



**MODIFICA RESOLUCIÓN EXENTA N° 1848 DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE APRUEBA CONDICIONES DE OPERACIÓN, REQUISITOS Y OTRAS EXIGENCIAS QUE EXPONE DE PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN DE LA LEY N° 18.696, ESTABLECIDA EN LA CONURBACIÓN IQUIQUE-ALTO HOSPICIO.**

**VISTO:** Lo dispuesto en la Ley N° 18.696, Ley N° 19.040; Ley N° 18.059; Ley Orgánica N° 18.575, 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° 18.696; la Ley N° 20.378; la Ley N° 20.696; la Ley N° 21.289, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2021; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones Exentas N° 924 de 2017, N° 1848, de 2019, N° 977 y 1782, ambas de 2020, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 7, del 2019, de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

**CONSIDERANDO:**

**1°** Que, entre las herramientas específicas que el ordenamiento jurídico contempla, y que permiten que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda alcanzar la meta de ordenar y regular los servicios de transporte público remunerados de pasajeros, se encuentra el Perímetro de Exclusión, que consagra el artículo 3° de la Ley N° 18.696, el cual consiste en la determinación de un área geográfica en la que se exige, a todos los servicios de transporte público que operen en la respectiva área y por un plazo determinado, el cumplimiento de ciertas condiciones de operación y de utilización de vías, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras.

**2°** Que, dentro del contexto antes descrito, mediante Resolución Exenta N° 924, de 2017, citada en el Visto, se estableció un Perímetro de Exclusión en la conurbación Iquique- Alto Hospicio, cuyas Condiciones de Operación se aprobaron mediante la Resolución Exenta N° 1848, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y fueron modificadas por las Resoluciones Exentas N° 977 y 1782, ambas del mismo Ministerio.

**3°** Que, dentro de las Condiciones de Operación referidas en el considerando anterior, se establecieron en el punto 8.2 situaciones que constituyen incumplimientos y sus sanciones asociadas. Específicamente, en su párrafo tercero se estableció:

*"Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y Caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes, previo proceso administrativo, en el caso de que se verifique cualquiera de los incumplimientos de contrato que se indica en la tabla expuesta a combinación".*

Lo anterior implica, que en caso de incurrir en alguna de las conductas que se describen a continuación, se deben aplicar las sanciones tanto de Cancelación del Servicio, como la de Caducidad del Contrato.

**4°** Que, el Perímetro de Exclusión establecido en la conurbación Iquique-Alto Hospicio, es operado por 6 unidades de negocio; cada una de las cuáles, está integrada por una cantidad de servicios que varían entre 1 y 7. En este sentido, cabe precisar que, cada unidad de negocio que presta servicios dentro del área regulada presenta realidades distintas, debido a la extensión y características particulares de cada uno de los servicios que la componen y no resulta comparable el mal funcionamiento de un servicio dentro de una unidad de negocio compuesta por un servicio, que aquella unidad de negocio compuesta por 7 servicios. En otras palabras, el porcentaje de incumplimiento en una unidad de negocio compuesta por un servicio equivale a un 100%; mientras en aquella unidad de negocio compuesta por 7 servicios, el mal funcionamiento de uno de aquellos, implica un porcentaje de incumplimiento, ascendente a un 14,3%; debiendo considerar que en términos hipotéticos, el resto de los servicios podría funcionar en términos suficientes e incluso óptimos, dando cumplimiento al objetivo del establecimiento del Perímetro de Exclusión, al elevar efectivamente los estándares existentes, de manera previa a su entrada en vigencia.

De acuerdo a lo anterior, resulta necesario establecer un criterio objetivo, dado por un número máximo de cancelación de los servicios asignados, que den término a la prestación de servicios por parte de la Unidad de Negocios en la zona regulada.

En efecto, de acuerdo a lo informado por la Unidad de Desarrollo Urbano, de la División de Transporte Público Regional, de la Subsecretaría de Transportes, en Minuta "Modificación Cancelación de Servicios y Caducidad de Contrato, Julio de 2021":

***"Minuta Modificación Cancelación de Servicios y Caducidad de Contrato, Julio de 2021.***

***I. Aclaraciones***

*1. De los incumplimientos y sus sanciones.*

*Las infracciones gravísimas dan lugar a la Cancelación del Servicio del Registro Nacional de Servicios de Transporte de Personas (RNSTP). Como las Unidades de Negocio pueden tener más de un servicio asociado, la cancelación de un servicio no necesariamente implica el término anticipado del contrato con la Unidad de Negocio. Es por ello que en las Condiciones de Operación se establece que: "Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del Contrato por parte de la Subsecretaría de Transportes...", en donde el "y/o" da cuenta de lo explicado anteriormente.*

Definir que por la cancelación de un servicio se debe caducar el contrato completo con la Unidad de Negocios no es razonable ya que existen muchos casos de servicios que representan un porcentaje muy menor de la flota total de sus respectivas Unidades de Negocio. Sin embargo, la sanción de cancelación del servicio sin ir aparejada del término anticipado del contrato con la Unidad de Negocios también es problemática ya que podría generar el incentivo a incumplir los servicios que son menos rentables desde el punto de vista económico. Es por ello que se establece que cuando la cantidad de servicios cancelados corresponde a un cierto porcentaje de la flota total de la Unidad de Negocio, necesariamente se deberá poner término anticipado al contrato entre el MTT y el operador. De esta forma se alinean incentivos, y la empresa no descuida la operación de los servicios que son menos rentables desde la óptica económica, pero que socialmente son relevantes. Cabe mencionar que se utiliza flota y no directamente servicios como criterio de caducidad de contrato porque el tamaño de una empresa operadora se encuentra dado por su flota y no por el número de sus servicios, de hecho, las economías de escala de una empresa pasan por el tamaño de su flota, mientras que el número de servicios da cuenta de las economías de diversidad, es decir, la conveniencia de servir más de un par Origen-Destino.

En este contexto, se define que los porcentajes de flota que llevan a la caducidad del contrato varían en función del tamaño de las diferentes Unidades de Negocio, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Tabla N°1: Criterio de caducidad de contrato.

Flota Mínima	Porcentaje de la flota que lleva a caducidad del contrato
1 - 25	40%
26 - 50	50%
51-100	60%
101-250	70%
251 o más	80%

Con estos porcentajes, en el caso de no caducar contrato, se asegura que siempre quedará una empresa operadora en el sistema con un tamaño tal que podrá aprovechar las economías de escala propias de los sistemas de transporte público. Definir un porcentaje superior a los mostrados en la tabla conlleva la existencia de empresas ineficientes operacionalmente y con importantes desequilibrios económicos que alterarían las condiciones de prestación del servicio.

## Anexo

En el presente anexo se realiza una aplicación del criterio de caducidad de contrato para el sistema de transporte público de Iquique – Alto Hospicio.

En la actualidad existen 6 Unidades de Negocio en el sistema de Iquique - Alto Hospicio. En la siguiente tabla se pueden apreciar los diferentes servicios de cada Unidad con su respectiva flota mínima asociada:

Tabla N°2: Descripción Sistema Iquique – Alto Hospicio.

Unidad de Negocio	Servicio	Flota Mínima
UN01	1	22
	121	20
	400	21
	500	10

	121C	4
	1A	17
	1B	20
UN02	33	18
	3A	7
	3B	18
	3C	24
	3Z	5
UN03	5	13
	9	15
	10	17
	APB	4
UN04	4	12
	7	12
	17	13
	94	3
UN05	6	15
UN06	18	17

Al aplicar el criterio de caducidad de contrato definido en la Tabla N°1 se tiene lo siguiente para el sistema:

Tabla N°3: Criterio Caducidad Contrato Iquique – Alto Hospicio.

Unidad de Negocio (UN)	Criterio caducidad		
	Porcentaje	Flota correspondiente	Flota Restante
UN01	70%	80	34
UN02	60%	43	29
UN03	50%	24	25
UN04	50%	20	20
UN05	40%	6	9
UN06	40%	7	10

Como se puede notar en la columna "Flota Restante" de la Tabla N°3, los tamaños de las empresas operadoras tienden a un mejor aprovechamiento de las economías de escala con empresas eficientes operacionalmente sin alteraciones de las condiciones de prestación del servicio.

Finalmente, se analiza la relación entre la cancelación de servicios y caducidad de contrato para el caso del sistema de transporte público de Iquique – Alto Hospicio. Como las Unidades de Negocio con flota mínima menor a 25 buses tienen sólo un servicio asociado, la cancelación del servicio es equivalente a caducar contrato. En las UN03 y UN04 la caducidad procederá cuando se cancelen a lo menos 2 servicios de los 4 que poseen. En la UN02 la caducidad de contrato procederá necesariamente cancelando al menos 3 de sus 5 servicios. En la UN01 se deben cancelar al menos 4 de sus 7 servicios para poder caducar el contrato de la Unidad de Negocios completa. Como ya se estableció anteriormente, no existe una relación estricta entre número de servicios y tamaños de flota, sin embargo, este análisis se realiza para tener una idea de lo que acontecería en la práctica, a modo de referencia".

5° Que, por otra parte, en el primer párrafo del literal b) "De la amonestación por escrito de carácter grave", del ya referido punto 8.2 de las Condiciones de Operación; por un error de copia, se indicó que "Podrá proceder la sanción de amonestación por escrito de carácter grave por parte de la Secretaría Regional o de la Subsecretaría de Transportes, según corresponda, previo proceso administrativo (...)"; en circunstancias de que este

tipo de amonestaciones, son aplicados por la Secretaría Regional, pudiendo únicamente la Subsecretaría de Transportes, conocer de las mismas con ocasión de la interposición de los correspondientes recursos administrativos.

Por lo anterior, corresponde efectuar la procedente rectificación, de modo de clarificar que este tipo de sanciones, deberán ser aplicadas por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

**6°** Que, atendido lo expuesto y específicamente, a la necesidad de entregar claridad y uniformar los procedimientos sancionatorios, se procederá a realizar las modificaciones y rectificaciones al punto 8.2 de las Condiciones de Operación.

#### **RESUELVO:**

**1° MODIFÍCASE** el punto 8.2 de las Condiciones de Operación aprobadas por Resolución Exenta N° 1848 de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo a lo que se indicará en los literales siguientes:

**a) ELIMÍNASE** el párrafo tercero del punto 8.2, de las Condiciones de Operación.

**b) INCORPÓRANSE** en el literal a) "De la cancelación", del punto 8.2, de las Condiciones de Operación y antes de la tabla, los siguientes dos párrafos:

Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes, previo proceso administrativo, en el caso de que se verifique cualquiera de los incumplimientos de contrato que se indican en la tabla expuesta.

No obstante lo anterior, en aquellos casos en que la flota de los servicios cancelados supere un cierto porcentaje de la flota mínima de la Unidad de Negocio, necesariamente deberá aplicarse la caducidad del contrato. Los porcentajes de flota que llevan a la caducidad del contrato serán definidos en función del tamaño de la Unidad de Negocio, tal como se muestra a continuación:

Flota Mínima	Porcentaje de la flota mínima de la unidad de negocio que lleva a caducidad del contrato
1 - 25	40%
26 - 50	50%
51-100	60%
101-250	70%
251 o más	80%

**c) ELIMÍNASE** del primer párrafo del literal b), "De la amonestación por escrito de carácter grave", del punto 8.2 de las Condiciones de Operación", el siguiente texto:

"o de la Subsecretaría de Transportes, según corresponda".

**2° NOTIFÍQUESE** el presente acto administrativo a los responsables de servicios que operen en el marco del Perímetro de Exclusión de la conurbación de Iquique Alto Hospicio.

**3° PUBLÍQUESE** el presente acto administrativo en el sitio web (<http://www.dtp.r.gob.cl>).

**ANÓTESE Y NOTIFÍQUESE**

**Distribución:**

GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
DIVISION LEGAL  
DIVISION DE TRANSPORTE PUBLICO REGIONAL  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA  
SECRETARIA REGIONAL MINISTERIAL TARAPACA - OFICINA DE PARTES  
SUBTRANS – 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.

301428

E98691/2021