

**ACTA N° 259, CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA 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.

**En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:** Marión Fuentes Abello y Denisse Ramírez Parra.

**Secretaria Abogada del Panel:** Carolina Ogas Cabrera.

**Lugar:** TELEMÁTICA

**Fecha y Hora:** 30 de abril de 2025 a las 15:00 horas.

**TABLA CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA TERCERA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (30 de abril de 2025)**

**Temas a tratar:**

**1.** Aprobación Acta N° 257 correspondiente a la Centésima Octogésima Segunda Sesión Ordinaria, de fecha 26 de marzo de 2025 y del Acta N° 258 correspondiente a la Septuagésima sexta Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos celebrada el día 3 de abril de 2025.

**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 equipo de DTPM relativa al Primer Informe del Lanzamiento Red Movilidad Santiago de Chile 2024.

**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 15:00 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° 257 correspondiente a la Centésima Octogésima Segunda Sesión Ordinaria del Panel de 26 de marzo de 2025, y Acta N° 258 a la Septuagésima Sexta Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos de 3 de abril de 2025, las que se aprueban por unanimidad y se firman digitalmente por los Panelistas.

Previo a iniciar la revisión del punto 2 de tabla, toma la palabra el señor Diego Cruz, para informar que en la segunda parte de la sesión se revisará el informe de electromovilidad de 2024, y que fue presentado la semana pasada por la Directora de Transporte Público Metropolitano, en el Colegio de Ingenieros.

**2.** A continuación el Gerente de Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, inicia su presentación informando:

**2.1.** En primer lugar, se presenta el estado de caja del Sistema con un uso del 38,2% - hasta el 25 de abril - del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2025. Esto corresponde a la suma de \$328.004.121.081, quedando entonces un remanente \$718.909.902.919 para ser ejecutados en lo que resta del año. Señala que se ha utilizado un poco más de un tercio del subsidio y que en el año se utilizará en su totalidad, tal como se ha venido proyectando.

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 de \$811,7, inferior a la tarifa de referencia establecida para el trimestre que continúa en \$815. Se indica que el indexador ha tenido una tendencia al alza los últimos 3 meses y que ha sido un mes muy volátil en el cual el dólar aumentó de \$946 a \$1000c, cerrando con un promedio de \$960. La explicación de la tarifa de cálculo de este mes se da por la presión inflacionaria, reflejada en el IPC de marzo, mientras que el ICMO de transporte bajó 0,6% y el diésel mantiene el comportamiento a la baja. Se informa que se actualizaron los precios de potencia y energía, hace dos semanas, con variaciones para la energía de -3% y de 0,5% para la potencia.

Toma la palabra el panelista Jorge Hermann, quien sostiene que, dado que se va a llegar al 68% de la flota eléctrica en el transporte público, considera apropiado hacer una revisión del componente eléctrico del polinomio.

**2.2** En cuanto a la proyección financiera del Sistema, no se observan cambios relevantes. En términos operacionales del Sistema, todos los meses han tenido una demanda creciente, incluso con los días feriado en abril, y se espera un aumento de la demanda.

Los Panelistas destacan el aumento creciente de la demanda y cómo ha ido aumentado este último tiempo, llegando a los niveles más altos desde la pandemia.

### **3. Presentación de Paola García Gerenta de Operaciones y de Celia Iturra, encargada de Medioambiente, quienes trabajaron en el informe de electromovilidad.**

Siendo las 15:48 horas ingresan a la sesión Paola García, Gerenta de Operaciones de DTPM, y Celia Iturra encargada de Mediambiente.

Comienzan su presentación refiriéndose a la Estrategia Nacional de Movilidad 2017-2021, que comprometía para el año 2035 que el 100% de las incorporaciones al transporte público deben ser 0 emisiones.

Al año 2040, el 100% de los vehículos de transporte público urbano deben ser 0 emisiones. En ese sentido, se destaca que la licitación del 2023 de concesión de uso de vías, es la primera licitación de Red Movilidad 100% eléctrica, adelantando 10 años el primer compromiso. En términos de la planificación estratégica, presentan la misión y la visión de la Estrategia Nacional de Movilidad:

- Visión: Ser un sistema de transporte público de buses altamente valorado por las personas, impulsado por el compromiso de nuestro equipo, siendo un referente a nivel nacional e internacional de calidad y eficiencia, seguridad, confianza, equidad y sostenibilidad en la movilidad, siempre al servicio de usuarios y usuarias.
- Misión: Promover una movilidad sustentable, segura, accesible, e inclusiva, brindando un sistema de transporte público de excelencia, que mejore localidad de vida de las personas, y contribuya al desarrollo sostenible y equitativo de la sociedad.

Señalan que el marco normativo aplicable consiste en: la Ley 20.378, que crea el subsidio nacional para el transporte público; la Ley 18.696 que crea bienes afectos a la concesión; el DS 122 que establece la regulación técnica; los instrumentos contractuales: los contratos de concesión junto a las condiciones específicas de operación; y, finalmente, el Panel de Expertos y la AFT respecto al ajuste de tarifas y la administración de ingresos respectivamente.

En cuanto a las claves financieras, están los contratos de provisión, que permiten separar la operación de la propiedad de los activos facilitando la inversión de privados, nacionales o extranjeros; la cuota de flota, con la que la AFT transfiere el pago del bus directamente al financista lo que se traduce en estabilidad financiera; y los bienes afectos a la concesión, vehículos e infraestructura registrados los que significa tener continuidad garantizada tras cambio de operación; hay una mejor oferta energética, ya que al ser clientes libres los operadores negocian energía a precios competitivos; la infraestructura pública habilitada y las expropiaciones de terminales junto con la alianza con desarrollo país, permiten menores barreras de entrada para nuevos operadores.

En cuanto al Sistema Red Movilidad, actualmente existen 6500 buses en operación, más de 70 depósitos, 9 operadores, 2555 buses eléctricos, 29 terminales eléctricos y 12.000 puntos de parada en más de 3150 kilómetros de cobertura de buses.

Se proyecta el 68% de la flota eléctrica para el año 2025. La electromovilidad en el mundo ubica a Santiago en el tercer lugar.

En cuanto a la habilitación de la infraestructura de carga, existe una coordinación interinstitucional entre MTT, SEC, Desarrollo País, empresa operadora CNE, suministrador energético, municipio, y el proveedor de infraestructura de carga.

Por otra parte, y en lo referente a los beneficios económicos, hay una disminución de los precios de buses los eléctricos entre el año 2020 y 2025 de un 40%. En cuanto a la mantención, los buses eléctricos son un 44% más baratos, y en cuanto al rendimiento son al menos un 65% más baratos por km. Asimismo existe una reducción histórica de emisiones y tenemos una ciudad mucho más silenciosa, con un 44% menos de energía acústica en el eje Alameda. Es así como la mayoría de los vecinos encuestados perciben

una reducción del ruido, 70% los vecinos del eje Alameda y 80% los de los electroterminales. En cuanto al ruido al interior de los buses, hay un 53% de percepción de menor ruido en los pasajeros y un 43% menos de percepción de ruido en el lugar del conductor. El 78% del personal de conducción del bus percibe menos ruido al interior del bus.

Finalmente, y en relación con la opinión de los usuarios del transporte público, el 79% cree que mejora la reputación de la ciudad; el 77% valora la contribución a la calidad del aire; y el 72% valora la reducción del ruido. Respecto a la Red movilidad piensan que promueve el uso de energías limpias (95%); que fomenta la innovación (94%); que todas y todos podemos sentirnos orgullosos (84%); y el 88% de los vecinos opina que la electromovilidad ha aportado una sensación de modernidad e innovación al barrio.

Los Panelistas agradecen la presentación realizada por el equipo de DTPM, y destacan el trabajo que se ha realizado en electromovilidad, el avance que ha significado que al año 2025 el 68% de la flota del transporte público sea eléctrica, y también destacan el contenido del informe, y toda la información que entrega para poder seguir avanzando en la electromovilidad en el transporte público.

A las 16:38 horas se retira el equipo de DTPM.

**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 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 determinó que, dado los resultados de las proyecciones financieras del sistema en el mes de abril 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.

El Panel quiere destacar el trabajo constante que ha realizado el equipo de DTPM por implementar la electromovilidad en el Sistema.

Toma la palabra el Panelista Claudio Agostini, para proponer la discusión respecto a la carta enviada por parte del presidente de Metro refiriéndose a la publicación realizada en un medio de comunicación de circulación nacional en de una columna de opinión escrita del panelista Jorge Hermann. En particular, tal como se cita a continuación, la carta enviada por el presidente del Metro don Guillermo Muñoz, que se adjunta en esta acta, señala específicamente la molestia de la empresa por el hecho que un panelista emita opiniones personales respecto a un actor relevante del sistema de transporte público como Metro y solicita la inhabilidad del panelista en potenciales controversias que involucren a Metro y que deba resolver el panel de expertos:

1. "Al respecto, desde Metro S.A., quisiéramos expresar nuestra molestia frente a esta situación toda vez que entendemos que, en primer lugar, el Sr. Hermann, en tanto miembro del Panel de Expertos, es una persona que cumple una función pública relacionada al transporte público de pasajeros, siendo del todo impertinente que emita una opinión personal sobre un tema que excede sus atribuciones y funciones legales y que involucren y afectan a un actor tan relevante como Metro de un sistema que él mismo está llamado legalmente a regular en sus costos, financiamiento, tarifas a público y tarifas de los servicios complementarios."
2. "Su calidad de miembro del órgano llamado a resolver controversias que vinculan a Metro S.A., resulta necesario que no solo se abstenga de emitir opiniones que implican un sesgo negativo y perjudicial para una de las empresas estructurantes del transporte de la ciudad, sino también que se inhabilite en el futuro de conocer y resolver las controversias que involucren a Metro S.A. tomando en cuenta antecedentes como éste que hacen presumir que no se hallará revestido de la debida imparcialidad necesaria para ejercer su cargo."

Dado el contenido de la carta de Metro, el presidente del Panel solicita a la jefa de la División Jurídica de la Subsecretaría de Transportes, señora Denisse Ramírez, que informe si el panelista Hermann a incurrido en una falta legal o administrativa como miembro del Panel de Expertos.

En atención a lo anterior, siendo las 17.05 horas la señora Denisse Ramírez efectúa una breve exposición respecto al estatuto jurídico aplicable al Panel de Expertos de la ley N° 20.378, particularmente, en cuanto a los deberes y obligaciones que cada panelista debe observar en el ejercicio de sus funciones; ello, no sin antes prevenir que la explicación que se entregará a continuación es abstracta y de carácter general, siendo deber de cada integrante ponderar caso a caso el alcance de sus actuaciones y/u opiniones, sea que éstas se verifiquen o emitan –según corresponda- en la esfera pública o privada.

Ante la consulta respecto a si la emisión de una opinión técnica entregada a título personal en materias de transporte público, y/o relacionadas con el "Sistema" puede configurar una infracción al deber de probidad, se comienza por repasar la naturaleza de sus funciones, indicándose que, si bien no son funcionarios públicos, sí ejercen funciones públicas por lo que les aplica la normativa general y la sectorial, entre otras la ley N° 20.880 sobre probidad en la función pública y prevención de los conflictos de interés; ley N° 20.370 que regula el lobby y las gestiones que representen intereses particulares ante las autoridades y funcionarios; así como también la ley N° 20.378, y normativa reglamentaria atingente.

Se les explica que su rol es técnico, su naturaleza independiente, y que sus deberes y obligaciones aplican a todos los ámbitos de su labor, esto es, conocimiento, manejo de información (deliberación), opinión y voto; siendo el principio de probidad, de imparcialidad y de transparencia, así como la obligación especial de confidencialidad impuesta por la ley de subsidios, los ejes que deben considerarse para efectuar cualquier análisis. En ese contexto, se señala, existe prohibición de utilizar información privilegiada para emitir opiniones, sean éstas o no a título personal. Y que es importante tener presente que de acuerdo a la normativa vigente las infracciones a la probidad no suponen

necesariamente un beneficio económico, pudiendo tratarse también de carácter político, por ejemplo.

Por último, se indica que, si bien no existen inhabilidades ex post, aplica el deber de abstención, y que es obligatorio ejercerlo, de lo contrario también se vulnera gravemente el principio de probidad administrativa, con todos los efectos legales. Finalmente, se reitera que considerando las funciones en ejercicio y el compromiso de la probidad e independencia del Panel se recomienda que frente a actuaciones eventualmente cuestionables siempre se efectúe una ponderación razonada y conservadora, utilizando el deber de abstención cada vez que de manera efectiva o potencial exista compromiso de sus deberes y obligaciones.

Respecto a las inquietudes expresadas por el presidente de Metro en su carta, el panelista Agostini señala que, si bien la columna del panelista Hermann es a título personal y no parece incurrir en ninguna falta legal o administrativa como miembro del Panel de Expertos, le parece inapropiado y poco diligente que un panelista opine públicamente sobre empresas que forman parte del sistema de transporte público. Lo prudente es no hacerlo por dos razones. La primera, es que puede generar confusión en la opinión pública que podría interpretar, aunque sea equivocadamente, que las opiniones vertidas reflejan la opinión del panel, o de parte del panel, y no son necesariamente personales. La segunda, es que el Panel de Expertos toma decisiones que pueden afectar directa o indirectamente a la empresa Metro y, además, tiene el rol de resolver potencialmente controversias que involucren a dicha empresa, por lo que podría interpretarse que uno de los panelistas tiene algún sesgo respecto a la empresa Metro en esas decisiones, aunque ello no sea cierto y las opiniones vertidas no se hayan referido a Metro en temas específicos referidos a su rol en el transporte público.

Por las dos razones anteriores, el panelista Agostini expresa que en su opinión y su preferencia es que los panelistas no se refieran ni emitan opiniones públicamente que tengan relación con empresas relacionadas con el transporte público.

El panelista Saavedra expresa un matiz diferente al del Presidente del panel. En su opinión la columna firmada por el panelista Hermann se refiere a un tema que busca diversificar las fuentes de financiamiento de Metro, razón por la que ésta nunca se debió publicar. Concluye con que los panelistas eviten opinar por los medios sobre temas que afecten a las empresas de transporte público, aunque sí podrían publicar artículos en revistas académicas con información pública y en materias que no afecten las fuentes de financiamiento de las empresas ni del sistema de transporte público en su conjunto.

Por último, el panelista Hermann señala que comprende la preocupación por la participación pública de los miembros del panel en debates sobre el sistema de transporte. Sin embargo, es relevante distinguir entre la imparcialidad en sus decisiones y su derecho a participar en el debate público fuera de casos específicos y sin revelar información confidencial. La libertad de expresión es fundamental, y expertos como los panelistas deben poder contribuir a la discusión de las políticas públicas, siempre respetando la separación entre opinión personal y función institucional.

Además, considera el panelista Hermann que las críticas hacia su opinión carecen de fundamento legal. Los riesgos señalados por Metro S.A., como la supuesta confusión institucional o la pérdida de imparcialidad, son meramente especulativas. Agrega que su columna fue publicada a título personal, sin presentarse como una postura oficial. No considera que expresar una opinión crítica sobre una estrategia de negocios genere automáticamente una pérdida de imparcialidad. Por lo tanto, concluye que la publicación de su columna no constituye ninguna falta, y la solicitud de inhabilidad carece de base legal. Finaliza con que su opinión está protegida por el derecho a la libertad de expresión.

4. Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Octogésima Primera Sesión Ordinaria, siendo las 17.55 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**

Santiago, 23 de abril de 2025  
N° D/05/2025

Señor  
Claudio Agostini González  
Presidente  
Panel de Expertos Ley N°20.378  
Presente

Ref.: Columna de Opinión Jorge Hermann.

De nuestra consideración:

Con fecha 16 de abril salió publicada en el diario El Mercurio una columna de opinión de don Jorge Hermann titulada: “Metropago: ¿Vale la Pena?”, en la cual el columnista y miembro del Panel de Expertos, creado por la Ley N°20.378, expresa sus opiniones personales relacionadas con los negocios de la sociedad Metropago S.A., filial del Metro de Santiago, y en la cual señala que, en su opinión, Metro no debería explotar el negocio de la emisión y operación de medios de pago con provisión de fondos, tal cual fuera autorizado por la Ley N°20.950 sobre medios de pago emitidos y operados por entidades no bancarias.

Al respecto, desde Metro S.A., quisiéramos expresar nuestra molestia frente a esta situación toda vez que entendemos que, en primer lugar, el Sr. Hermann, en tanto miembro del Panel de Expertos, es una persona que cumple una función pública relacionada al transporte público de pasajeros, siendo del todo impertinente que emita una opinión personal sobre un tema que excede sus atribuciones y funciones legales y que involucran y afectan a un actor tan relevante como Metro de un sistema que él mismo está llamado legalmente a regular en sus costos, financiamiento, tarifas a público y tarifas de los servicios complementarios (tal como lo es el servicio de recaudación que realiza Metro a través del Contrato de Prestación de Servicios Complementarios de Emisión y Comercialización, Red de Carga en Subterráneo y Post Venta del Medio de Acceso al Sistema de Transporte Público de Pasajeros de Santiago, vigente entre Metro S.A. y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones).

En segundo lugar, es importante recordar que, de conformidad con el Contrato ya mencionado, es el mismo Panel de Expertos el llamado por las partes a resolver en forma vinculante las discrepancias que existan en relación con la determinación de los precios acordados en el Contrato ya señalado.

En consecuencia, entendiendo: (a) La influencia que legalmente tiene el Panel de Expertos sobre los actores y prestadores de servicios de transporte y servicios complementarios del Sistema; (b) Que podría erróneamente interpretarse que la opinión vertida por el Sr. Hermann representa la opinión del Panel de Expertos; y (c) Su calidad de miembro del órgano llamado a resolver controversias que vinculan a Metro S.A., resulta necesario que no solo se abstenga de emitir opiniones que implican un sesgo negativo y perjudicial para



una de las empresas estructurantes del transporte de la ciudad, sino también que se inhabilite en el futuro de conocer y resolver las controversias que involucren a Metro S.A. tomando en cuenta antecedentes como éste que hacen presumir que no se hallará revestido de la debida imparcialidad necesaria para ejercer su cargo.

Saluda atentamente a usted.

Guillermo Muñoz Senda  
Presidente del Directorio  
Metro S.A.

Maria  
Ignacia  
Castro

MIC

Cc.: Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones