiriéndose a la nueva licitación 2025, en la cual el Ministerio se encuentra trabajando con el objetivo de renovar el 15% del Sistema. En lo medular señala que este proceso replica la licitación 2023, considerándolo como un proceso de continuidad. En cuanto a las características principales, señala que se contempla el concurso de 3 unidades de servicio (Unidad 19, Unidad 20 y Unidad 21), que abarcan 51 servicios, benefician a 16 comunas e involucra 1.100 buses.

Agrega que actualmente las bases están en proceso de elaboración y se espera su ingreso a CGR durante el primer trimestre del presente año. Se destaca que esta licitación tiene como pilares fundamentales la disminución del tamaño de las unidades, la provisión de terminales por parte del Sistema, un nuevo sistema de indicadores de desempeño y la modificación del esquema de pago de los operadores.

En cuanto a los aspectos técnicos, se solicita la opinión del Panel para confirmar una propuesta técnica sobre los contenidos de la licitación. Los aspectos a considerar son:

1) Disminución de la máxima concentración de la flota del Sistema que pueda tener una empresa, pasando de un 50% a un 20%.

2) Variación Máxima que puede tener el valor económico de una oferta respecto al promedio del resto de las ofertas, pasando de un 20% a un 15%.

La propuesta tiene diversos objetivos:

1. Optimizar los recursos de manera eficiente.
2. Aumentar la robustez del Sistema a través de la desconcentración de la industria.
3. Resguardar la continuidad de los servicios a través de unidades que permitan una gestión más eficiente para el operador, así como el control adecuado por parte del Ministerio.
4. Mantener unidades de menos de 500 buses, permitiendo que se obtengan las economías de escala del negocio.
5. Garantizar la diversificación de las empresas.
6. Fortalecer la industria a través de la competencia con ofertas sostenibles.

Los Panelistas manifiestan distintas argumentaciones en favor de la propuesta, considerando que los criterios son correctos. Se expresa que la tendencia mundial apunta a licitar lotes acotados, cuidando de mantener las economías de escala existentes en cada industria, y limitar cuántos lotes designar a una misma empresa, con el objetivo de lograr mayor participación en la licitación y una mayor diversificación de la oferta en los mercados.

Se intercambian ideas sobre el nuevo escenario y cómo este promueve el ingreso de nuevas empresas, recalcando que el criterio de máxima adjudicación se mantiene en dos unidades de servicio. Se destaca también que es un mecanismo que promueve la competencia y que genera incentivos correctos en el mercado.

Por su parte, se destaca que la segunda propuesta se hace cargo de ofertas que logren niveles de optimización correctos, resguardando el buen uso de los recursos. Resaltan la importancia de fijar la desviación en un nivel que genere incentivos a las empresas y, para quienes superen el nivel máximo, exigirles mayores garantías para proteger la operación y continuidad del Sistema.

Finalmente, se hace presente que el mercado está muy estudiado y que los parámetros considerados en las bases de licitación provienen del seguimiento financiero que se les hace a las once empresas del Sistema, quienes trimestralmente reportan sus ingresos, gastos y financiamientos.

Termina la presentación del equipo de DTPM, y se retiran de la sesión a las 13:17 horas

4. Los panelistas continuaron deliberando, primero, respecto al punto 4.1 de la tabla, en consideración al artículo 14 literal a), de la Ley Nº 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 2.2 de la Tabla, en consideración al artículo 14 literal c) de la Ley Nº 20.378, que establece que el nivel de tarifas se deberá determinar trimestralmente por este Panel de Expertos; y a lo señalado mediante Oficio Nº 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 enero 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.

En cuanto al punto 3 de Tabla, los panelistas deliberan y se manifiestan de acuerdo con los cambios propuestos por el equipo de DTPM, en cuanto disminución de la máxima

concentración de la flota del Sistema que pueda tener una empresa, pasando de un 50% a un 20%. Consideran que la medida es razonable y que va en la dirección correcta. En cuanto a la Variación Máxima que puede tener el valor económico de una oferta respecto al promedio del resto de las ofertas, se manifiestan de acuerdo a actualizar el porcentaje a 15%, pero con algunos alcances. Se hace presente la posibilidad de analizar para licitaciones futuras la métrica que se utiliza. En tal sentido, concuerdan los Panelistas Agostini y Hermann con lo expresado por el Panelista Saavedra, quien argumenta que, si bien estos límites máximos tienen por objetivo resguardar al Sistema de ofertas temerarias que no son sostenibles para los operadores, es necesario, proceso por proceso, ir evaluando la métrica. Por ello, para futuros procesos recomiendan realizar un análisis detallado de la distribución de las ofertas en las licitaciones de 2023 y 2025 con el objetivo de sostener el guarismo de 15% señalado, pudiendo reducirse aún más o, por el contrario, relajar dicho límite máximo.

5. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Octogésima Sesión Ordinaria, siendo las 13.55 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