

CREA PROGRAMA ESPECIAL DE EMPALME TARIFARIO 2022 Y APRUEBA METODOLOGÍA.

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; en 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 el 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° 21.282, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2021; en 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 Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 156 de 2016, N° 3532 de 2016, N° 3533 de 2016, N° 1348 de 2019, N° 1848 de 2019, N° 1745 de 2019, N° 3032 de 2017, en la Resolución N° 12 de 2020, en los Decretos Exentos N° 3101 de 2019, 1590 de 2020 y 2508 de 2021, en el Decreto N° 43 de 2020, en las Resoluciones Exentas N° 3465 de 2019, N° 2418 de 2019, N° 890 de 2020 y N° 63 de 2021, todo/as del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sus modificaciones; los Decretos N° 4 y N° 6, ambos de 2020 y del Ministerio de Salud, que decretan alerta sanitaria por emergencia de salud pública de importancia internacional (ESPII) por brote del Nuevo Coronavirus (nCoV-2019); el Decreto Supremo N° 104, de 2020, que declara estado de excepción constitucional de catástrofe, por calamidad pública, en el territorio de Chile, modificado por los Decretos Supremos N°s. 106 y 203, del año 2020, y prorrogado mediante los Decretos Supremos N° 269, 400 y 646, de 2020 y 72 de 2021, todos del Ministerio del Interior y Seguridad Pública; la Resolución N°7, de 2019 y N° 16 de 2020, ambas de la Contraloría General de la República; y la 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 urbano remunerado de pasajeros que operan en el marco de los 16 sistemas regulados de transporte público de pasajeros, 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

Ciudad	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

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

Ciudad	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.

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

3° Que, según lo expuesto en la minuta técnica de la División de Transporte Público Regional (DTPR), que se adjunta en el anexo de este acto; producto de no haberse aplicado los reajustes previstos en los instrumentos regulatorios de estos sistemas de transporte se ha producido una diferencia abrupta entre la tarifa vigente al mes de diciembre de 2021 y aquella que debiera estar vigente en igual período, en aplicación – de no haber mediado las situaciones de emergencia provocadas por el estallido social y la pandemia del COVID-19 – del correspondiente polinomio de reajustabilidad tarifaria.

Efectuado el análisis comparativo entre la tarifa reajustada y la tarifa actual vigente no reajustada, es posible concluir – según se expone en la minuta DTPR - que actualmente existen grandes diferencias entre la tarifa máxima adulto que dicta el polinomio de reajustabilidad y la tarifa congelada en octubre de 2019; pudiendo apreciarse que estas diferencias de valor bordean los \$50 o más pesos,

sobrepasando en algunos casos incluso los \$100 pesos, según se detalla en el siguiente cuadro:

Diferencias al mes de diciembre de 2021 entre tarifa proyectada según polinomio de reajustabilidad tarifaria y tarifa efectivamente cobrada a usuarios

Sistema	Tramos	Tarifa Congelada	Tarifa dic-21 (polinomio)	Dif. Polinomio diciembre vs Congelada
Iquique	Alto Hospicio Local	420	490	70
	Iq. Local	560	660	100
	Iq - A. H.	640	750	110
Tocopilla	-	340	430	90
Calama	-	480	530	50
Antofagasta	-	590	650	60
Valparaíso	Local	380	460	80
	Cerro Plan	450	540	90
	Directo	770	920	150
Rancagua	UN100/UN600	490	570	80
	UN200 - UN500	440	510	70
Linares	-	450	550	100
Concepción	-	530	620	90
Villarrica	-	470	540	70
Valdivia	Interior	500	550	50
	Niebla	650	750	100
Castro	Línea 1	390	460	70
	Línea 2	390	450	60
Quellón	-	400	420	20
Punta Arenas	-	330	400	70

4° Que, por otra parte, la minuta elaborada por la DTPR hace presente que, dadas las grandes diferencias que se proyectan para fines de 2022 (ver Figura N°2 de Minuta) entre la tarifa máxima adulta de polinomio y la tarifa de congelamiento, es necesario generar un mecanismo extraordinario de reajustabilidad que intente empalmar ambas curvas; pero que al mismo tiempo cumpla con las principales finalidades de un sistema tarifario de servicios regulados, a saber, que las alzas de tarifa posean periodicidad en cuanto a los tiempos de aplicación y progresividad en cuanto a su monto; de modo tal que no se produzcan alzas de tarifa abruptas que, en definitiva puedan impedir o restringir el acceso de los usuarios a los servicios de transporte público.

Agrega el documento, a modo ejemplar, que en el caso de establecerse un mecanismo de reimplantación de la reajustabilidad tarifaria consistente en alzas de \$10 trimensuales a partir de enero de 2022 para el sistema de Gran Concepción, en un año la tarifa aumentaría del orden de \$40, pasando de \$530 a \$570; señalando que aun así existirían diferencias entre la tarifa de polinomio y la tarifa efectiva, no logrando en 2022 un empalme tarifario.

5° Que, atendidos los riesgos que implica el proceso de descongelamiento tarifario tanto para la estabilidad de precios de la tarifa de los servicios de transporte público regional, como para el equilibrio financiero de los contratos y por ende, para la continuidad de los servicios y el acceso de los usuarios a estos; se deberá implementar, en ejercicio de las facultades legales establecidas en el artículo 5° de la ley N° 20.378, un programa especial de empalme tarifario para el año 2022 y aprobar la metodología correspondiente para su ejecución.

En este sentido, se ha tenido presente que este

programa especial cumple con los parámetros establecidos al efecto en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4/2010, citado en el Visto, que "Reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional", y que señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, implementa este Programa – y sus subprogramas asociados – determinando los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social.

En efecto, la determinación de este proyecto que tiene por objeto asegurar la estabilidad tarifaria a nivel regional, específicamente de los servicios de transporte público urbano de pasajeros, cumple con la finalidad principal de la política pública que hay tras el Programa de Apoyo al Transporte Regional, que es favorecer el transporte público; cuestión que implica también adoptar medidas tendientes a evitar efectos que puedan desincentivar el uso del mismo o impedir un acceso igualitario a este para todas las personas en casos en que el valor de la tarifa puede llegar a convertirse en una barrera para aquellos grupos de menores ingresos.

6° Que, en el análisis del impacto y/o rentabilidad social de este programa especial, se han tenido presente los siguientes antecedentes:

a. Efectos provocados por la contingencia nacional (estallido social y pandemia COVID-19) en la economía nacional e individual de los usuarios de servicios de transporte público.

Se indica en el documento elaborado por la DTPR que "(...) *La pandemia del Covid-19 ha mermado fuertemente el ingreso de los hogares del país, en especial de aquellos que pertenecen a los deciles de más bajo ingreso. Es por ello que actualmente existe un Ingreso Familiar de Emergencia que ha ido en ayuda de muchos de estos hogares. De la misma manera, y dado que en general el transporte público mayor es utilizado relativamente más por personas pertenecientes a los deciles de más bajos ingresos, no es consistente aumentar la tarifa de transporte público, al menos mientras se mantenga el Ingreso Familiar de Emergencia.*"

A lo anteriormente expuesto debe agregarse que, a esta fecha no existe certeza de cuándo será posible eliminar todas las medidas extraordinarias de apoyo financiero; atendidas las condiciones de volatilidad que ha presentado la economía nacional e internacional en el último período, así como las presiones inflacionarias que han afectado los precios de una serie de bienes y servicios de primera necesidad.

En este contexto, se ha proyectado como fecha para iniciar la aplicación de un mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio **a partir del primer semestre de 2022, puntualmente en el mes de enero de dicha anualidad.**

b. Necesidad de contar con una metodología de empalme tarifario, que evite un alza abrupta de las tarifas.

Según los antecedentes entregados por la DTPR, se requiere salvaguardar la estabilidad tarifaria, implementando una metodología extraordinaria y transitoria de "empalme tarifario"; que tenga por finalidad lograr que la tarifa efectiva progresivamente converja a la tarifa del polinomio de reajustabilidad establecido en las regulaciones actualmente vigentes.

Esto, con el fin último de resguardar la universalidad de acceso a los servicios de transporte público de la población, especialmente de aquellos deciles de menores ingresos y la continuidad de los servicios, a través del equilibrio financiero de los contratos y prestaciones de los operadores.

c. Necesidad de adoptar medidas extraordinarias tendientes a resguardar el equilibrio financiero de los contratos y prestación de servicios de transporte público.

Según se indica en el Anexo de este acto"(...) Este mecanismo de reajustabilidad extraordinario implica que el empalme entre la tarifa efectiva de los sistemas y la tarifa de polinomio se dará de manera gradual y progresiva, lo que implica la necesidad de generar un mecanismo de compensación en favor de los operadores, que subsane la diferencia en sus ingresos producto de la necesidad de aplazar la aplicación del polinomio de reajustabilidad tarifaria; de forma tal de resguardar las proyecciones de ingreso de los operadores y de mantener el equilibrio financiero de sus contratos.

Dicha compensación preliminarmente corresponde a la multiplicación entre: i) la diferencia entre la tarifa de polinomio dictada según los supuestos establecidos en el considerando anterior y la tarifa efectiva de cada sistema, ii) la demanda de cada sistema y iii) un factor de ajuste que captura la menor demanda y oferta causada por la pandemia del Covid-19. "

En consecuencia, considerando estos tres elementos, un mecanismo extraordinario y transitorio de empalme tarifario permitirá asegurar el acceso a los servicios de transportes público del país que son parte de sistemas regulados, manteniendo por una parte la estabilidad tarifaria y por otra compensando los reajustes no aplicados y su proyección para el año 2022; generando así un claro impacto social positivo en los usuarios – actuales y potenciales- de servicios de transporte público urbano de pasajeros, fomentando en última instancia el uso de la red de transporte público en tanto su costo sea accesible y sus alzas tarifarias progresivas y periódicas.

7° Que, conforme lo expuesto a través de este programa especial se creará un mecanismo extraordinario y transitorio de reajustabilidad tarifaria que comenzará a operar a partir de enero de 2022, el cual busca igualar de manera paulatina la tarifa vigente y la tarifa proyectada según el polinomio de reajustabilidad aplicable; entendiendo que las alzas tarifarias abruptas tienen un importante impacto en el presupuesto de los hogares y que las diferencias entre ambas no lograrán reducir su brecha inmediatamente.

Por lo anterior, es necesario respaldar futuras compensaciones, incorporando dichos montos en las transferencias que se realizarán a los operadores en el próximo periodo, y a las que se deberá incorporar el resultado de la aplicación del factor de ajuste construido para enfrentar los efectos adversos de la pandemia y sus consecuencias respecto del equilibrio económico del contrato.

Lo anterior, avalado por el compromiso que adquieren los operadores de incorporar los efectos del otorgamiento del subsidio de la Ley N° 20.378 – incluyendo este respaldo a compensaciones futuras -en las tarifas que serán cobradas a los usuarios entre noviembre de 2021 y agosto 2022.

8° Que, dada la volatilidad de las condiciones económicas, no se cuenta con una proyección certera del comportamiento de los factores de reajustabilidad para el año 2022, por lo cual, los montos de compensación son proyectados suponiendo un comportamiento estable de los diversos factores que componen la metodología de reajustabilidad, salvo por el ICMO (Índice Costo Mano de Obra Nominal), el cual es proyectado en base a su tendencia de los últimos meses; por lo que este respaldo a compensaciones futuras se calcula en función de dicha proyección.

9° Que, para el caso de existir diferencias entre los montos de compensación proyectados y los efectivos, dichas diferencias deberán ser enteradas – previamente efectuada la respectiva liquidación y comunicada esta por escrito al operador- al Ministerio o al operador, según corresponda; debiendo en todo caso resguardarse el cumplimiento del principio de enriquecimiento sin causa, aplicable tanto a

entidades públicas y privadas.

Para ello se ha previsto como exigencia para cursar los correspondientes decretos de transferencia a través de los que se ejecutará este programa especial, la suscripción por parte de los representantes legales de los respectivos operadores de una declaración jurada – cuyo formato se encuentra contenido en el anexo de este acto- la que tiene por finalidad explicitar el compromiso de dar cumplimiento estricto a la metodología de empalme tarifario que se aprueba mediante el presente acto; así como a destinar la totalidad de los recursos transferidos en función de dicha metodología a compensar los montos correspondientes a pagos de reajustes tarifarios no aplicados a contar del mes de octubre de 2019; autorizando, además, al Ministerio para que en el evento en que por cualquier causa y en aplicación de dicha metodología existieran saldos en favor del Ministerio, éstos puedan ser descontados del monto de los futuros subsidios a transferir.

Cumple indicar que en el caso en que pudiera existir un saldo en favor del Ministerio, por los efectos de la aplicación de un menor reajuste que aquel proyectado, dado que los plazos de vigencia de los instrumentos regulatorios actualmente vigentes prevén vigencias que exceden el año 2022, extendiéndose hasta por 7 años; cualquier eventual diferencia en los flujos compensados, podrá ser imputada al pago de subsidios futuros.

10° Que, en síntesis, la implementación de este “Programa Especial de Empalme Tarifario 2022” se concretará mediante la incorporación de una suma suplementaria en las transferencias que se realicen en el próximo periodo y que se asocia a las compensaciones de reajustes aplicables entre los meses de noviembre de 2021 y agosto de 2022; monto que será calculado de acuerdo a los términos previstos en la metodología que se aprueba mediante este acto.

Para estos efectos, los operadores a través de sus respectivos representantes legales suscribirán, tal como ya se indicó, un compromiso de cumplir con cada uno de los puntos previstos en la metodología, destinándose la totalidad de los recursos percibidos a la mantención de la estabilidad tarifaria durante la aplicación de la metodología de empalme tarifario y al resguardando del equilibrio financiero de los contratos y prestaciones ejecutadas.

11° Que, conforme lo anteriormente expuesto a continuación se crea un programa especial del artículo 5° de la Ley N° 20.378 denominado “Programa Especial de Empalme Tarifario 2022”, cuya finalidad es resguardar la estabilidad tarifaria, el equilibrio financiero de los contratos y prestaciones de servicios de transporte; asegurando la continuidad de servicios y el acceso de los usuarios, actuales y potenciales, a aquellos, en las distintas zonas reguladas que se indican en este acto.

Todo ello, en ejecución de los principios generales que regulan el ejercicio de las funciones públicas, especialmente los principios de servicialidad y de continuidad de los servicios públicos, contemplados en el artículo 1° de la Constitución Política; así como de lo previsto en los artículos 3° de la ley N° 18.575, que señala que los órganos públicos deben satisfacer las necesidades de la población de un modo regular, continuo y permanente; y de lo señalado en el artículo 5° del mismo texto legal, que indica que las autoridades deben organizar los medios de que disponen, para lograr la debida, eficiente y eficaz ejecución de sus funciones.

Finalmente, se ha tenido especialmente presente la expresión concreta del principio de Servicialidad del Estado en el ámbito del transporte público, que toma la forma de “Continuidad de los Servicios de Transporte Público”, el que cuenta con una expresa consagración legal, en la ley N° 18.696, que lo regula en su artículo 3°, señalando:

“(…) El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, así como los de los trabajadores (…).”

RESUELVO:

1° CRÉASE el "Programa Especial de Empalme Tarifario 2022", en el marco del Programa de Apoyo al Transporte Regional establecido en el artículo 5° de la Ley N° 20.378.

2° DETERMÍNASE como área de aplicación e implementación de este "Programa Especial de Empalme Tarifario 2022", las zonas geográficas contempladas en los artículos 3°, literal b) y 4° de la ley N° 20.378.

3° APRUÉBASE la siguiente metodología extraordinaria y transitoria de reajustabilidad tarifaria, aplicable al "Programa Especial de Empalme Tarifario 2022"; la que se aplicará 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 y Río Seco:

Considerando las siguientes definiciones,

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

T_t^{efec} : tarifa adulto efectiva en el mes t .

t^* : mes de enero de 2022.

C_t : saldo acumulado de compensación por congelamiento tarifario al mes t .

En donde C_t se calcula como la agregación del producto de la diferencia entre la tarifa según polinomio de reajustabilidad y la tarifa efectiva por la demanda Q_t y el factor operacional F_t , tal como se muestra en la siguiente fórmula:

$$C_t = \sum_{i=t'+1}^t (T_i^{pol} - T_i^{efec}) \cdot Q_i \cdot F_i$$

Siendo t' el último mes considerado en la compensación de congelamiento tarifario. En el caso de que se cumpla que $t' \geq t$ necesariamente C_t será cero (0).

Existen 3 posibles escenarios a ocurrir en t^* :

- Caso 1: tarifa adulto según polinomio de reajustabilidad igual a la tarifa efectiva del mes anterior $\rightarrow T_{t^*}^{pol} = T_{t^*-1}^{efec}$.
- Caso 2: tarifa adulto según polinomio de reajustabilidad mayor a la tarifa efectiva del mes anterior $\rightarrow T_{t^*}^{pol} > T_{t^*-1}^{efec}$.
- Caso 3: tarifa adulto según polinomio de reajustabilidad menor a la tarifa efectiva del mes anterior $\rightarrow T_{t^*}^{pol} < T_{t^*-1}^{efec}$.

A continuación, se detalla la metodología de reajustabilidad a aplicar en cada uno de los escenarios descritos previamente:

Caso 1: Si $T_{t^*}^{pol} = T_{t^*-1}^{efec}$ la tarifa adulto efectiva del mes t^* corresponderá a la de polinomio para el mismo mes $\rightarrow T_{t^*}^{efec} = T_{t^*}^{pol}$. De esta manera a partir del mes t^* comienza a operar el polinomio de reajustabilidad tarifaria de la misma manera como lo venía haciendo históricamente.

Caso 2: Si $T_{t^*}^{pol} > T_{t^*-1}^{efec}$ la tarifa adulto efectiva del mes t^* queda determinada por la siguiente expresión $\rightarrow T_{t^*}^{efec} = T_{t^*-1}^{efec} + 10$. En el caso en que $T_{t^*}^{pol} = T_{t^*-1}^{efec}$ comienza a operar el polinomio de reajustabilidad tarifaria de la misma manera como lo venía haciendo históricamente. En caso contrario, en los meses sucesivos de manera trimestral ($t^* + 3$, $t^* + 6$,...) se seguirá utilizando la presente metodología.

Caso 3: Si $T_{t^*}^{pol} < T_{t^*-1}^{efec}$ existen dos posibles escenarios:

Caso 3.1: Si $C_{t^*-1} > 0$ la tarifa efectiva adulto $T_{t^*}^{efec}$ queda determinada por la siguiente expresión $T_{t^*}^{efec} = T_{t^*-1}^{efec}$. En los meses sucesivos ($t = t^* + 1, t^* + 2, \dots$) ocurrirá lo mismo (se mantendrá la tarifa) a menos que $C_{t-1} < 0$, en cuyo caso procede el caso 3.2 o a menos que $T_t^{pol} \geq T_{t-1}^{efec}$ en cuyo caso la tarifa adulta según polinomio se iguala con la tarifa efectiva $T_t^{pol} = T_t^{efec}$ y comienza a operar el polinomio de reajustabilidad tarifaria como lo venía haciendo históricamente.

Caso 3.2: Si $C_{t^*-1} \leq 0$ la tarifa efectiva adulto $T_{t^*}^{efec}$ queda determinada por la siguiente expresión $T_{t^*}^{efec} = T_{t^*-1}^{efec}$. En los meses sucesivos $t = t^* + 1, t^* + 2, \dots$ ocurrirá lo mismo (se mantendrá la tarifa) a menos que $T_t^{pol} > T_t^{efec}$ en cuyo caso la tarifa efectiva se mantendrá \$10 por debajo de la de polinomio hasta que C_t se vuelva positivo, en dicho caso la tarifa efectiva se iguala con la de polinomio y comienza a operar el polinomio de reajustabilidad tarifaria como lo venía haciendo históricamente.

En el evento en que, por cualquier causa, en aplicación de esta metodología, existieran saldos de cualquier monto o naturaleza, la diferencia deberá ser enterada – previamente efectuada la respectiva liquidación y comunicada por escrito al operador- al Ministerio o al Operador, según corresponda; debiendo en todo caso resguardarse la aplicación del principio de enriquecimiento sin causa, aplicable tanto a entidades públicas y privadas.

Para ello se ha previsto como exigencia para cursar los correspondientes decretos de transferencia a través de los que se ejecutará este programa especial, la suscripción por parte de los representantes legales de los respectivos operadores de una declaración jurada – cuyo formato se encuentra contenido en el anexo de este acto- la que tiene por finalidad explicitar el compromiso de dar cumplimiento estricto a la metodología de empalme tarifario que se aprueba mediante el presente acto; así como a destinar la totalidad de los recursos transferidos en función de dicha metodología a compensar los montos correspondientes a pagos de reajustes tarifarios no aplicados a contar del mes de octubre de 2019; autorizando, además, al Ministerio para que en el evento en que por cualquier causa y en aplicación de dicha metodología existieran saldos en favor del Ministerio, éstos puedan ser descontados del monto de los futuros subsidios a transferir.

En el caso en que pudiera existir un saldo en favor del Ministerio, por los efectos de la aplicación de un menor reajuste que aquel proyectado y dado que los plazos de vigencia de los instrumentos regulatorios actualmente vigentes prevén vigencias que exceden el año 2022, extendiéndose hasta por 7 años; cualquier eventual diferencia en los flujos compensados, podrá ser imputada al pago de subsidios futuros.

La presente metodología no será aplicada – en lo que respecta a la transferencia de compensaciones proyectadas para el año 2022- a aquellos operadores que tengan procesos administrativos en curso, que impliquen el eventual término anticipado del contrato.

ANÓTESE Y PUBLÍQUESE EN LA PÁGINA WEB WWW.DTPR.CL

ANEXO

Minuta Técnica
Compensación por Empalme tarifario 2022

En la actualidad, se encuentran vigentes 16 sistemas regulados de transporte público, que obedecen a diversas herramientas regulatorias correspondientes mayoritariamente a perímetros de exclusión del artículo 3° de la ley N° 18.696, programas especiales del artículo 5° de la ley N° 20.378 y condiciones de operación del artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212/1992; los que se enumeran a continuación:

Tabla N°1: Regulaciones vigentes a nivel regional.

Sistema	Regulación
Iquique	Perímetro de Exclusión
Tocopilla	Artículo 5° ley N° 20.378
Calama	Perímetro de Exclusión
Antofagasta	Perímetro de Exclusión
Quintero	Perímetro de Exclusión
Valparaíso	Perímetro de Exclusión
Rancagua	Condiciones de Operación 1° bis DS 212/1992
Linares	Perímetro de Exclusión
Concepción	Condiciones de Operación 1° bis DS 212/1992
Villarrica	Perímetro de Exclusión
Valdivia	Perímetro de Exclusión
Osorno	Perímetro de Exclusión
Castro	Perímetro de Exclusión
Quellón	Perímetro de Exclusión
Punta Arenas	Artículo 5° ley N° 20.378
Río Seco	Artículo 5° ley N° 20.378

En todas estas regulaciones se prevén mecanismos de reajuste periódicos de las tarifas, de acuerdo a la variación que presenten los diversos factores que componen los respectivos polinomios de reajustabilidad.

En general, la metodología de reajustabilidad tarifaria se compone de cuatro factores:

- Precio del Petróleo Diésel (PD).
- Índice Costo Mano de Obra Nominal (ICMO).
- Precio de Neumáticos (PN).
- Valor de la inversión adicional sobre el valor de Reposición del bus (INVA) o valor del dólar.

La variación de cada uno de los factores corresponde a la variación del factor j en el mes t respecto al valor del mismo factor j en el periodo de una cierta cantidad de meses anteriores. Por ejemplo en el caso de dos meses anteriores (t – 2), se tiene lo siguiente:

$$\Delta_{j,t} = \frac{V_{j,t} - V_{j,t-2}}{V_{j,t-2}}$$

Siendo j = PD, ICMO, PN e INVA, t el periodo mensual correspondiente, $V_{j,t}$ es el valor del factor j en el mes t y $\Delta_{j,t}$ es la variación porcentual del factor j en el mes t.

El reajuste de la tarifa adulto corresponde a su valor de un cierto periodo anterior, ponderado según la suma de las variaciones de los cuatro factores considerados y sus respectivos pesos relativos (α , β , γ y δ), según la estructura de costos del sistema de

transporte público mayor. En el caso en que la variación de los factores corresponda a dos meses anteriores, el reajuste de la tarifa corresponde a su valor de dos periodos anteriores ponderado según la suma de los cambios bimensuales de los factores considerados, tal como se muestra a continuación:

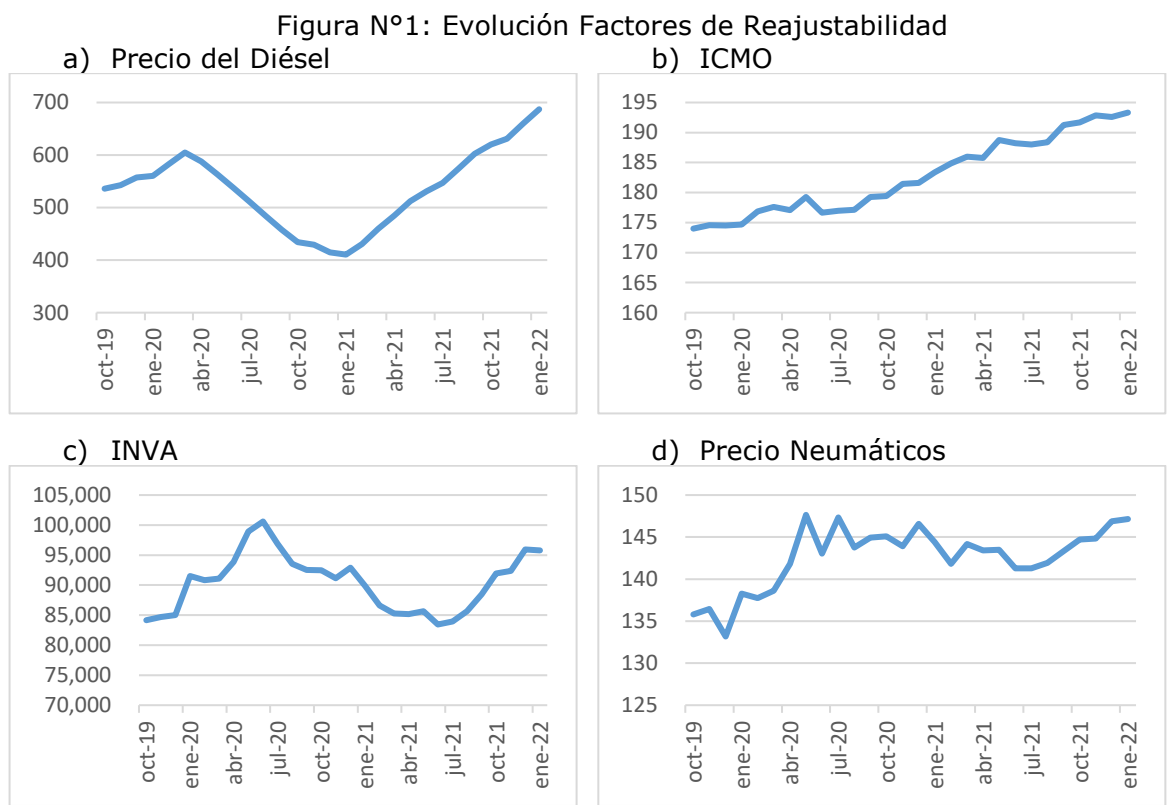
$$T_t = T_{t-2} \cdot (1 + (\alpha\% \cdot \Delta_{PD,t} + \beta\% \cdot \Delta_{ICMO,t} + \gamma\% \cdot \Delta_{PN,t} + \delta\% \cdot \Delta_{INVA,t}))$$

En donde:

T_t : es la tarifa máxima adulta vigente a partir del mes t y resultante del proceso de reajustabilidad.

T_{t-2} : es la tarifa máxima adulta en el periodo correspondiente a los dos meses que anteceden al periodo de cálculo mensual (t), donde $t \geq 2$.

Desde octubre de 2019 (último mes en que se aplicó el mecanismo de reajustabilidad tarifaria) a la fecha, los factores de reajustabilidad se han comportado tal como se puede apreciar en los siguientes gráficos:



Sin lugar a dudas, el indicador que más ha incidido en el valor de polinomio de la tarifa de transporte público ha sido el precio del diésel. Desde el mes de abril de 2020, a inicios de la pandemia del Covid-19, y hasta enero de 2021, este tuvo un comportamiento fuertemente a la baja (ver Figura N°1), el cual deprimió las tarifas máximas adulto dictadas por el polinomio, sin embargo, a partir de febrero de 2021, el indicador ha tenido un alza sostenida superior al 60% en once (11) meses, lo cual ha derivado en una fuerte alza de la tarifa máxima adulto dictada por el polinomio de reajustabilidad tarifaria. En cuanto al factor Índice de Costo de la Mano de Obra (ICMO), este ha mantenido su histórica tendencia al alza, mientras que el indicador que captura el valor de lo neumáticos ha sido más volátil (ver Figura N°1), sin embargo, su peso relativo dentro de las estructuras de costos de los sistemas es bajo. Finalmente, la inversión adicional sobre el valor de reposición de los buses (INVA), el cual es un indicador que está correlacionado casi de manera perfecta con el valor del dólar tuvo un comportamiento al alza en los primeros meses en que no se aplicaron los mecanismos de reajustabilidad tarifaria (ver Figura N°1), sin embargo, a partir de julio de 2020 el indicador evolucionó fuertemente a la baja, recuperando su comportamiento alcista recién a mediados de 2021.

En la actualidad, a diciembre de 2021, existen grandes diferencias entre la tarifa máxima

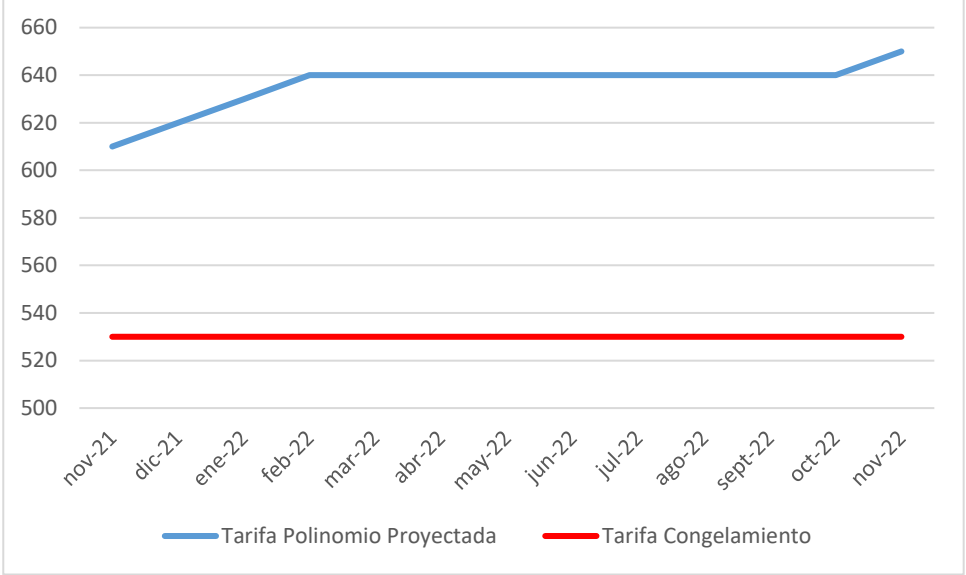
adulto que dicta el polinomio de reajustabilidad y la tarifa congelada en octubre de 2019. En la tabla N°2 se puede apreciar que estas diferencias se encuentran en torno a los 50 o más pesos, e inclusive sobre 100 pesos en algunos casos.

Tabla N°2: Tarifa Máxima Adulto según polinomio.

Sistema	Tramos	Tarifa Congelada	Tarifa dic-21 (polinomio)	Dif. Polinomio diciembre vs Congelada
Iquique	Alto Hospicio Local	420	490	70
	Iq. Local	560	660	100
	Iq - A. H.	640	750	110
Tocopilla	-	340	430	90
Calama	-	480	530	50
Antofagasta	-	590	650	60
Valparaíso	Local	380	460	80
	Cerro Plan	450	540	90
	Directo	770	920	150
Rancagua	UN100/UN600	490	570	80
	UN200 - UN500	440	510	70
Linares	-	450	550	100
Concepción	-	530	620	90
Villarrica	-	470	540	70
Valdivia	Interior	500	550	50
	Niebla	650	750	100
Castro	Línea 1	390	460	70
	Línea 2	390	450	60
Quellón	-	400	420	20
Punta Arenas	-	330	400	70

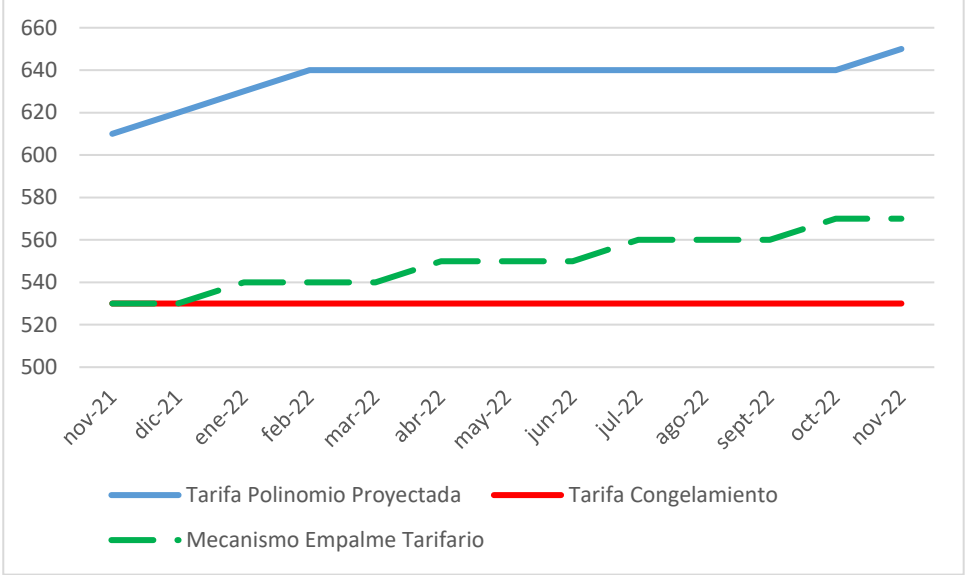
Dada la volatilidad de las condiciones de la economía mundial se hace sumamente complejo poder proyectar de manera relativamente precisa lo que ocurrirá con los factores de reajustabilidad de aquí a fines del año 2022. Es por ello que se genera un escenario de simulación en donde suponemos que la mayoría de los factores de reajustabilidad alcanzan un nivel de estabilidad a partir de enero de 2022, con la salvedad del ICMO, el cual mantiene su tendencia alcista histórica. En la Figura N°2 se puede apreciar la evolución de la diferencia entre la tarifa que dicta el polinomio de reajustabilidad proyectado y la tarifa congelada, en el caso de mantenerse la no aplicación de los mecanismos de reajustabilidad tarifaria, para un caso específico (sistema de Gran Concepción). Cabe mencionar que, de no haber un mecanismo de reajustabilidad tarifaria alternativo o dicho de otra manera un mecanismo de empalme tarifario, y dadas las proyecciones que se tienen de los factores de reajustabilidad, la diferencia entre la tarifa que dicta el polinomio y la tarifa de congelamiento solo se irá haciendo cada vez mayor con el paso del tiempo. Dada la proyección realizada de los factores de reajustabilidad tarifaria en gran parte del año 2022 se tendrían diferencias tarifarias del orden de \$110, mientras que a fines de 2022 estas diferencias ascenderían a \$120.

Figura N°2: Proyección Tarifa Máxima Adulto según polinomio del Gran Concepción.



Dada las grandes diferencias que se proyectan para fines de 2022 (ver Figura N°2) entre la tarifa máxima adulta de polinomio y la tarifa de congelamiento, es necesario generar un mecanismo de reajustabilidad alternativo que intente empalmar, o, dicho de otra manera, hacer converger ambas curvas, pero que al mismo tiempo no genere alzas demasiado abruptas de la tarifa efectiva que percibe el usuario. En la figura N°3 se aprecia que es lo sucedería en el caso de establecer un mecanismo de empalme tarifario consistente en alzas de \$10 trimestrales a partir de enero de 2022 para el sistema de Gran Concepción. En dicha figura se aprecia que un año la tarifa aumentaría del orden de \$40, pasando de \$530 a \$570, sin embargo, a fines de 2022 aun existirían diferencias entre la tarifa de polinomio y la tarifa efectiva, del orden de \$80, no lográndose en 2022 un empalme tarifario.

Figura N°3: Tarifa Adulto según Mecanismo de Empalme Tarifario y Proyección Tarifa Máxima Adulto según polinomio del Gran Concepción.



Así las cosas, si tomamos, por ejemplo, el caso del Perímetro de Exclusión que opera actualmente en el Gran Valparaíso, la Resolución N° 1745 de 2019, de este Ministerio define una metodología de reajustabilidad aplicable a la tarifa; contenida en el punto 3.7.2 y que señala "(..) Al inicio de la operación y cada dos meses, la tarifa máxima será reajustada, el día 15 del mes que corresponde". Ello, en conformidad a la metodología que se establece en los puntos que el mismo texto citado define.

Estas reglas sobre reajustabilidad tarifaria se entienden incorporadas en los contratos de adscripción a los perímetros de exclusión, de prestación de servicios de transportes o en las condiciones de operación que rigen en los periodos que median entre licitaciones.

En consecuencia, la reajustabilidad tarifaria no es sino un efecto de los instrumentos contractuales y regulatorios vigentes entre el Ministerio y los Operadores, que se traduce en derechos y obligaciones correlativas que nacen para ambos contratantes y que han de entenderse incorporados al patrimonio de cada una ellas; no obstante que su cuantía quedará supeditada a los valores vigentes para cada uno de los factores del polinomio de reajustabilidad a la época del cálculo.

Sin embargo, 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; 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, la Autoridad de Transportes ha debido adoptar medidas extraordinarias, una de las cuales ha sido la no aplicación de la metodología de reajuste tarifario, manteniéndose así sin variación el valor de la tarifa de transporte público urbano remunerado de pasajeros en los sistemas de transporte público de pasajeros indicados en la tabla precedente.

Por otra parte, la pandemia ha provocado –entre otros efectos económicos- notorias presiones inflacionarias que han implicado un aumento en el costo de bienes y servicios básicos; por lo que se ha definido generar un mecanismo de empalme tarifario que suavice las alzas abruptas de la tarifa de transporte público, incorporándose una proyección de reajuste para el periodo que va entre los meses de noviembre de 2021 y agosto 2022, en el cálculo de los montos compensatorios que se transferirán a los operadores y que se indican en la siguiente tabla:

Tabla N°3: Montos de Compensación por mecanismo de empalme tarifario.

Sistema	Monto Compensación (\$)
Iquique	1.038.533.839
Tocopilla	6.545.625
Calama	227.632.456
Antofagasta	3.117.779.266
Valparaíso	7.116.672.518
Rancagua	661.154.010
Linares	289.754.607
Concepción	7.177.725.155
Villarrica	50.309.920
Valdivia	764.763.900
Castro	69.952.568
Quellón	7.786.980
Punta Arenas	101.677.983
Nivel Nacional	20.630.288.827

Cabe mencionar que estos montos corresponden a la multiplicación entre: i) la diferencia de la tarifa de polinomio y la tarifa de empalme, ii) la demanda de cada sistema y iii) un factor de ajuste que intenta capturar la menor demanda y operación de los servicios de transporte producto del impacto de la pandemia del Covid-19.

Ante este escenario es necesario, en el marco del artículo 5° de la Ley N° 20.378, crear un “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.

Mediante este programa especial se busca enfrentar las diferencias existentes entre las tarifas vigentes actualmente (sin aplicación de polinomio de reajustabilidad) y aquellas que debieran estar vigentes (ver Tabla N°2).

Dadas las grandes diferencias que se proyectan para fines de 2022 (ver Figura N°2 de Minuta) entre la tarifa máxima adulta de polinomio y la tarifa de congelamiento, es necesario generar un mecanismo extraordinario de reajustabilidad que intente empalmar ambas curvas; pero que al mismo tiempo cumpla con las principales finalidades de un sistema tarifario de servicios regulados, a saber, que las alzas de tarifa posean periodicidad en cuanto a los tiempos de aplicación y progresividad en cuanto a su monto; de modo tal que no se produzcan alzas de tarifa abruptas que, en definitiva puedan impedir o restringir el acceso de los usuarios a los servicios de transporte público.

Atendidos los riesgos que implica el proceso de descongelamiento tarifario tanto para la estabilidad de precios de la tarifa de los servicios de transporte público regional, como para el equilibrio financiero de los contratos y por ende, para la continuidad de los servicios y el acceso de los usuarios a estos; se deberá implementar, en ejercicio de las facultades legales establecidas en el artículo 5° de la ley N° 20.378, un programa especial de empalme tarifario para el año 2022 y aprobar la metodología correspondiente para su ejecución.

En este sentido, se ha tenido presente que este programa especial cumple con los parámetros establecidos al efecto en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 4/2010, citado en el Visto, que "Reglamenta el Programa de Apoyo al Transporte Regional", y que señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, implementa este Programa – y sus subprogramas asociados - determinando los proyectos de subsidio que corresponde ejecutar, sobre la base de criterios de impacto y, o rentabilidad social.

En efecto, la determinación de este proyecto que tiene por objeto asegurar la estabilidad tarifaria a nivel regional, específicamente de los servicios de transporte público urbano de pasajeros, cumple con la finalidad principal de la política pública que hay tras el Programa de Apoyo al Transporte Regional, que es favorecer el transporte público; cuestión que implica también adoptar medidas tendientes a evitar efectos que puedan desincentivar el uso del mismo o impedir un acceso igualitario a este para todas las personas en casos en que el valor de la tarifa puede llegar a convertirse en una barrera para aquellos grupos de menores ingresos.

En el análisis del impacto y rentabilidad social de este programa especial, se han tenido presente los siguientes antecedentes:

a. Efectos provocados por la contingencia nacional (estallido social y pandemia COVID-19) en la economía nacional e individual de los usuarios de servicios de transporte público.

La pandemia del Covid-19 ha mermado fuertemente el ingreso de los hogares del país, en especial de aquellos que pertenecen a los deciles de más bajo ingreso. Es por ello que actualmente existe un Ingreso Familiar de Emergencia que ha ido en ayuda de muchos de estos hogares. De la misma manera, y dado que en general el transporte público mayor es utilizado relativamente más por personas pertenecientes a los deciles de más bajos ingresos, no es consistente aumentar la tarifa de transporte público, al menos mientras se mantenga el Ingreso Familiar de Emergencia.

A lo anteriormente expuesto debe agregarse que, a esta fecha no existe certeza de cuándo será posible eliminar todas las medidas extraordinarias de apoyo financiero; atendidas las condiciones de volatilidad que ha presentado la economía nacional e internacional en el último período, así como las presiones inflacionarias que han afectado los precios de una serie de bienes y servicios de primera necesidad.

En este contexto, se ha proyectado como fecha para iniciar la aplicación de un mecanismo de reajustabilidad tarifaria extraordinario y transitorio **a partir del primer semestre de 2022, puntualmente en el mes de enero de dicha anualidad.**

b. Necesidad de contar con una metodología de empalme tarifario, que evite un alza abrupta de las tarifas.

Por otro lado, según los antecedentes entregados por la DTPR, se requiere salvaguardar la estabilidad tarifaria, implementando una metodología extraordinaria y transitoria de "empalme tarifario"; que tenga por finalidad lograr que la tarifa efectiva progresivamente converja a la tarifa del polinomio de reajustabilidad establecido en las regulaciones actualmente vigentes.

Esto, con el fin último de resguardar la universalidad de acceso a los servicios de transporte público de la población, especialmente de aquellos deciles de menores ingresos y la continuidad de los servicios, a través del equilibrio financiero de los contratos y prestaciones de los operadores.

c. Necesidad de adoptar medidas extraordinarias tendientes a resguardar el equilibrio financiero de los contratos y prestación de servicios de transporte público.

Este mecanismo de reajustabilidad extraordinario implica que el empalme entre la tarifa efectiva de los sistemas y la tarifa de polinomio se dará de manera gradual y progresiva, lo que implica la necesidad de generar un mecanismo de compensación en favor de los operadores, que subsane la diferencia en sus ingresos producto de la necesidad de aplazar la aplicación del polinomio de reajustabilidad tarifaria; de forma tal de resguardar las proyecciones de ingreso de los operadores y de mantener el equilibrio financiero de sus contratos.

Dicha compensación preliminarmente corresponde a la multiplicación entre: i) la diferencia entre la tarifa de polinomio dictada según los supuestos establecidos en el considerando anterior y la tarifa efectiva de cada sistema, ii) la demanda de cada sistema y iii) un factor de ajuste que captura la menor demanda y oferta causada por la pandemia del Covid-19.

En consecuencia, considerando estos tres elementos, un mecanismo extraordinario y transitorio de empalme tarifario permitirá asegurar el acceso a los servicios de transportes público del país que son parte de sistemas regulados, manteniendo por una parte la estabilidad tarifaria y por otra compensando los reajustes no aplicados y su proyección para el año 2022; generando así un claro impacto social positivo en los usuarios – actuales y potenciales- de servicios de transporte público urbano de pasajeros, fomentando en última instancia el uso de la red de transporte público en tanto su costo sea accesible y sus alzas tarifarias progresivas y periódicas.

Lo anterior, avalado por el compromiso que adquieren los operadores de incorporar los efectos del otorgamiento del subsidio de la Ley N° 20.378 – incluyendo este respaldo a compensaciones futuras -en las tarifas que serán cobradas a los usuarios entre noviembre de 2021 y agosto 2022.

Por otra parte y el caso de existir diferencias entre los montos de compensación proyectados y los efectivos, dichas diferencias deberán ser enteradas – previamente efectuada la respectiva liquidación y comunicada esta por escrito al operador- al Ministerio o al operador, según corresponda; debiendo en todo caso resguardarse el cumplimiento del principio de enriquecimiento sin causa, aplicable tanto a entidades públicas y privadas.

Para ello se ha previsto como exigencia para cursar los correspondientes decretos de transferencia a través de los que se ejecutará este programa especial, la suscripción por parte de los representantes legales de los respectivos operadores de una declaración jurada – cuyo formato se encuentra contenido en el anexo de este acto- la que tiene por finalidad explicitar el compromiso de dar cumplimiento estricto a la metodología de empalme tarifario que se aprueba mediante el presente acto; así como a destinar la totalidad de los recursos transferidos en función de dicha metodología a compensar los montos correspondientes a pagos de reajustes tarifarios no aplicados a contar del mes de octubre de 2019; autorizando, además, al Ministerio para que en el evento en que por cualquier causa y en aplicación de dicha metodología existieran saldos en favor del Ministerio, éstos puedan ser descontados

del monto de los futuros subsidios a transferir.

Cumple indicar que en el caso en que pudiera existir un saldo en favor del Ministerio, por los efectos de la aplicación de un menor reajuste que aquel proyectado, dado que los plazos de vigencia de los instrumentos regulatorios actualmente vigentes prevén vigencias que exceden el año 2022, extendiéndose hasta por 7 años; cualquier eventual diferencia en los flujos compensados, podrá ser imputada al pago de subsidios futuros.

En síntesis, la implementación de este "Programa Especial de Empalme Tarifario 2022" se concretará mediante la incorporación de una suma suplementaria en las transferencias que se realicen en el próximo periodo y que se asocia a las compensaciones de reajustes aplicables entre los meses de noviembre de 2021 y agosto de 2022; monto que será calculado de acuerdo a los términos previstos en la metodología que se aprobará.

Para estos efectos, los operadores a través de sus respectivos representantes legales suscribirán, tal como ya se indicó, un compromiso de cumplir con cada uno de los puntos previstos en la metodología, destinándose la totalidad de los recursos percibidos a la mantención de la estabilidad tarifaria durante la aplicación de la metodología de empalme tarifario y al resguardando del equilibrio financiero de los contratos y prestaciones ejecutadas.

Conforme lo anteriormente expuesto a continuación se crea un programa especial del artículo 5° de la Ley N° 20.378 denominado "Programa Especial de Empalme Tarifario 2022", cuya finalidad es resguardar la estabilidad tarifaria, el equilibrio financiero de los contratos y prestaciones de servicios de transporte; asegurando la continuidad de servicios y el acceso de los usuarios, actuales y potenciales, a aquellos, en las distintas zonas reguladas que se indican en este acto.

Todo ello, en ejecución de los principios generales que regulan el ejercicio de las funciones públicas, especialmente los principios de servicialidad y de continuidad de los servicios públicos, contemplados en el artículo 1° de la Constitución Política; así como de lo previsto en los artículos 3° de la ley N° 18.575, que señala que los órganos públicos deben satisfacer las necesidades de la población de un modo regular, continuo y permanente; y de lo señalado en el artículo 5° del mismo texto legal, que indica que las autoridades deben organizar los medios de que disponen, para lograr la debida, eficiente y eficaz ejecución de sus funciones.

Finalmente, se ha tenido especialmente presente la expresión concreta del principio de Servicialidad del Estado en el ámbito del transporte público, que toma la forma de "Continuidad de los Servicios de Transporte Público", el que cuenta con una expresa consagración legal, en la ley N° 18.696, que lo regula en su artículo 3°, señalando:

"(...) El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adoptará las medidas necesarias para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público y resguardar los derechos de los usuarios de dichos servicios, así como los de los trabajadores (...)".

DECLARACIÓN JURADA NOTARIAL

En _____ (ciudad), a ____ de diciembre de 2021, yo, _____
(individualización de la persona natural), R.U.T. N° _____,
(profesión o actividad), con _____ (Domicilio), en representación de
_____ (Razón Social Operador de Transporte), R.U.T. N° _____
según consta en Escritura Pública otorgada con fecha _____ (dd/mm/aaaa),
en la Notaría de _____, vengo en declarar bajo juramento que:

Por este acto, asumo la obligación de dar cumplimiento estricto a lo establecido en Resolución Exenta N° _____, de 2021 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba una metodología extraordinaria y transitoria de reajustabilidad tarifaria denominada "Metodología de Empalme Tarifario 2022"; comprometiéndome a que la totalidad de los recursos transferidos en función de dicha metodología, serán destinados a compensar los montos correspondientes a pagos de reajustes tarifarios no aplicados a contar del mes de octubre de 2019.

Asimismo, en el evento en que, por cualquier causa, en aplicación de la Metodología de Empalme Tarifario 2022 existieran saldos en favor del Ministerio, autorizo a que dichos montos sean descontados del monto de subsidio a transferir.

La presente declaración se realiza respecto de todos los vehículos que a la fecha de suscripción del presente instrumento estén inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público a nombre de _____ (Razón Social Operador de Transporte).

Firma

(Nombre)

(Nombre de la empresa a la que representa si es persona jurídica)

NOTARIO QUE AUTORIZA

En el caso en que por razones asociados a la situación de alerta sanitaria por COVID-19, quien suscriba la declaración no pueda autorizar la firma ante un notario público, deberá indicarlo a continuación:

Me encuentro imposibilitado de autorizar esta declaración jurada ante un notario público, por razones de:

1. Pertenecer a un grupo de riesgo ☐

2. Otras (indicar) _____

Declaro que la información señalada es fidedigna, quedando sujeto a lo dispuesto en el artículo 210 del Código Penal.

FIRMA

RUT

En representación de _____
(Sólo si procede).

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
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL ANTOFAGASTA - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL BIO – BIO - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL GRAL. B. OHIGGINS - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LA ARAUCANIA – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS LAGOS – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL LOS RIOS – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAGALLANES Y LA ANTARTICA CHILENA – OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL MAULE - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA - OFICINA DE PARTES
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL VALPARAISO – OFICINA DE PARTES



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

408929

E183039/2021