

DEJA SIN EFECTO RESOLUCIÓN EXENTA N° 4685, DE 2021, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE CREA PROGRAMA ESPECIAL DE EMPALME TARIFARIO 2022 Y APRUEBA METODOLOGÍA; Y CREA PROGRAMA ESPECIAL DE CONGELAMIENTO TARIFARIO.

VISTO: Lo dispuesto en el Decreto con Fuerza de Ley N° 343, de 1953; el Decreto con Fuerza de Ley N° 279, de 1960; el Decreto Ley N° 557, de 1974; en la Ley N° 18.696, en la Ley N° 19.040; en la Ley N° 18.059; la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito N° 18.290; la Ley N° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.395, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2022; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Decreto N° 4, de 2010, de los Ministerios de Hacienda y de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 4685, de 2021 y N° 200 y N° 1827, ambas de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; el Memorándum DTPR N° 7.700, de 2022, de la División de Transporte Público Regional; la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1° Que, el artículo 5° de la Ley N° 20.378, crea el "Programa de Apoyo al Transporte Regional", el que se aplica en las mismas zonas contempladas en los artículos 3°, literal b), y 4°, facultando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Ministerio" para destinar recursos provenientes de la citada ley – entre otros subsidios que dicho artículo enumera- a "(..) *programas que favorezcan el transporte público*"; y cuya implementación se efectúa sobre la base de criterios de impacto y rentabilidad social.

Este Programa de Apoyo al Transporte Regional es administrado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y las normas necesarias para la distribución de recursos entre los proyectos que lo conforman, su implementación y operación se encuentran contenidas en el Decreto N° 4 de 2010, citado en el Visto.

2° Que, por otra parte y tal como es de público conocimiento, a contar del mes de octubre de 2019 nuestro país ha debido enfrentar situaciones de emergencia, constitutivas de fuerza mayor; a saber, en primer término la situación provocada por el denominado "estallido social" y, a contar del mes de marzo de 2020, la emergencia sanitaria generada por la pandemia por COVID-19.

En estos contextos de emergencia, a los que se han asociado además la declaración de estados de excepción constitucional para resguardar la seguridad e integridad de la población, la Autoridad de Transportes ha debido adoptar

medidas extraordinarias, una de las cuales ha sido la suspensión temporal de la aplicación de reajuste tarifario; manteniéndose así, sin variación el valor de la tarifa de transporte público remunerado de pasajeros de los sistemas regulados, de manera de mantener tarifas que sean accesibles para toda la población.

3° Que, mediante la Resolución Exenta N° 4685, de 2021, y sus modificaciones posteriores, aprobadas mediante las Resoluciones Exentas N° 200 y 1827, ambas de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se crea un programa especial de empalme tarifario 2022 y aprueba una metodología extraordinaria y transitoria de reajustabilidad tarifaria, aplicable a los sistemas de transporte público de pasajeros de las ciudades de Villarrica, Castro, Quellón, Iquique - Alto Hospicio, Calama, Gran Concepción, Rancagua, Gran Valparaíso, Antofagasta, Valdivia, Linares, Osorno, Punta Arenas, Tocopilla, Río Seco y en aquellos sistemas que a futuro inicien su operación en el marco de un Perímetro de Exclusión.

Esta metodología, definió los términos en los que se efectuaría la transición o "empalme" entre las tarifas "congeladas" y aquellas en las que se iniciara la aplicación efectiva del reajuste tarifario previsto en los instrumentos regulatorios aplicables a cada sistema de transporte; previendo compensaciones por los menores pagos realizadas producto de este congelamiento.

Este mecanismo buscaba salvaguardar la universalidad de acceso a los servicios de transporte público de la población, especialmente de aquellos deciles de menores ingresos, además de evitar afectar el equilibrio económico de los contratos y prestaciones ejecutadas en el marco de los sistemas regulados ya indicados; teniendo como fundamento la difícil situación económica global.

4° Que, esta situación económica crítica persiste en la actualidad, manteniéndose una sostenida tendencia inflacionaria que impacta sobre los precios del diésel, el dólar y los insumos básicos; afectando de manera mucho más severa a las personas pertenecientes a los estratos socioeconómicos más bajos del país, quienes son los usuarios predominantes de servicios de transporte público mayor, en tanto, el gasto en transporte público representa un alto porcentaje de sus ingresos mensuales.

5° Que, ante esta situación crítica, el actual gobierno ha debido generar una política pública de emergencia contenida en el denominado **"Programa Chile Apoya"**, el que contempla –precisamente como medida de apoyo- el congelamiento de las tarifas del transporte público regulado en todo Chile y por todo el año 2022; inyectando recursos a los subsidios provenientes de la ley N° 20.378 destinados a congelar las tarifas para todos los usuarios y usuarias de servicios de transporte público regulado, urbano y rural.

6° Que, atendido lo expuesto se hace imprescindible efectuar los ajustes necesarios para cumplir con la iniciativa de congelamiento tarifario contenida en el Programa Chile Apoya; conforme lo expuesto en Memorándum DTPR N° 7.700, citado en el Visto.

7° Que, la minuta adjunta al memorándum en referencia señala que *"(..) para ejecutar la política pública a que se refiere el Programa Chile Apoya, es necesario reemplazar el programa especial de empalme tarifario contenido en la Resolución Exenta N° 4685 de 2021 de este Ministerio, por un programa de congelamiento tarifario; constituyendo esta una medida extraordinaria, adoptada con la finalidad de resguardar la eficiencia, continuidad y acceso de los usuarios a los servicios de transporte público de pasajeros y de resguardar el interés público comprometido en la prestación de servicios de transporte público de pasajeros beneficiarios de subsidios previstos en la Ley N° 20.378."*

Por otra parte, expone el documento elaborado por la DTPR que *"(...) las proyecciones internacionales indican que las complejidades en materia económica se mantendrán en el corto y mediano plazo, retrasando así la factibilidad de la*

aplicación de un mecanismo de empalme entre la tarifa real y la tarifa reajustada conforme los instrumentos que regulan los distintos sistemas de transporte público a nivel regional."

En este sentido la minuta indica que el establecimiento de este nuevo programa, se circunscribe a los términos previstos en el literal a) del artículo 1° del DFL N° 279 de 1960, citado en el Visto, que establece que es función de este Ministerio *"(..) Programar, formular, realizar y dirigir una política general de transportes, conforme a las normas que imparta el Presidente de la República"*; con la finalidad de ejecutar así las correspondientes políticas públicas sectoriales.

Asimismo, agrega esta minuta que este nuevo programa de congelamiento tarifario *"(..) obedece al ejercicio de las facultades legales entregadas a la Autoridad de Transportes por el artículo 5° de la Ley N° 20.378 que consagra el "Programa de Apoyo al Transporte Regional."*

Cabe indicar que – en definitiva- el ejercicio de estas atribuciones legales, se orienta a dos fines fundamentales:

- *Por una parte, busca asegurar la continuidad de los servicios de transporte, en la medida que al mantener el equilibrio económico y financiero de los contratos – a través del pago de compensaciones por los reajustes no aplicados- protege las proyecciones de ingreso; evitando así poner en riesgo la operación.*
- *Asimismo, tiene por finalidad asegurar el acceso de los usuarios al transporte público, evitando el alza de la tarifa de transporte. "*

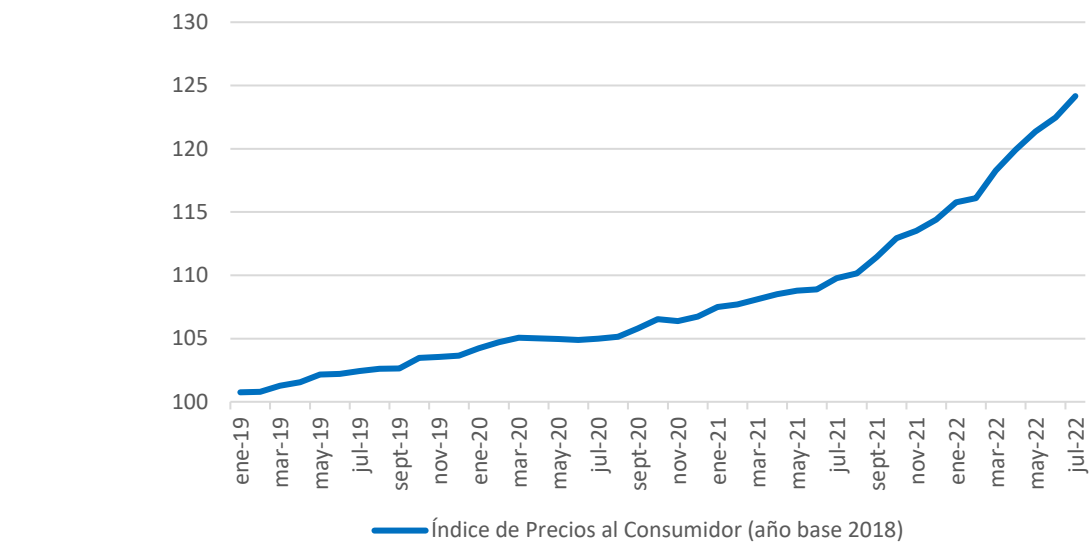
Continúa la Minuta señalando que *"(..) que dada la delicada situación financiera por la que atraviesan los diferentes sistemas de transporte público mayor por efecto del significativo y sostenido aumento del diésel inducido por las condiciones económicas globales y el alza del dólar; y en la obligación de este Ministerio de velar por la continuidad de los servicios, es necesario –además de mantener el congelamiento tarifario- modificar la periodicidad de pago de la compensación correspondiente.*

En este sentido, se estima necesario que estos se realicen de manera mensual. De esta manera se está inyectando liquidez a los sistemas, disponiendo el monto de compensación por congelamiento tarifario a partir del mes de junio de 2022, según la fórmula dispuesta en la metodología de este nuevo programa especial de congelamiento, con periodicidad mensual."

8° Que, la minuta agrega además que los hechos expuestos, cumplen con el análisis de impacto y/o rentabilidad social a la que se refiere el artículo 2° del decreto N° 4 de 2010, citado en el Visto, en tanto, el congelamiento tarifario que se regula mediante este programa, se fundamenta – como ya se expuso- en:

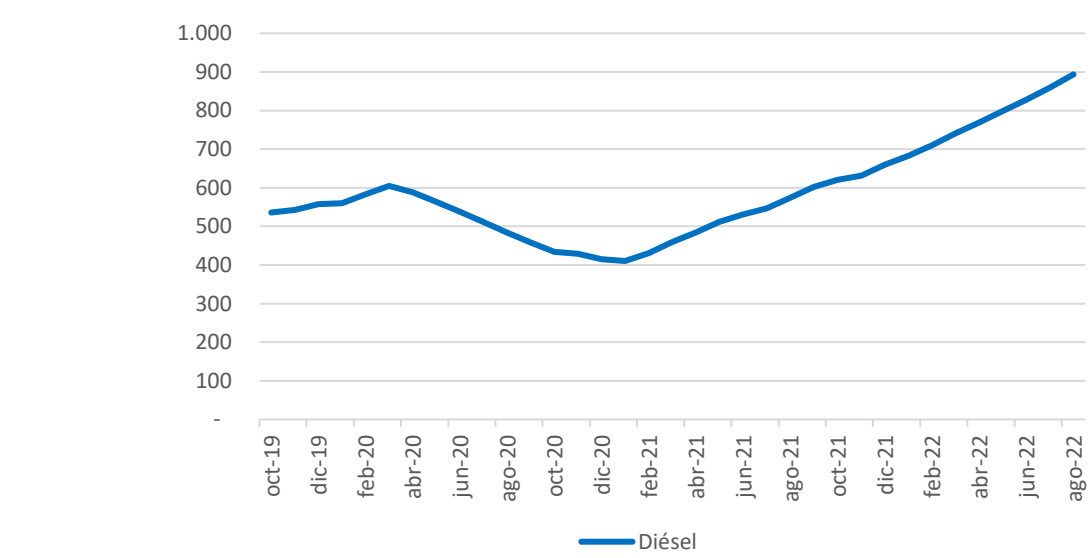
8.1 Proceso inflacionario que afecta a Chile

En la siguiente figura se aprecia la evolución del Índice de Precios al Consumidor en nuestro país en el periodo que se indica:



En esta imagen se aprecia que en los últimos meses este indicador ha ido al alza fuertemente, produciéndose un quiebre en la tendencia de la curva a partir de fines de 2021; dando cuenta de un proceso inflacionario importante y poco frecuente para nuestro país. El crecimiento anual del IPC, en función de los datos expuestos, era del orden de un 3% interanual, sin embargo, hacia fines de 2021 este aumentó por sobre el 6% y actualmente el crecimiento interanual para el último mes con información (julio 2022) es de un 13,1%.

En línea con lo anterior, el precio del diésel, uno de los principales elementos que componen la estructura de costos para la provisión de los servicios de transporte público, ha aumentado de manera muy importante en el último año y medio, tal como se puede apreciar a continuación:



Aquí se observa que a partir de inicios de 2021 hubo un quiebre en la tendencia del precio del diésel, aumentando este en un 118%, entre enero de 2021 y agosto de 2022.

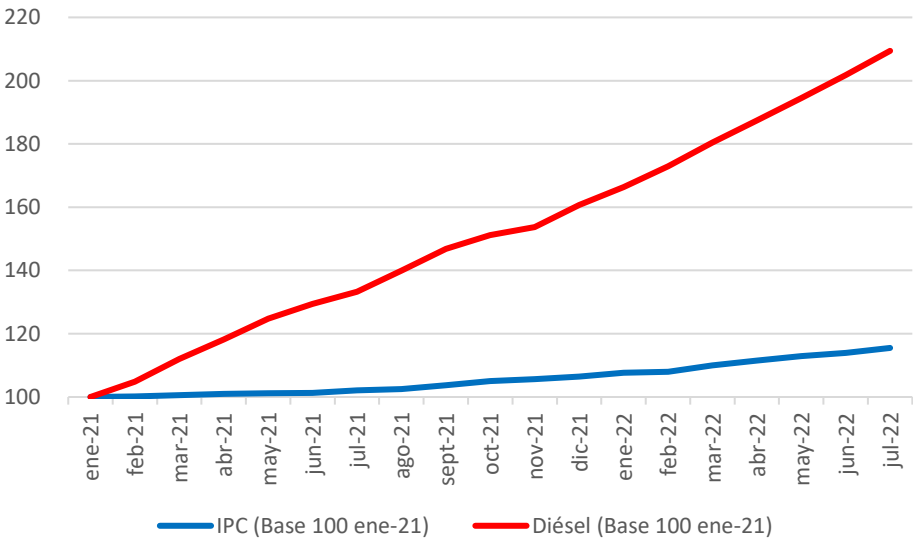
8.2 Afectación de la capacidad económica de los y las habitantes de Chile

El proceso inflacionario ya descrito impacta en el poder adquisitivo de las personas, en la medida que los salarios no crecen de la misma manera que el costo de la vida; afectando así la economía individual especialmente de los deciles de menores ingresos que constituyen el grupo donde se concentra la mayor cantidad de usuarios y usuarias de servicios de transporte público de pasajeros.

En este sentido, el último índice nominal de remuneraciones a nivel nacional, indica que el crecimiento interanual al mes de junio de 2022 es de un 10%, mientras que el crecimiento interanual del IPC para el mismo periodo es de un 12,5%; es decir, el salario de los trabajadores crece de manera más lenta que el precio de los bienes de la economía, lo cual decanta en una pérdida del poder adquisitivo de los y las habitantes del país y por lo tanto disponibilidad presupuestaria de los hogares más ajustada.

8.3 Impacto del gasto en transporte público en la economía individual

En el mismo sentido expuesto en el punto anterior, cumple indicar que la encuesta de presupuesto de hogares publicada el año 2018, muestra que la categoría de transporte es la segunda división de mayor gasto promedio mensual con un 15,2%, lo que se ve aún más acentuado en el escenario actual donde el costo de transporte público (materializado a través de las variaciones determinadas por los polinomios de tarifas) ha aumentado en mayor proporción que el costo de vida, tal como se muestra a continuación:



En la figura se aprecia que a partir del mes de enero de 2021 a julio 2022 el IPC ha tenido un crecimiento del orden de un 17% mientras que el diésel sobrepasa ya el 100% de crecimiento, lo cual da cuenta de las diferencias proporcionales entre ambos factores.

De esta manera, se hace más patente la necesidad de congelar las tarifas de los sistemas de transporte público regulado, como una medida que permita efectivamente disminuir la presión financiera de los distintos hogares del país.

En síntesis, en función de cada uno de los tres puntos indicados, es posible advertir que el presente programa especial de congelamiento de la tarifa de transporte público de servicios regulados que se individualizan en el resuelto cuarto de este acto, cumple satisfactoriamente – en bases a datos empíricos y objetivos con el análisis de impacto y/o rentabilidad social asociado a este tipo de programas, conforme el artículo 5° de la ley N° 20.378 y su reglamento.

9° Con todo – indica el documento de la DTPR- "(..) en el caso advertirse la necesidad de efectuar ajustes a la metodología extraordinaria y transitoria de compensación de este programa de congelamiento tarifario, estos se incorporarán a través de el o los actos administrativos complementarios que sean necesarios; en los que deberán ordenarse, las reliquidaciones que pudieran ser procedentes, en orden al debido resguardo del principio de enriquecimiento sin causa y de equilibrio financiero de los contratos. De forma tal, que las compensaciones representen con exactitud los montos y proporcionalidades correspondientes".

10° Que, en razón de lo indicado en los considerandos anteriores, por medio del presente acto se procede a dejar sin efecto el Programa de Empalme Tarifario 2022, aprobándose un “Programa Especial de Congelamiento Tarifario”, que recoge las necesidades actuales de compensación ante la imposibilidad de aplicar los mecanismos de reajuste tarifario previstos en los instrumentos que regulan los diversos sistemas de transporte público remunerado de pasajeros vigentes en las regiones del país y en la Región Metropolitana excluidas las comunas de San Bernardo, Puente Alto y la provincia de Santiago.

RESUELVO:

1° DÉJASE SIN EFECTO la Resolución Exenta N° 4685 de 2021, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que “Crea Programa Especial de Empalme Tarifario 2022 y Aprueba Metodología” y sus modificaciones.

2° CRÉASE el “Programa Especial de Congelamiento Tarifario”, en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378, cuyo objeto es el congelamiento de la tarifa de los servicios de transporte público regulado de pasajeros definidos en el resuelto cuarto del presente acto.

3° DETERMÍNASE como área de aplicación e implementación de este “Programa Especial de Congelamiento Tarifario 2022”, las zonas geográficas contempladas en el artículo 5° de la ley N° 20.378.

4° APRUÉBASE la siguiente metodología extraordinaria y transitoria de compensación por efecto del congelamiento tarifario, en el marco del “Programa Especial de Congelamiento Tarifario”; la que se aplicará a los sistemas de transporte público mayor cuyo detalle se indica a continuación:

a) Sistemas de transporte público de pasajeros regulados en el marco de perímetros de exclusión previstos en el artículo 3° de la Ley N° 18.696

Sistema	Acto que aprueba Condiciones de Operación
Villarrica	Resolución Exenta N° 156 de 2016
Castro	Resolución Exenta N° 3532 de 2016
Quellón	Resolución Exenta N° 3533 de 2016
Iquique-Alto Hospicio	Resolución Exenta N° 1848 de 2019
Quintero	Resolución Exenta N° 1348 de 2019
Gran Valparaíso	Resolución Exenta N° 1745 de 2019 y Resolución N° 33 de 2020
Calama	Resolución Exenta N° 3101 de 2019
Valdivia	Resolución N° 12 de 2020
Linares	Resolución N° 10 de 2021
Antofagasta	Resolución N° 11 de 2021
Osorno	Resolución N° 03 de 2021
Chillán	Resolución N° 20 de 2021
RM Rural Zona Sur	Resolución N° 21 de 2021
Limache	Resolución N° 19 de 2021
Tomé	Resolución N° 22 de 2021

b) Sistemas de transporte público de pasajeros regulados por condiciones de operación o utilización de vías específicas, previsto en el artículo 1° bis del DS N° 212/1992

Sistema	Resolución que aprueba prórroga Condiciones de Operación
Gran Concepción	Resolución Exenta N° 890 de 2020
Rancagua	Resolución Exenta N° 2418 de 2019

c) **Sistemas de Transporte Público de Pasajeros regulados en el marco del Programa de Apoyo Regional contemplado en el artículo 5° de la Ley N° 20.378, ya citada.**

Sistema	Decreto que aprueba contratación
Punta Arenas	Decreto N° 43 de 2020
Tocopilla	Decreto Exento N° 1590 de 2020
Punta Arenas/Río Seco	Decreto Exento N° 2508 de 2021

Esta metodología se aplicará también en aquellos sistemas que a futuro inicien su operación en el marco de un Perímetro de Exclusión de la ley 18.696.

Considerando las siguientes definiciones,

T_t^{pol} : tarifa adulto según polinomio de reajustabilidad tarifaria en el mes t .

T_t^{cong} : tarifa adulto congelada.

D : demanda de transporte público mayor. Se extrae de la última información disponible por este Ministerio¹.

F_t : factor de ajuste. Corresponde a un factor calculado en base a datos operacionales que intenta capturar la menor demanda y operación por efecto de la pandemia.

C_t : compensación por congelamiento tarifario en el mes t .

La compensación por congelamiento tarifario en el mes t (C_t) se calcula como el producto entre: i) la diferencia de la tarifa según polinomio (T_t^{pol}) de reajustabilidad y la tarifa congelada (T_t^{cong}), ii) la demanda (D) y iii) el factor de ajuste (F_t), tal como se muestra en la siguiente fórmula:

$$C_t = (T_t^{pol} - T_t^{cong}) \cdot D \cdot F_t$$

Lo anterior se calcula para los tipos de usuario adulto, adulto mayor y estudiantes de enseñanza media y superior y los diferentes tramos tarifarios existentes en los sistemas.

En el caso de existir saldos – sea a favor o en contra del Ministerio- como consecuencia de la aplicación de la presente metodología, el Ministerio determinará, mediante la dictación de uno o más actos administrativos, los ajustes que sean necesarios para resguardar la proporcionalidad de los pagos y evitar la configuración de cualquier tipo de enriquecimiento sin causa.

ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN EL SITIO WEB WWW.DTPR.CL

¹ En el caso de aquellos Sistemas o Unidades de Negocio que cuenten con sistemas de contadores de pasajeros en el 100% de su flota, o un sistema de recaudo electrónico, se podrá considerar la información de demanda provista por dichos sistemas para el cálculo de la compensación. En dichos casos no se debe considerar factor de ajuste (F_t).

Distribución:

GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
DIVISION LEGAL
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL – OFICINA DE PARTES
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL - Unidad Legal
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ÑUBLE - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL RM – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ÑUBLE
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS

SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA – OFICINA DE PARTES
DIRECCION DE PRESUPUESTOS - MINISTERIO DE HACIENDA



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

593967

E135545/2022