

**APRUEBA METODOLOGÍA DE
REAJUSTABILIDAD TARIFARIA.**

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; la Resolución Exenta N° 156 de 2016, N° 3532 de 2016, N° 3533 de 2016, 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 y 1590 de 2020, 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; la Resolución N°7, de 2019 y N° 16 de 2020, ambas de la Contraloría General de la República y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1° Que, en la última década el transporte público ha sido objeto de numerosos cambios en su estructura y operación, fundamentalmente en lo que respecta a la incorporación de una serie de herramientas regulatorias consagradas en el artículo 3° de la ley 18.696, tales como concesión de vías, perímetros de exclusión y otros mecanismos análogos; y al establecimiento de mecanismos de compensación económica de los menores ingresos percibidos por los operadores de transporte público producto de la tarifa rebajada de estudiantes, contenidos en la ley N° 20.378 que Crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros.

En efecto, el artículo 3°, literal b) de la ley N° 20.378, ha establecido que en las zonas geográficas distintas a la Provincia de Santiago y las comunas de Puente Alto y San Bernardo, que cuenten con servicios de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, minibuses y trolebuses, que operen en el marco de una concesión de uso de vías otorgada en virtud de la Ley N° 18.696 o perímetro de exclusión o condiciones de operación u otra modalidad equivalente, el monto del subsidio será determinado con el fin de cubrir, principalmente, los menores pagos que realizan los estudiantes en los servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

2° Que, en este contexto, se han venido

implementando una serie de herramientas de regulación del transporte público de pasajeros en diversas ciudades de nuestro país; que bajo la forma de distintos estatutos regulatorios, definen las condiciones bajo las cuales se prestarán los servicios de transporte público de pasajeros que darán lugar al otorgamiento del subsidio previsto en la ley N° 20.378 y que comprenden diversas materias, tales como: programas de operación, tarifas, régimen sancionatorio, sistemas de pagos, sistemas de control de cumplimiento, entre otros.

En efecto, a la fecha se encuentran implementados 7 sistemas de transporte público de pasajeros, regulados bajo la forma de **perímetros de exclusión, conforme lo previsto en el artículo 3° de la Ley N° 18.696** y cuyo funcionamiento se encuentra regulado por Condiciones de Operación; según se indica en la siguiente tabla:

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
Valparaíso	Resolución Exenta N° 1745 de 2019
Calama	Resolución Exenta N° 3101 de 2019
Valdivia	Resolución N° 12 de 2020

Asimismo, actualmente existen 4 ciudades que están bajo el sistema regulatorio transitorio de **condiciones de operación o utilización de vías específicas, previsto en el artículo 1° bis del DS N° 212/1992**, citado en el Visto, implementadas en el periodo que va entre licitaciones de concesión de uso de vías para la operación de servicios público de transporte de pasajeros, cuyas resoluciones que aprueban sus prórrogas actuales, se indican a continuación:

Ciudad	Resolución que aprueba prórroga Condiciones de Operación
Valparaíso (Trole)	Resolución Exenta N° 63 de 2021
Concepción	Resolución Exenta N° 890 de 2020
Rancagua	Resolución Exenta N° 2418 de 2019
Antofagasta	Resolución Exenta N° 3465 de 2019

Finalmente, en las ciudades de Punta Arenas y Tocopilla, se han implementado sistemas regulados de prestación de servicios de transporte público de pasajeros, en el marco del **Programa de Apoyo Regional contemplado en el artículo 5° de la Ley N° 20.378, ya citada**; encontrándose contenidas las condiciones de operación de dichos sistemas, en el Decreto N° 43 de 2020 y en el Decreto Exento N° 1590 de 2020, respectivamente.

3° Que, las diversas herramientas regulatorias aplicables en cada uno de los casos referidos en el considerando anterior, establecen mecanismos de reajustabilidad periódicos de las tarifas contenidas en los documentos en que se contienen las condiciones bajo las cuales operan los servicios; previendo para ello un conjunto de factores que sistematizados a través de un polinomio establecen la forma de cálculo de las variaciones tarifarias que sean procedentes.

4° Que, 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 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 el considerando 3° precedente.

5° Que, luego de transcurrido más de un año desde el mes de octubre de 2019, este Ministerio ha resuelto volver a aplicar los mecanismos de reajustabilidad tarifaria establecidos en las Condiciones de Operación que regulan los servicios de transporte público de pasajeros que operan en el marco de los sistemas regulados de las ciudades de Villarrica, Castro, Quellón, Iquique-Alto Hospicio, Calama, Concepción, Rancagua, Valparaíso, Antofagasta, Valdivia, Punta Arenas y Tocopilla. No obstante, para poder llevar a cabo esta tarea es necesario crear una metodología auxiliar que permita que las tarifas que se cobran actualmente se empalmen con las tarifas del polinomio de reajustabilidad.

Es así como, se ha definido esta metodología de carácter transitorio; aplicable para efectos de empalmar las tarifas; de manera de que una vez transcurrido un periodo de transición y/o ajuste tarifario; se vuelva a aplicar el mecanismo de reajustabilidad establecido en las condiciones regulatorias de los sistemas ya indicados.

6° Que, de acuerdo al análisis técnico hecho por la División de Transporte Público Regional (DTPR), se debe tenerse presente que en los sistemas regulados de transporte público mayor se contempla un mecanismo de reajustabilidad tarifaria que procura internalizar vía tarifa la variación de los costos de transporte público. En general dicho mecanismo se compone de cuatro factores: i) precio del petróleo Diésel, ii) índice de Costo de Mano de Obra Nominal (ICMO), iii) índice de valor de neumáticos y iv) el valor de reposición de los buses (INVA), los cuales forman parte de un polinomio, en donde cada factor tiene una ponderación en base a la estructura de costos del sistema regulado respectivo. De esta manera, la variación de los factores, ponderados por su peso relativo en el polinomio, inciden directamente en la variación de la tarifa del transporte público mayor.

7° Que, asimismo debe tenerse presente que en el marco del contexto nacional de octubre de 2019 y obedeciendo a la necesidad del Ministerio de efectuar una revisión de la estructura financiera de los sistemas de transporte, se decidió dejar de aplicar el mecanismo de reajustabilidad manteniendo las tarifas congeladas y resguardando las proyecciones de ingreso de los operadores y el equilibrio económico y financiero de los contratos.

En este sentido, según análisis de la DTPR, luego de transcurrido más de un año desde la fecha del congelamiento de tarifas y revisadas las estructuras financieras en cada caso, se ha resuelto volver a aplicar los mecanismos de reajustabilidad tarifaria propios de cada zona regulada a partir del 15 de enero de 2021, sin embargo, para ello, es necesario crear una metodología auxiliar de carácter transitoria que permita que las tarifas que se cobran actualmente en los diferentes sistemas (tarifas vigentes en octubre de 2019 o tarifas congeladas) se empalmen con las tarifas que dictan los distintos polinomios de reajustabilidad tarifaria.

En efecto, conforme los análisis realizados las tarifas efectivas de los sistemas (que a diciembre de 2020 son iguales a las congeladas), en general no son iguales a las tarifas que dicta el polinomio de reajustabilidad respectivo, es por ello que, para poder aminorar un efecto adverso sobre el sistema de transporte público, tanto a nivel de usuarios como operadores, se crea el concepto de "empalme tarifario", es decir, el proceso en que la tarifa efectiva progresivamente converge a la tarifa de polinomio.

8° Que, considerando los antecedentes expuestos en el presente acto y los análisis técnicos aportados por la DTPR, es posible concluir que la metodología transitoria propuesta – en conjunto con otros mecanismos complementarios– evita afectar el equilibrio económico de los contratos y prestaciones ejecutadas en el marco de los sistemas regulatorios que se indican en el Considerando 3°; permitiendo resguardar

la eficiencia y continuidad de los mencionados sistemas de transporte público de pasajeros; así como el interés público comprometido en la prestación de servicios de transporte público de pasajeros beneficiarios de subsidios previstos en la Ley N° 20.378.

9° Que, expuesto lo anterior, se procederá a aprobar la metodología de reajustabilidad tarifaria, que ha sido diseñado como un mecanismo transitorio que permite a esta Autoridad prever eventuales efectos adversos en el valor de las tarifas de un importante número de ciudades de nuestro país.

RESUELVO:

APRUÉBASE la siguiente metodología transitoria de reajustabilidad tarifaria, la que se aplicará a los sistemas de transporte público de pasajeros de las ciudades de Villarrica, Castro, Quellón, Iquique-Alto Hospicio, Calama, Concepción, Rancagua, Valparaíso, Antofagasta, Valdivia, Punta Arenas y Tocopilla:

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 2021¹.

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.

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

¹ Podría ocurrir que t^* sea el mes de febrero de 2021. Esto queda explicado en la parte final de la presente metodología.

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 $t^* + 1, t^* + 2, \dots$ 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 adulto 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 caso en que la zona regulada tenga un sistema de reajustabilidad bimensual se aplicará esta misma metodología, pero de manera bimensual. En el caso en que el reajuste según polinomio de reajustabilidad tarifaria histórico se debiese aplicar en febrero de 2021 y no enero de 2021, debido a la bimensualidad de los reajustes, la presente metodología comenzará a operar a partir de dicho mes, es decir t^* será el mes de febrero de 2021.

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

Distribución:

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

E5833/2021