

**ACTA N° 269, CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA NOVENA 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

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

**Lugar:** TELEMÁTICA

**Fecha y Hora:** 28 de octubre a las 12:30 horas.

**TABLA CENTÉSIMA OCTOGÉSIMA NOVENA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (28 de octubre de 2025)**

**Temas a tratar:**

**1.** Aprobación Acta N° 267 correspondiente a la Centésima Octogésima Octava Sesión Ordinaria del Panel de Expertos, de 29 de septiembre de 2025 y del Acta N° 268 correspondiente a la Octogésima Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos del día 21 de octubre del año en curso.

**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 a los avances en Red Movilidad.

**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 12:30 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° 267 correspondiente a la Centésima Octogésima Octava Sesión Ordinaria del Panel de 29 de septiembre de 2025, y el Acta N° 268 correspondiente a la Octogésima Sesión Extraordinaria del Panel de Expertos de 21 de octubre de 2025, las que se aprueban por unanimidad y son firmadas por los Panelistas.

**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 87,0%, hasta el 25 de octubre, del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2025. Esto corresponde a la suma de **\$910.499.430.350**, quedando entonces un remanente **\$136.414.593.650**, para ser ejecutados en lo que resta del año. En relación con la variación del indexador tarifario, establecido conforme a lo dispuesto en el artículo 14 letra a) de la Ley N° 20.378, se informa que la tarifa de cálculo correspondiente al mes de octubre asciende a \$819,4, valor inferior a la tarifa de referencia definida para el trimestre, fijada en \$825. Este resultado se explica porque el ICMO tuvo una variación de un 6,5% anual, un IPC de 4% anual y un tipo de cambio que, si bien se ha mantenido en niveles elevados, ha mostrado una baja en los últimos días, donde en el mes anterior cerró en torno a \$960 y se proyecta que octubre cierre en un rango entre \$953 y \$955. Respecto de los componentes de energía y potencia, sus valores se encuentran aún pendientes de publicación por parte de la CNE. Para el cierre del año, se estima un escenario con un dólar promedio en torno a \$955, un IPC de 4% anual y una variación del precio promedio anual del diésel cercana a cero.

**2.2** Sobre la proyección financiera del Sistema, el mes de octubre se cierra como el mes con más validaciones desde el 2019, con más beneficiados dale QR! y con mayor recaudación.

El Panelista Jorge Hermann consulta si la próxima sesión se puede mostrar el gráfico abierto por buses y metro, de la demanda y de la cantidad de validaciones, para ver que incide más en el alza si el metro o buses. Toma la palabra Paola Tapia, quien informa que en la segunda parte de la sesión se observará diferenciado por bus, metro y tren, adelantando que tienen más validaciones los buses. Señala que el sistema ha avanzado en términos de eficiencia operacional, con menos transbordos por viajes para los usuarios. La Directora señala que los números actuales del Sistema se presentarán en un informe de gestión para el traspaso de gobierno, cuyo objetivo es entregar una herramienta de comunicación más efectiva.

Por último, se informa que la proyección financiera no varía significativamente con respecto a lo presentado en la sesión pasada, el Decreto de congelamiento del alza tarifaria se encuentra tomado de razón, por lo cual se puede incorporar el monto del congelamiento en la proyección de ingresos anuales.

### **3. Presentación del equipo de DTPR, "Avances en Red Movilidad, impacto financiero de la evasión".**

**Avances de sistema Red:** El Sistema tiene un potencial para entregar movilidad a 7,4 millones de habitantes; con la cobertura de 36 comunas; 12.000 puntos de paradas; 149 Kilómetros de la Red Metro; 3.152 kilómetros de cobertura Red Buses y 23

kilómetros de Tren Central; con un promedio de 5 millones de transacciones en día laboral.

Avance del Sistema en relación con la flota eléctrica:

| Años       | flota eléctrica |
|------------|-----------------|
| 2017       | 2               |
| 2018       | 102             |
| 2019       | 386             |
| 2020       | 784             |
| 2021       | 784             |
| 2022       | 992             |
| 2023       | 2265            |
| 2024       | 2505            |
| 2025       | 3849*           |
| Marzo 2026 | 4400            |

\* superando el 50% de la flota con buses eléctricos durante el último trimestre de 2025

Renovación de flota por comunas:

- Pedro Aguirre Cerda 6% ▶ 97%
- Lo Espejo 7% ▶ 100%
- Cerrillos 13% ▶ 95%
- Huechuraba 15% ▶ 92%
- Las Condes 20% ▶ 100%
- San Miguel 20% ▶ 98%
- Lo Barnechea 22% ▶ 100%
- Cerro Navia 25% ▶ 98%
- Quinta Normal 28% ▶ 96%
- La Florida 34% ▶ 99%

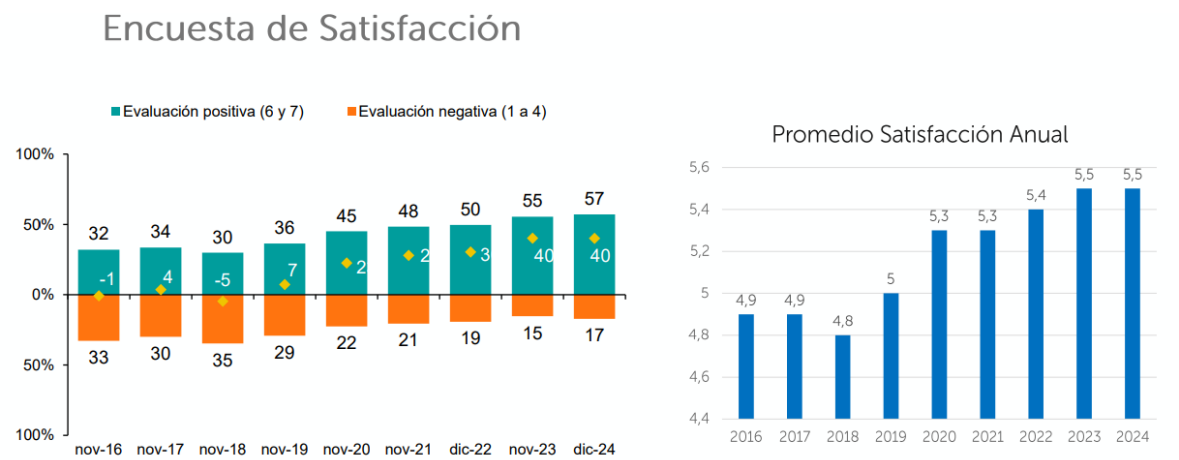
Incorporación de electroterminales:

En 2021: 10 electroterminales.

En marzo de 2026: 55 electroterminales

| Programa Mujeres conductoras: |              |
|-------------------------------|--------------|
| Años                          | Conductoras  |
| 2007                          | 40 (0,24 %)  |
| 2017                          | 599(3,52 %)  |
| 2022                          | 959 (6%)     |
| 2023                          | 1573 (8,7%)  |
| 2024                          | 2025 (11,2%) |
| 2025                          | 2156 (12,1%) |

Encuesta de Satisfacción.



Financiamiento del Transporte Público.

¿Por qué se subsidia el transporte público en estas ciudades?

1. La movilidad permite ejercer derechos como el acceso a la educación, salud y trabajo, entre otros.

2. Permite a las personas moverse con una tarifa más asequible y un mejor servicio.
3. Atrae usuarios desde el automóvil reduciendo una serie de externalidades negativas como la congestión, siniestralidad, contaminación y emisiones de carbono.
4. Tiene el efecto virtuoso de impulsar la economía y transformar trayectorias vitales al dar acceso a la ciudad y sus oportunidades.
5. Potencia sinergias con los patrones de movilidad de mujeres que hacen viajes de cuidado.

### **Ingresos y costos del Sistema.**

Ingresos del Sistema, el 65% corresponde a subsidio y el 35% a tarifa.

### **Costos del Sistema.**

Operación de flota; infraestructura de carga; operación; tecnología administración financiera y pagos digitales; terminales intermodales.

### **Evasión.**

- Cambio de metodología en 2022.
- Reducción de 9,3 puntos desde el primer semestre de 2023.
- Contribución en el aumento de la demanda del Sistema.

### **Plan antievasión noviembre de 2022.**

- Fiscalización.
- Control de acceso.
- Nuevas tecnologías.
- Educación y formación.
- Coordinación intersectorial.

### **Proyecto de Ley paga tu pasaje.**

- Alternativas de pago al pasajero.
- Nuevo procedimiento administrativo de cobro de multa.
- Fortalecimiento de los efectos del registro de Pasajeros Infractores.
- Seguridad.
- Mayor eficiencia del Control.

### **Impacto Financiero**

Informe Final por la Comisión Asesora para Reformas Estructurales del Gasto Público:

- Destaca reducción de la evasión de 9,3 puntos desde 2023.
- Resalta aumento de la demanda de 38,7% en los últimos 3 años.
- Reconoce la reducción del impacto financiero de la evasión en el sistema.

Metodología de cálculo.

- Se identifican viajes pagados realizados exclusivamente en bus.
- De los viajes hechos en bus, se distingue si se realizan en 1, 2 ó 3 etapas.
- Dadas las tarifas diferenciadas, se identifican los adultos, estudiantes, y adultos mayores.
- Se calcula impacto en la recaudación del Sistema.
- A partir de la estructura contractual se calcula el aumento de costos.
- Impacto financiero resulta de la suma de impactos en recaudación y costos.

### **Control y Eficiencia Financiera**

Licitaciones

- El 2019 se licitó el 40% del Sistema y generó un ahorro del 3% con respecto a las condiciones de operación.

- El 2023 se licitó un 30% del Sistema generando un ahorro de 16% con respecto a las condiciones de operación.
- El 2025 se está licitando e 15% del Sistema, se espera un ahorro del 15% con respecto a las condiciones de operación.

Procesos de control públicos y transparentes.

- Dirección de Presupuestos, coordinación y comunicación permanente entre contrapartes, visación de la licitación y modificaciones de contratos.
- Panel de Expertos, Estudio BIANUAL que evalúa la eficiencia del subsidio.
- Congreso, reporte trimestral del uso del subsidio y los gastos del Sistema.
- Informe de gestión anual.
- Informes DTPM, informe de Electromovilidad, informe de Género.
- Transparencias, reporte periódico en la Biblioteca Digital: demanda, flota, indicadores.
- Evaluación de Servicios, asociados a nuevos servicios y cambios operacionales.
- Encuesta de satisfacción, Estudio Anual, resultado de evaluación.

Concluye la presentación del equipo de DTPM

El Panel junto con agradecer la presentación, destaca que ésta ha sido muy completa y refleja aspectos positivos del Sistema, como el aumento sostenido de la demanda, el Programa Mujeres Conductoras y los beneficios de las licitaciones. Reitera en el punto relativo a la Evasión que, en su opinión, es importante contar con una medición única que incluya a Metro.

Siendo las 13.52 se retiran los representantes de DTPM y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### **4.**

**4.1** 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 \$270 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.

**4.2** 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 octubre 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.

**4.** Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Octogésima Novena Sesión Ordinaria, siendo las 14.16 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**