

**ACTA N° 270, CENTÉSIMA NONAGÉSIMA 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:** 26 de noviembre a las 13.00 horas.

**TABLA CENTÉSIMA NONAGÉSIMA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (26 de noviembre de 2025)**

**Temas a tratar:**

**1.** Aprobación Acta N° 269 correspondiente a la Centésima Octogésima Nonagésima Sesión Ordinaria del Panel de Expertos, de 25 de octubre 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 a la Demanda del Sistema.

**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 13.00 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° 269 correspondiente a la Centésima Nonagésima Sesión Ordinaria del panel de Expertos de la Ley 20.378 de 25 de octubre de 2025, la que se aprueba por unanimidad y es firmada 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 96,3%, hasta el 25 de noviembre, del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2025. Esto corresponde a la suma de **\$1.008.421.793.130**, quedando entonces un remanente **\$38.492.230.870**, 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 es de \$ 821,2 inferior a la tarifa de referencia establecida para el trimestre, cuyo valor es de \$825. Se indica que este resultado se explica porque el indexador ha presentado niveles estables los últimos meses, relacionado con que las variables que lo componen han tenido baja volatilidad, lo que ha permitido mantener solo un crecimiento inercial. El ICMO se ha mantenido constante al 6,5% anual; el IPC al 4% anual; en términos de potencia y energía no ha habido aún actualizaciones por parte de la CNE.

Sobre la proyección al cierre del año se muestra que el polinomio de indexación tarifaria mantiene la tendencia creciente y se señala que la próxima sesión se van a mostrar estimaciones para el primer semestre del año 2026, además de la proyección financiera para el año 2026. Se destaca que se mantiene el escenario del dólar a \$950, el 4% del IPC y el valor del diésel estable.

En cuanto a la proyección financiera, esta da cuenta de los ahorros obtenidos de la licitación 2023, que están en un proceso de puesta en marcha, el cual ha estado activo durante todo el semestre.

El Panelista Jorge Hermann, consulta respecto al ahorro que generan los buses eléctricos. Responde Diego Cruz, quién señala que las empresas que empezaron a operar con buses eléctricos reportan que en términos de operación es 66% más barato y 44% más barato en mantención, además tal como se comentó en la última sesión para el Sistema la incorporación de la licitación 2023 ha significado ahorros por sobre el 16%.

### **3. Presentación del equipo de DTPM, relativo a la demanda del Sistema.**

#### **Contexto:**

- Desde el año 2022 el Sistema ha puesto sus esfuerzos en recuperar la demanda post pandemia
- Se han diseñado diversas estrategias que abordan la recuperación desde distintas aristas
- Electromovilidad, evasión, pagos digitales, extensiones, entre otras.

**Crecimiento acumulado de la demanda:**

Para el año 2023 el crecimiento acumulado de la demanda era de un 14%, el año 2024 el crecimiento acumulado era de 24,7%, y el año 2025 se proyecta un crecimiento acumulado de la demanda de un 29,1% desde 2022.

**Crecimiento acumulado por modo:**

Bus en el año 2023: un 18,3% crecimiento acumulado, año 2024 un 33,2% y para el año 2025 un 37,8% de crecimiento acumulado respecto de 2022.

Metro en el año 2023 muestra un crecimiento acumulado de un 10,0%; el año 2024 un 17,6% y el año 2025 un 21,8% de crecimiento acumulado respecto de 2022.

Tren en el año 2023 muestra un 15,3% de crecimiento acumulado; en el año 2024 muestra un crecimiento acumulado de un 6,5% y para el año 2025 alcanza un crecimiento del 10,8% respecto de 2022.

**Demanda por modo:**

Validaciones (millones)			
Año	Bus	Metro	Tren
2022	498	544	20
2023	589	599	23
2024	663	640	21
2025	686	663	22

**Demanda por tipo de usuario:**

Adulto: la demanda se mantiene estabilizada en torno al 61% de la demanda total del sistema.

Estudiantes: se mantienen en torno al 30%.

Adulto Mayor: ha crecido fuertemente desde el año 2022 en adelante, comprende la tarifa integrada y la tarifa sólo Metro, siendo la primera la que concentra la mayoría de los viajes.

**Pago con medios digitales:**

Pago con QR, con celulares, se comenzó a permitir el año 2022 y ha crecido fuertemente el 30% de los viajes del Sistema hoy en día se hacen con QR. En rango de edad de 20 a 40 años, en septiembre de 2023 se creó el beneficio que limita el gasto hoy fijado en 41.000, esto incentivó a que más personas comenzaran a usarlo.

Jorge Hermann, pregunta cuál es el sistema del Banco Estado, contesta Diego Cruz, señalando que la app del Banco Estado opera bajo el sistema de Pago Directo, donde el pasaje se descuenta directamente desde las cuentas de las personas usuarias. Esto ha sido un proyecto importante para el sistema, muy asociado a la masividad de la Cuenta Rut, con la cual se ha fomentado ampliamente el uso del pago QR.

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 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 \$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 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.

Los panelistas destacan el crecimiento sostenido de la demanda y la forma cómo ha aumentado en forma sostenida la demanda de buses.

**4.** Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Nonagésima 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**