

CONTRALORIA GENERAL
OFICINA GENERAL DE PARTES
15 ENE 2020

DIVISION DE INFRAESTRUCTURA
Y REGULACION
MRS
CCS
15 ENE 2020

MODIFICA CONDICIONES DE OPERACIÓN APROBADAS POR RESOLUCIONES EXENTAS N° 1219 Y N° 1248, DE 2015, MODIFICADAS POR RESOLUCIONES EXENTAS N° 2907, DE 2015; N° 1355, DE 2016; N° 2280, DE 2016; N° 3256, DE 2016; N° 366, DE 2017, N° 899, DE 2018, N° 1680, DE 2018, N° 101, DE 2019, TODAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, Y POR RESOLUCIONES N° 51 Y N° 55, DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES Y MINISTERIO DE HACIENDA

RESOLUCIÓN N° 65

SANTIAGO 27 DIC 2019

TOMADO RAZÓN
CON ALCANCE
17 ENE 2020
Contralor General de
la República (S)

1592.

VISTOS: La Ley N° 18.696; los Decretos con Fuerza de Ley N° 343, de 1953, y N° 279, de 1960, ambos del Ministerio de Hacienda; el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior; la Ley N° 18.059; el Decreto con Fuerza de Ley N° 1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; la Ley N° 19.880, sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; la Ley N° 20.378, que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución Exenta N° 1219, de 2015, que establece y aprueba condiciones específicas de operación y utilización de vías para servicios de transporte público de pasajeros mediante buses de la Unidad de Negocio N° 7; la Resolución Exenta N° 1248, de 2015, que aprueba la aceptación de la empresa Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A.; la Resolución Exenta N° 2907, de 2015, que modifica la Resolución Exenta N° 1219 de 2015; la Resolución Exenta N° 1355, de 2016, que modifica las Resoluciones Exentas N° 1219 y N° 1248 de 2015; la Resolución Exenta N° 2280, de 2016, que aprueba el acta de acuerdo y cierre del proceso de revisión programada y modifica ficha técnica aprobada por Resolución Exenta N° 1355, de 2016; la Resolución Exenta N° 3256, de 2016, que renueva condiciones de operación por el periodo que indica, modificada por Resolución Exenta N° 366, de 2017; la Resolución Exenta N° 899, de 2018, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba el Acta de Acuerdo y Cierre del proceso de revisión excepcional de la Unidad de Negocio N° 7 y modifica Ficha Técnica aprobada por Resolución Exenta N° 3256, de 2016; la Resolución Exenta N° 1680, de 2018, que renueva condiciones de operación por el periodo que indica; la Resolución Exenta N° 101, de 2019, que aprueba el Acta de Acuerdo y Cierre del proceso de revisión programada de la Unidad de Negocio N° 7 y modifica Ficha Técnica aprobada por Resolución Exenta N° 1680, de 2018, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 51, de 2019, que aprueba el Acta de Acuerdo y Cierre del proceso de revisión excepcional que indica, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; la Resolución N° 55, de 2019, que renueva y modifica condiciones de operación por el periodo que indica, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda; las Resoluciones N° 7 y N° 8, de 2019, de la Contraloría General de la República, y la demás normativa imperante.

CONSIDERANDO:

1° Que por Resolución Exenta N° 1219, de 2015, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, estableció condiciones específicas de operación y de utilización de vías aplicables a los servicios urbanos de transporte público de pasajeros prestados mediante buses correspondientes a la denominada Unidad de Negocio N° 7, conforme a lo dispuesto en el artículo 1° bis del Decreto Supremo N° 212, citado en el Visto. Asimismo, mediante Resolución Exenta N° 1248, de 2015, el Ministerio aprobó la aceptación formulada por la empresa Servicio de

Transporte de Personas Santiago S.A. para la asunción de la calidad de Prestador de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Zona F (Unidad de Negocio N° 7) del Sistema de Transporte Público de Santiago (en adelante, el Sistema), bajo el régimen de condiciones de operación, calidad que comenzó a ostentar a partir del 1° de junio de 2015.

2° Que, la referida Resolución Exenta N° 1219 fue modificada mediante las Resoluciones Exentas N° 2907, de 2015; N° 1355, N° 2280 y N° 3256, de 2016; N° 366, de 2017; N° 899 y N° 1680, de 2018; y N° 101, de 2019, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y por las Resoluciones N° 51 y N° 55, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda.

3° Que, las masivas protestas que se han realizado en todo el país desde el 18 de octubre de 2019, y los daños que se han verificado en la propiedad pública y privada, han impactado el desarrollo normal de las actividades de la ciudad de Santiago y en el transporte público, el que se ha visto expuesto a trastornos operacionales del alcance mayor y, de manera concomitante, se ha visto afectado por una baja significativa en las transacciones realizadas, debido a la evasión y a la reducción de los rangos horarios para la prestación de los servicios.

4° Que, en relación con lo señalado en el considerando precedente, el artículo 3 terdecies de la Ley N° 18.696 establece que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores.

5° Que, en ese mismo sentido, la sección 7.1 de las Condiciones de Operación, que establece las directrices de las condiciones económicas de aquellas, señala que dichas Condiciones de Operación deben velar por el equilibrio económico como eje fundamental para garantizar la continuidad del servicio.

6° Que, si bien las Condiciones de Operación han fijado un marco y modelo conforme al cual se reconocen y consagran determinados mecanismos que permiten materializar los principios y directrices expuestos, dicha regulación supone la existencia de un marco operacional en condiciones de normalidad. De ahí que, frente a la situación a que se ha hecho referencia en el considerando tercero, cuyos efectos e impacto sobre el Sistema han sobrepasado cualquier estimación o experiencia previa, ha surgido la necesidad de incorporar algún mecanismo que permita al Ministerio, frente a situaciones de excepcionalidad como estas, adoptar medidas que permitan dar cumplimiento al mandato legal de asegurar la continuidad de los servicios, los derechos de los usuarios y trabajadores y la sostenibilidad de las concesiones y condiciones de operación. Ello, en el entendido de que, bajo el modelo regulatorio y operacional normal, el riesgo a afectación a la continuidad frente a situaciones de dicha magnitud no se encuentra suficientemente cubierto con mecanismos que garanticen una respuesta adecuada y/u oportuna.

7° Que, por otra parte, la sección 4.1.3 de las referidas Condiciones de Operación establece el principio de flexibilidad e integración, conforme al cual podrán realizarse a aquellas las modificaciones que resulten necesarias y conducentes a la mejor satisfacción de las necesidades de transporte público de la ciudad. En atención a ello, y a lo expuesto en los considerandos precedentes, se determinó la necesidad de modificar las Condiciones de Operación, estableciendo una regulación de los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación.

8° Que, por otra parte, la situación indicada en el considerando tercero se verificó desde una fecha cercana al vencimiento de las Condiciones de Operación de la Unidad de Negocio N° 7, las que fueron renovadas mediante Resolución N° 55, citada en el Visto. En ese mismo sentido, ha existido continuidad en la operación de los servicios de transporte de la Unidad de Negocio N° 7, los que han sido permanentemente prestados por Servicio de Transporte de Personas Santiago S.A. desde el establecimiento del régimen administrativo de condiciones de operación, en consideración al principio de continuidad de la prestación del servicio público de transporte, establecido en el artículo 3 terdecies de la Ley N°18.696. Asimismo, ha de tenerse presente que ha existido, durante todos los periodos de

vigencias sucesivas de las Condiciones de Operación, identidad de contenido en cuanto a la regulación de dicho régimen y su alcance, además de correspondencia con el contenido de los restantes instrumentos regulatorios del Sistema, de acuerdo con el principio de interrelación que inspira el funcionamiento de este.

9° Que, en relación con la eficacia en el tiempo de los actos administrativos, el artículo 52 de la Ley N°19.880 dispone que "*...Los actos administrativos no tendrán efecto retroactivo, salvo cuando produzcan consecuencias favorables para los interesados y no lesionen derechos de terceros.*" De conformidad con la norma citada, la presente modificación de las Condiciones de Operación que regula los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación, podrá aplicarse respecto de períodos de tiempo anteriores, por cuanto producirá efectos favorables respecto de los interesados, permitiendo la mantención del equilibrio económico de las condiciones de operación y el resguardo de los derechos de los usuarios y de los trabajadores del Prestador de Servicios, sin que se afecten derechos de terceros.

10° Que, en consideración a lo anterior, esto es, asegurar la prestación del servicio de transporte público a todos los usuarios, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro de la esfera de sus competencias y atribuciones, velando por el bien común y el interés público, debe proceder a realizar las adecuaciones correspondientes que permitan la correcta operación y continuidad de los servicios; en los términos que se indica.

RESUELVO:

1° MODIFÍCASE las Condiciones Específicas de Operación y de Utilización de Vías para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros mediante Buses de la Unidad de Negocio N° 7 del Sistema de Transporte Público de Santiago aprobadas por la Resolución Exenta N° 1219, de 2015, complementadas y/o modificadas por las Resoluciones Exentas N° 1248 y N° 2907, de 2015; N° 1355, N° 2280 y N° 3256, de 2016; N° 366, de 2017; N° 899 y N° 1680, de 2018; y N° 101, de 2019, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; y por las Resoluciones N° 51 y N° 55 de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Hacienda; en el sentido siguiente:

- En la Sección 7.4.1.7 literal iii), se agrega el siguiente párrafo final:

"En caso de que en una o más liquidaciones i , comprendidas en las veinticuatro (24) liquidaciones anteriores a la liquidación t de cálculo, se haya aplicado el mecanismo descrito en el punto 7.4.3, se asumirá que:

$$q_i = 0$$

$$km_i * ICT_i = 0"$$

- A continuación de la Sección 7.4.2.8, se agrega la Sección 7.4.3 siguiente:

"7.4.3 De los ingresos del Prestador de Servicios durante períodos de grave afectación de la operación"

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N°18.696, el Ministerio debe garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y resguardar los derechos de los usuarios y de los trabajadores. En ese sentido, velar por el equilibrio económico de las Condiciones de Operación constituye un eje fundamental para garantizar la referida continuidad de la prestación del servicio.

Con dicho objeto, para enfrentar situaciones excepcionales no imputables al Prestador de Servicios, que afecten gravemente la operación de los servicios de transporte y, por tanto, los ingresos que le correspondería percibir al Prestador de Servicios de acuerdo con lo dispuesto en el punto 7.4.1, el Ministerio podrá determinar que el pago a efectuar al Prestador de Servicios por los servicios de transporte se componga de los siguientes factores:

- i) La multiplicación del precio por pasajero transportado (PPT_T), por el Índice de pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio (\overline{IPK}). Éste se multiplicará, a su vez, por los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), y luego por el índice de cumplimiento de la capacidad transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).
- ii) La multiplicación de los kilómetros comerciales determinados en el Programa de Operación correspondiente al período de pago (Km_t), por el precio por kilómetro de la Unidad de Negocio (PK_T). Éste se multiplicará, a su vez, por el índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de grave afectación de la operación, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos calificados como de grave afectación de la operación (ICT_p).

Al resultado anterior se le agregarán las cantidades que por otros conceptos corresponda realizar (Otros), de conformidad a lo dispuesto en el punto 7.4.1.7. Asimismo, cuando se determine el pago a efectuar al Prestador de Servicios de acuerdo a los factores antes señalados, se suspenderá la aplicación del Anexo 6 de las Condiciones de Operación, sin perjuicio de la obligación del mismo de mantener la prestación efectiva de los servicios de transporte, y de la aplicación del Anexo 7, en todo lo que sea compatible con la situación de grave afectación de la operación.

De esta forma, el ingreso del Prestador de Servicios para cada período de pago o liquidación p (Y_p) durante un período de grave afectación de la operación, se construirá mediante la siguiente formulación:

$$Y_p = (PPT_T \cdot \overline{IPK} + PK_T) \cdot Km_t \cdot ICT_p + Otros$$

Donde:

- | | |
|------------------|---|
| PPT_T | : Valor del pago por pasajero transportado correspondiente a las liquidaciones del mes T . |
| \overline{IPK} | : Índice de Pasajeros/Kilómetro de la Unidad de Negocio. |
| PK_T | : Valor del pago por kilómetro correspondiente a las liquidaciones del mes T . |
| Km_t | : Kilómetros comerciales con derecho a pago en la liquidación t . |
| ICT_p | : Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte promedio de las últimas 24 liquidaciones anteriores al período de la contingencia operacional, excluyendo del cálculo de dicho promedio aquellos períodos de grave afectación de la operación. |
| $Otros_t$ | : Otros pagos y ajustes que corresponda realizar en la liquidación t , de conformidad a lo dispuesto en las Condiciones de Operación. |

Se deberán observar además las siguientes consideraciones:

- a) El cálculo del PPT correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 7.4.1.2.

- b) El cálculo de los kilómetros a pago en la liquidación t (Km_t) se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 7.4.1.3.
- c) El cálculo del PK correspondiente a las liquidaciones del mes T se realizará de acuerdo a lo establecido en el punto 7.4.1.4.
- d) El valor del \overline{IPK} corresponde al señalado en la Ficha Técnica de la Unidad de Negocio.
- e) El cálculo del Índice de cumplimiento de la capacidad de transporte ($ICTp$) se realizará calculando un promedio simple del ICT de las últimas 24 liquidaciones, excluyendo aquellas liquidaciones correspondientes a períodos de grave afectación de la operación.

El Ministerio, en conjunto con el Ministerio de Hacienda, considerando los antecedentes que obren en su poder, calificará la existencia de una grave afectación de la operación de los servicios de transporte, no imputable al Prestador de Servicios, que impacte considerablemente en los ingresos que le correspondería percibir a la empresa de acuerdo con lo dispuesto en el punto 7.4.1. Dicha calificación se realizará considerando la afectación de todo el régimen de Condiciones de Operación y en ningún caso será aplicable respecto de un servicio en particular, además, requerirá un informe previo favorable de la Secretaría Ejecutiva del DTPM relativo a la prestación efectiva de servicios durante el período de grave afectación de la operación.

Seguidamente, podrá determinar la aplicación de la formulación de pago descrita anteriormente mediante acto administrativo fundado, que deberá establecer el período de tiempo durante el cual tendrá lugar, el que podrá ser prorrogado, de mantenerse la situación de grave afectación de la operación, para lo cual se requerirá el informe previo favorable señalado en el párrafo anterior.

Los períodos durante los que se aplique la formulación de pago antes descrita tendrán una duración mínima de un período de pago o liquidación, de acuerdo a lo establecido en el punto 7.4.2.1. Asimismo, dichos períodos de aplicación de la formulación de pago para enfrentar una grave afectación de la operación, no serán considerados para la aplicación del Mecanismo de Ajuste de Ingresos establecido en el numeral iii) del punto 7.4.1.7 y 7.4.2.8. Asimismo, tampoco se considerarán para la determinación de la Razón IPK, establecida en el punto 7.5.1.1.”

2° La Modificación que por este acto se aprueba no podrá aplicarse respecto de hechos acaecidos con anterioridad al 16 de octubre de 2019 y sus correspondientes liquidaciones.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN, NOTIFÍQUESE AL PRESTADOR DE SERVICIOS Y PUBLÍQUESE EN EXTRACTO



Gloria Hutt Hesse

**GLORIA HUTT HESSE
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

JCGM/JLDC/GSW/XBM/AAR/FSH/VAL/ECH/AAS/ADS

Distribución

- Gabinete Ministra de Transportes y Telecomunicaciones
- Gabinete Subsecretario de Transportes
- Directorio de Transporte Público Metropolitano
- Oficina de Partes



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN

CCS
MRS

CURSA CON ALCANCE LAS
RESOLUCIONES N^{OS} 65 Y 66,
AMBAS DE 2019, DEL MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y TELECOMU-
NICACIONES.

SANTIAGO,



La Contraloría General ha dado curso a los documentos del rubro, que modifican las condiciones de operación aprobadas y modificadas por las resoluciones que indican, de las unidades de negocio N^{os} 7 y 6, respectivamente, pero cumple con hacer presente que las resoluciones N^{os} 55 y 56, ambas de 2019, correspondientemente, citadas en los actos examinados, fueron dictadas solo por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no como en ellas se menciona.

Saluda atentamente a Ud.,

OSVALDO VARGAS ZINCKE
Contralor General Subrogante

A LA SEÑORA
MINISTRA DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
PRESENTE