

**ACTA N° 276, CENTÉSIMA NONAGÉSIMA 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

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

**Lugar:** TELEMÁTICA

**Fecha y Hora:** 24 de febrero de 2026 a las 15.00 horas.

**TABLA CENTÉSIMA NONAGÉSIMA TERCERA SESIÓN ORDINARIA  
PANEL DE EXPERTOS (24 de febrero de 2026)**

**Temas a tratar:**

1. Aprobación de Acta número 275, correspondiente a la Centésima Nonagésima Sesión Ordinaria del Panel de Expertos de la Ley 20.378 de 29 de enero de 2026.
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. Ajustes a los Contratos de Concesión de la licitación 2019.
4. Para discusión y deliberación.

**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 el Acta número 275, correspondiente a la Nonagésima Segunda Sesión Ordinaria del Panel de Expertos de la Ley 20.378 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 7,32% - hasta el 10 de febrero- del subsidio indicado en la ley de presupuestos 2026. Esto corresponde a la suma de **\$78.967.396.010**, quedando entonces un remanente **\$1.000.400.961.990** 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, teniendo en cuenta el ajuste de a pesos incorporado en la ley, se informa que la tarifa de cálculo del mes de febrero es de \$825,2. Esto explicado por el IPC de 0,4% en enero y las disminuciones observadas para el precio del dólar y petróleo. Este último, incluyendo su última actualización del 12 de febrero, ha bajado \$49,3 durante 2026, mientras que el dólar ha alcanzado niveles en torno a los \$870. A su vez, se informa que está en tramitación la modificación del polinomio de indexación de la tarifa, el cual comenzará a regir una vez que este tomada de razón.

En cuanto a la proyección del indexador, el dólar está proyectado en un promedio de \$900 para el 2026, el cual se podría ajustar en la siguiente revisión con el Ministerio de Hacienda, con quien existe un monitoreo permanente. Claudio Agostini pregunta si las proyecciones están todas hechas con el polinomio actual y, en caso que sí, pregunta cómo cambiarían con el nuevo polinomio. Responde Diego Cruz señalando que el polinomio nuevo está en trámite, resaltando que este representa la estructura contractual del sistema de una manera más adecuada y que no presenta diferencias significativas con el actual. En cuanto a la inflación, esta se modela de acuerdo al último IPOM, utilizando un escenario de 3% de crecimiento anual, con una banda de 0,5%.

Sobre la proyección financiera del Sistema, se destaca un resultado más positivo que la sesión anterior, el cual debe ser monitoreado cuando en marzo empiecen las clases y Santiago vuelva a la normalidad en términos de flujos. Se informa que desde el 13 de febrero se pueden utilizar las tarjetas bancarias, crédito, débito y prepago, en la red de Metro y EFE. Los pagos partieron en cuarenta mil validaciones y en menos de una semana se habían superado las cincuenta mil, incluso estando en la semana con menor flujo del año debido a la época estival, por lo que se proyecta un uso con un volumen superior desde marzo. Claudio Agostini señala que si el uso de la tarjeta, en el caso en que se masificara a niveles importantes, implicaría una baja en los costos del Sistema. Diego Cruz concuerda que efectivamente bajan los costos relativos a la red de carga del Sistema y que, en la medida que se masifique el uso, se van generando ahorros. Adicionalmente, Diego destaca que se está estudiando si existe una sustitución mayor con la tarjeta BIP o los pagos QR. Jorge Hermann solicita que se analice si existe alguna sustitución entre el pago con tarjeta de débito y el pago QR del Banco Estado, ambas asociadas a la cuenta RUT.

### **3. Presentación del equipo de DTPM, relativa a modificación de contrato de concesión**

Continúa la presentación el Gerente de Finanzas del Directorio de Transporte Público Metropolitano, quién presenta al Panel una propuesta de modificación al contrato de concesión en el contexto de los contratos correspondientes a las licitaciones del año 2019 y 2020. Licitación 1.

#### **Antecedentes:**

Se presenta la cronología de la licitación 2019:

**Nov 2019** Llamado a Licitación Suministro de Flota

**Dic 2020** Llamado a Licitación Uso de Vías

**Jul 2021** Firma Contratos Suministro de Flota

**Mar 2022** Firma Contratos Uso de Vías

**Dic 2022** Inicio Implementación

**Abr 2024** Modificación de Contratos: Incorpora efectos de la pandemia en la indexación de los ingresos del operador.

La licitación 2019 fue un proceso realizado en el contexto de la pandemia por Covid-19 y, dado el carácter fortuito e imprevisto de los hechos, los contratos debieron ser modificados durante el año 2024. Dicha modificación consistió en incorporar la volatilidad generada en el periodo a los valores de los índices de referencia del Mecanismo de Ajustes por Costos (MAC). A raíz de esto, se recuperó el equilibrio económico del contrato, sin perjuicio de haberse generado gastos financieros permanentes con anterioridad a la modificación.

Por otro lado, los contratos de concesión tienen un índice para monitorear el estado financiero de las distintas empresas, en el cual se establece que anualmente se debe cumplir con que el EBITDA dividido por la deuda a corto plazo más el gasto financiero debe ser mayor a 1,3. Luego, dadas las consideraciones anteriores, el nivel exigido para el indicador difiere con la realidad financiera de las empresas, por lo que se propone reemplazar el índice mencionado por un índice de solvencia, el que entrega una mirada de largo plazo para el período completo de la concesión.

La propuesta entonces es utilizar gradualmente un índice de solvencia, el cual consiste en los activos totales divididos por los pasivos corrientes, que se utilice a contar del 2027, de manera razonable y proporcional. Su implementación contaría con un periodo de gradualidad, empezando con un nivel exigible de 0,7; luego 1,2 al siguiente año para luego llegar al 2. Esto debe considerar que durante la gradualidad y transición al régimen financiero del contrato deberán establecerse los conceptos a incluirse en el indicador. La idea sería para este caso modificar el indicador por este que se propone.

**Propuesta de Modificación**

**Nuevo índice gradual de observación de la situación financiera, asociado a la solvencia**

$$Solvencia = \frac{Activos\ Totales}{Pasivos\ Corrientes}$$

**Consideraciones:**

- Gradual desde 2027, partiendo en 0,7; 1,2 el segundo año; y, alcanzando 2 al tercero
- Monitoreo durante la transición al régimen financiero del contrato establecerá conceptos a incluirse bajo validación del MTT
- Razonable y proporcional, asociado a la modificación de la pandemia y sus efectos

El panelista Jorge Hermann consulta qué ocurre si este indicador está bajo el 1,3 con la concesión de los operadores. Diego Cruz responde que lo que plantean los contratos es que el incumplimiento genera el inicio de un proceso de caducidad por este factor. Jorge Hermann plantea que debiese existir una etapa en que la empresa se comprometa a mejorar dicho indicador y, si no cumple con dicho compromiso, entrar en proceso de caducidad; la situación actual es muy directa. También, señala, que deberían incorporarse otras métricas financieras y evaluar en futuros procesos de licitación otros tipos de sanciones como multas.

Eduardo Saavedra plantea que el EBITDA se utiliza para revisar la liquidez de la empresa. En tal escenario, la propuesta más bien debería ser la de incorporar un indicador de solvencia, en vez de reemplazar el de liquidez. Esto en el sentido de que una empresa podría enfrentar problemas financieros por liquidez, pero no por solvencia, así como también puede ser una empresa no solvente con indicadores de liquidez buenos. En suma, propone que la modificación busque criterios como relajar el índice de liquidez para facilitar un acuerdo que introduzca el indicador de solvencia. Asimismo, el panelista argumenta que la propuesta va en una línea correcta, solicitando que se revisen los niveles del índice en el periodo de gradualidad dado que el incremento es muy grande al llevarlo a 2 en dos años.

Toma la palabra la Directora de Transporte Público Metropolitano para entregar el contexto en relación a la incorporación de este indicador, señalando que el año 2017 se esbozó este indicador que antes no existía y tampoco existía la sanción de caducidad, sino que se asoció a una multa sin caducidad.

Se hace presente que las empresas adjudicadas de la licitación 2019 deben presentar sus balances el 31 de marzo, donde se verificará el resultado final del ejercicio 2025, primer periodo anual completo en el que se ha podido analizar y monitorear el índice después de la modificación contractual. Se recuerda que este indicador además no es tan representativo por cuanto estas empresas tampoco tienen activos significativos, ya que no son dueñas de los terminales y tampoco de los buses.

Toma la palabra Diego Cruz, indicando que la instancia de monitoreo de las empresas es la que se está teniendo ahora, y en el contexto de la pandemia las empresas tuvieron que generar gastos financieros para mantener la continuidad del servicio.

Toma la palabra Eduardo Saavedra, quién señala que parece razonable entregar una opinión respecto de los criterios a seguir, dado que es el DTPM quien tiene los antecedentes detallados de las empresas y cómo este cambio les impactaría.

El panelista Eduardo Saavedra plantea que a su juicio los indicadores de liquidez y solvencia no son sustitos sino complementarios, de modo de observar que ambos sean incorporados en el contrato, para que DTPM pueda evaluarlo.

Toma la palabra Diego Cruz, indicando que es conveniente la presencia de ambos indicadores, pudiendo la empresa cumplir con uno de ellos en virtud de cómo se ha estructurado su deuda y capacidad de pago.

Siendo las 16:05 horas se retiran los representantes de DTPM y del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### **4. Discusión y deliberación:**

En primer término, los Panelistas destacan el inicio del pago con tarjetas bancarias en Metro y la cantidad de validaciones, en especial la rapidez con la cual han crecido en tan poco tiempo, y observan que en el largo plazo puede generar ahorros importantes para el Sistema por la menor comisión por transacción de las tarjetas (crédito o débito) en relación con Metro (tarjeta Bip).

En cuanto a la presentación realizada relativa a la modificación de los contratos de concesión correspondientes a la licitación 1, cuyos llamados se realizaron en el año 2019 y 2020, teniendo presente que el proceso fue llevado a cabo en plena Pandemia por Covid 19, y en cuanto al indicador financiero utilizado actualmente, los Panelistas consideran apropiado agregar en forma adicional y no sustituta un índice complementario de solvencia que refleje de mejor forma la realidad financiera de largo plazo de las empresas. En ese sentido, como criterio general, sería razonable mantener el índice financiero actual y agregar un índice de solvencia como el propuesto.

Sin embargo, el panel no puede pronunciarse respecto a los guarismos específicos de la propuesta, ya que para ello se requiere un análisis más profundo basado en información detallada del nivel de cumplimiento de las empresas en relación con el índice que actualmente se encuentra establecido en los contratos y, adicionalmente, una comparación de la magnitud de dichos índices en otras industrias similares.

De esta forma, el Panel toma conocimiento de la modificación presentada y plantea su opinión en el sentido de agregar un índice de solvencia y mantener el índice que actualmente tienen los contratos, entendiendo que se trata de mediciones complementarias y no sustitutas. Asimismo, solicita que se evalúe la propuesta en cuanto de los valores considerados en el periodo de gradualidad, sugiriendo que los presentados podrían tener diferencias muy amplias.

**5.** Sin haber más temas que tratar, los Panelistas ponen término a la Centésima Nonagésima Tercera Sesión Ordinaria, siendo las 16.48 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**