



**MODIFICA RESOLUCIÓN N° 29 DE 2022,
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, ESTABLECIDO EN LAS
COMUNAS DEL GRAN CONCEPCIÓN: PENCO,
CONCEPCIÓN, CHIGUAYANTE, HUALQUI,
HUALPÉN, SAN PEDRO DE LA PAZ Y
TALCAHUANO, REGIÓN DEL BIOBÍO.**

SANTIAGO, 31 DIC 2024

RESOLUCIÓN AFECTA N° 47

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; la Ley N° 18.696; la Ley N° 19.040; la Ley N° 18.059; la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el D.F.L. N° 1-19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia; la Ley N° 19.880; el D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y 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° 21.640, que fija el Presupuesto del Sector Público para el año 2024; el Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; las Resoluciones N°1006 de 2017, N° 29 de 2022, y Resolución Exenta N° 5214 de 2023, todas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; la Resolución N° 7 de 2019, de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1º- Que, en los últimos años la República de Chile se ha insertado en la economía mundial, lo que ha traído como consecuencia positiva un incremento en el desarrollo de sus actividades productivas y sociales, modificándose rotundamente la situación existente y el proyecto país.

2º- Que, a su vez y derivado de lo indicado en el considerando anterior, los servicios de transporte público en el país, han experimentado cambios notables en las últimas décadas, tanto a nivel de servicios, como en el ámbito tecnológico, especialmente por el surgimiento de tecnologías de telecomunicación que permiten realizar seguimiento electrónico de sus frecuencias e itinerarios.

3º- Que, es claro que el transporte público de pasajeros no sólo contribuye fuertemente a la economía de un país, sino que también permite extender el rango de actividades productivas del mismo, además de generar disminuciones en los tiempos de traslado y acortar las distancias de las zonas pobladas.

4º- Que, el mantenimiento y mejora de un servicio que posee cualidades como las expresadas, se presenta como un deber para el Ministerio, a quien le cabe orientar sus esfuerzos no sólo al aseguramiento de tal servicio, sino a que el mismo sea eficiente. Lo anterior ha sido recogido en el Mensaje Presidencial



que ingresó el Proyecto de Ley que dio origen a la Ley N° 20.378, al señalar que “*El transporte público remunerado de pasajeros es un servicio que influye en forma sustancial en el desarrollo de las diversas actividades que enfrentan y realizan las personas en su vida cotidiana. Esta influencia no sólo se observa y determina en aquellas condiciones de transporte de pasajeros, sino que, además, es un factor determinante en el presupuesto de cada hogar y de cada persona que utiliza este medio a lo largo del territorio nacional.*”

5º- Que, el organismo llamado a resolver la temática que envuelve al transporte público, es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que analizando los servicios de transporte público remunerado de pasajeros que se prestan en el área regulada, y examinados los efectos que ha producido la ejecución de los recursos que otorgó al Transporte la Ley N° 20.378, ha buscado estrategias y herramientas que permitan otorgar a los usuarios, la prestación de un servicio más eficiente, y que permitan un mejor uso de los recursos que ha dispuesto la antedicha Ley.

6º- 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 3º 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 y administrativos, entre otras.

7º- Que, en el contexto señalado precedentemente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó la Resolución Exenta N° 1006, de 2017, que establece un Perímetro de Exclusión en las comunas del Gran Concepción, determinando su área geográfica de aplicación.

8º- Que, a través de la Resolución N° 29, de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobaron condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que expone de Perímetro de Exclusión de la Ley N° 18.696, establecido en las comunas del Gran Concepción: Penco, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Hualpén, San Pedro de la Paz y Talcahuano, Región del Biobío, en adelante las “Condiciones de Operación”. Dicha Resolución fue tomada de razón por parte de la Contraloría General de la República con fecha 26 de abril de 2023.

9º- Que, de acuerdo a lo informado por la Unidad de Desarrollo Urbano y Electromovilidad, de la División de Transporte Público Regional de la Subsecretaría de Transportes, en Minuta Técnica de fecha 17 de junio de 2024, se advierte la necesidad de introducir modificaciones a las Condiciones de Operación.

10º- Que, en el contexto descrito en los considerandos precedentes, este Ministerio ha determinado que es necesario realizar las modificaciones indicadas en la Minuta Técnica, específicamente con lo que se indica en los siguientes considerandos.

11º- Que, el numeral 1.4 referido al “Área Geográfica de Aplicación y Servicios Regulados”, contiene una tabla con el desglose de servicios regulados por Unidad de Negocio. En atención al lapso transcurrido entre la suscripción de las actas de acuerdo - diciembre 2019 - y la toma de razón de las Condiciones de Operación ocurrida en abril 2023, la composición de las empresas, como también la distribución de los servicios, ha sufrido cambios.

Estos cambios no fueron reflejados en la Resolución N° 29 de 2022, por lo que, es necesario modificar la tabla de servicios, ajustando aquellos servicios transferidos como también agregando y eliminando servicios, que hoy en día no se encuentran operativos.



12º- Que, por su parte, el punto 3 de las Condiciones de Operación denominado “Respecto de la operación de los servicios”, en su numeral 3.2.4 sobre “Ajustes de subsidio por modificación al programa de operación”, en sus definiciones se indica el Precio por kilómetro comercial (Pk) y el Precio por Bus (Pb).

Ambas definiciones requieren ser actualizadas, debido a que los valores indicados se encuentran desactualizados respecto de la variación de los indicadores económicos que se han presentado desde la fecha de trámite de las Condiciones de Operación, a la actualidad.

13º- Que, el numeral 3.2.5 sobre “Modificación Transitoria del Programa de Operación” indica en su literal a) “Por causa sobreviniente” que la Secretaría Regional Ministerial correspondiente podrá modificar fundamentalmente y por un período determinado los Programas de Operación, cuando el servicio de transporte lo requiera en razón de eventos de extraordinaria o especial ocurrencia. Al final del párrafo se menciona que estas modificaciones no podrán superar los seis meses de vigencia; sin embargo, como se indica en la Minuta Técnica mencionada en el considerando 9º; se decide modificar la última frase con respecto a la vigencia.

La propuesta de modificación radica en que si, aquellas causas excepcionales, extraordinarias o coyunturales que dan origen al Plan Operacional Transitorio se mantienen por más del plazo indicado, la vigencia podrá extenderse hasta por nueve meses. Lo anterior deberá ser fundado por el Secretario(a) Regional Ministerial correspondiente.

14º- Que, respecto al mismo punto del considerando anterior, en su numeral 3.2.5 “Modificación Transitoria del Programa de Operación”, literal b) se indican modificaciones “Por situaciones de Emergencia”, la cual indica que: “Ante la inminente o real ocurrencia de una situación excepcional, y en conformidad a la Ley N° 18.415, Orgánica Constitucional de los Estados de Excepción; de emergencia y/o desastre a nivel comunal, provincial o regional, y mientras perdure la misma y su mitigación, en conformidad a lo dispuesto en el decreto N° 156, de 2002, del Ministerio del Interior; se podrán modificar temporalmente las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, en cuanto a su trazado, frecuencias u otros que fueren necesarias.”

Se precisa además que “el operador de los servicios deberá poner a disposición el (o los) vehículo(s) materia de esta regulación, según lo que informe la Secretaría Regional, por medio telefónico o escrito, lo que no implicará un aumento o disminución del subsidio”.

De acuerdo a lo señalado, y en conformidad a lo dispuesto en la Minuta Técnica, se hace pertinente incorporar la facultad de realizar ajustes compensatorios al subsidio, por las posibles modificaciones transitorias al plan operacional en vista del posible deterioro del equilibrio financiero del Operador de Transporte. Lo anterior, considerando que aquellos días que el Operador de Transporte ponga a disposición los vehículos regulados para casos de emergencia, su ingreso económico promedio se verá mermado al no percibir los ingresos habituales.

15º- Que por su parte, se verificó que por una inadvertencia formal al momento de redactar el acto administrativo en análisis, no se incluyó a los servicios de tipo variante en el pie de página del título del punto 3.4 “Implementación de Nuevos Servicios” en la citada Resolución Afecta N° 29 de 2022. Esta omisión no responde a una decisión de fondo, sino a una inadvertencia, lo que se constata al revisar la lógica del procedimiento y la aplicación de estos en otros sistemas.

En atención a lo anterior, y considerando la necesidad de mantener la coherencia normativa del acto administrativo con los procedimientos técnicos aplicables al sistema de transporte público, resulta procedente modificar el punto 3.4 de la Resolución Afecta N° 29 de 2022, con el fin de incorporar los servicios tipo variante en el pie de página del punto en referencia.



16º- Que, el punto 3.7 sobre "Tarifas y Polinomio" de las Condiciones de Operación, indica en su numeral 3.7.1 sobre "Tarifas", la situación de las tarifas para adultos, estudiantes, estudiantes enseñanza básica y adultos mayores; y el numeral 3.7.2.3 sobre "Metodología de reajustabilidad, aplicada a la tarifa", define la metodología que se utiliza para la revisión y aplicación del reajuste de tarifas.

De acuerdo a lo estipulado en la Minuta Técnica, se requiere ajustar la mención de tarifa máxima, conforme a lo evaluado por el presente Ministerio. El sistema de transporte público mayor del Gran Concepción posee tarifa única, por lo que el concepto de tarifa máxima establece la posibilidad de que alguna Unidad de Negocio cobre una tarifa menor a la establecida por resolución, perjudicando con ello la libre competencia, y a su vez el equilibrio económico del sistema de transporte.

Debido a que la tarifa se reajusta dependiendo de las variaciones de los índices que conforman el polinomio de tarifas, las alzas de tarifas se justifican a que los costos asociados al Transporte se han encarecido, provocando que la tarifa vigente no es suficiente para lograr el equilibrio económico del sistema. Es por ello que se reemplaza la referencia de "tarifa máxima" a "tarifa".

Lo anterior, se realiza para todo el numeral 3.7 de las Condiciones de Operación. En el caso, que una Unidad de Negocio desee cobrar una tarifa menor a la establecida, se solicitará un informe técnico y económico, el cual deberá ser presentado a la Secretaría Regional Ministerial.

17º- Que, bajo el mismo lineamiento del considerando anterior se decide modificar el tercer párrafo del numeral 3.7.2.3 sobre "Metodología de reajustabilidad, aplicada a la tarifa", indicando que una vez que el valor resultante corresponda a un número entero, cuyo último dígito sea cinco (5), dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente superior. De esta manera, se recoge de una mejor forma la reajustabilidad tarifaria producto de la variación de los factores que componen el polinomio.

18º- Que, en otro orden de ideas, mediante Minuta del 05 de julio de 2024, de la Unidad de Transporte Público Regional de la Región del Biobío, se ha manifestado lo siguiente:

"Minuta modificación antigüedad de buses en condiciones de operación del perímetro de exclusión del Gran Concepción."

Por intermedio de la presente minuta, manifestamos la necesidad de modificar el calendario de salida de los vehículos cuyo año de modelo corresponda a 2006, 2007 y 2008 y que operan en el Perímetro de Exclusión del Gran Concepción, el cual se encuentra establecido en el punto 3.9 de las Condiciones de Operación aprobadas mediante la Resolución N° 29, del 09 de septiembre de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Dicho esto, se propone que el retiro de vehículos del año 2006, 2007 y 2008, se efectúe de acuerdo al siguiente calendario:

Año Modelo	Fecha de retiro
2006	30-jun-25
2007	30-jun-26
2008	30-jun-27

En consecuencia, se propone establecer una prórroga de seis meses para aquellos vehículos que por cumplir la antigüedad máxima de 18 años, deben ser retirados el 31 de diciembre de los años 2024, 2025 y 2026 de acuerdo a lo establecido en las Condiciones de Operación regidas bajo la Resolución señalada anteriormente. Esto, teniendo como principal origen el impacto negativo que se generaría en los usuarios y usuarias del transporte público en el Gran Concepción, al sacar de circulación una importante cantidad de buses, teniendo en consideración lo consignado en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros (RNTPP) y que se muestra a continuación:



Año Modelo	Nº de buses al 30 de noviembre de 2024
2006	118
2007	101
2008	97
2009	43
2010	54

De acuerdo a lo indicado en la tabla anterior, se denota que los buses cuyo año de fabricación es 2006, 2007 y 2008 tendrán salidas sustanciales en el corto y mediano plazo, mientras que desde el 2009 en adelante, se comienzan a regularizar paulatinamente. Dicho esto, consideramos que otorgar una prórroga de seis meses a la salida de los buses de los años 2006, 2007 y 2008 confiere el tiempo suficiente para que las empresas operadores puedan realizar las acciones necesarias para el reemplazo de estos, sin afectar la oferta de transporte público para los usuarios de las comunas que componen el Gran Concepción.

Sumado a lo anterior y a la exigencia establecida en el punto 3.9 Respeto de la flota, señalado en la Resolución N°29 de 2022, que establece las condiciones de operación para el PE del Gran Concepción, en el que se indica lo siguiente:

"Todo bus adicional a la flota en operación al inicio de esta regulación deberá ser del tipo entrada baja. Adicionalmente, todos los vehículos que ingresen reemplazando a otros y sean adquiridos en todo o parte con fondos provenientes o portador por el Estado deberán ser de entrada baja (Low Entry)"

Dicho esto y considerando los tiempos de fabricación y traslado de dichos vehículos, consideramos que el tiempo otorgado (seis meses adicionales) genera las condiciones necesarias para gestionar la llegada de dichos buses.

En otro orden de ideas, es relevante tener en consideración que, tal como es de público conocimiento, a contar del mes de octubre de 2019, el 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. Ambas situaciones afectaron fuertemente a la economía del país, lo que produjo también una modificación en los patrones de movilidad en la demanda de pasajeros del transporte público mayor, con tendencia a la baja, lo que conduce a un desmedro en los ingresos percibidos en calle para las diferentes empresas operadores dentro del Gran Concepción, lo que sin duda dificulta la adquisición de nuevos vehículos con objeto de reemplazar aquellos que prontamente cumplen la antigüedad máxima permitida para operar dentro del Perímetro de Exclusión.

Por otro lado, el programa Renueva Tu Micro, impulsado por este Ministerio, en las últimas convocatorias desarrolladas en 2021 y 2023, ha ofrecido a los operadores la oportunidad de postular a dicho programa para obtener recursos que permitan subsidiar la compra de vehículos nuevos. Respecto a esto, en la última convocatoria del año 2023, se ofreció un monto sustancialmente mayor al de 2021, lo que permitió una mayor cantidad de postulaciones al beneficio. Mediante Oficio N° 15571 de 2024, de la Secretaría Regional Ministerial del Biobío, se informó al Gobierno Regional del Biobío, el detalle de las postulaciones aprobadas dentro del Gran Concepción, las que se detallan a continuación:



		Nº de postulaciones aprobadas (buses)	Monto (\$)
Ítem 1 M\$2.000.000 Gran Concepción	1 UTP Buses eléctricos	16 buses eléctricos, estándar red y piso bajo	1.785.110.000
	Buses Estándar Red y piso bajo	2 buses salientes año 2004	169.020.000
Total		18	1.954.130.000

		Nº de postulaciones aprobadas (buses)	Monto (\$)
Ítem 2 M\$3.000.000 Gran Concepción	Buses convencionales con escalones/ bus entrante año 2023-2024	3 buses saliente año 2003	96.030.000
		22 buses saliente año 2004	734.360.000
		58 buses saliente año 2005	2.136.640.000
Total		83	2.967.030.000

Sin embargo y dado el amplio universo de buses que componen la flota del Perímetro de Exclusión del Gran Concepción, los recursos fueron insuficientes, por lo que mediante Oficio N° 16735 de 2024, de esta Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, se solicitaron recursos adicionales, al Gobernador Regional del Biobío, para subsidiar aquellas postulaciones que quedaron en lista de espera ingresadas al programa especial de renovación de buses, trolebuses y taxibuses del año 2023. En lo que importa, quedaron en lista de espera 17 postulaciones para la adquisición de buses estándar red y piso bajo que reemplazarían a vehículos con año de fabricación 2006 y 2008.

Dado lo anterior, se evidencia que los actuales operadores pertenecientes al Perímetro de Exclusión del Gran Concepción, pese a las dificultades económicas que pudiesen enfrentar debido a la posible disminución de ingresos provocada por los cambios de patrones de movilidad de las personas usuarias del transporte público y que han reflejado una baja en la cantidad de usuarios que optan por este modo de transporte, tienen el interés y se encuentran trabajando en la adquisición de nuevos buses que permitan reemplazar aquellos que por cumplir la antigüedad máxima dictada para el perímetro, no podrían seguir operando.

Cabe consignar que la reciente modificación al Decreto Supremo N° 1 de 1994, mediante Decreto N°44 de 2024, ambos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que dispone medidas aplicables a vehículos de servicios de locomoción colectiva urbana en ciudades que indica y modifica Decreto N° 168, de 1993, establece en su artículo 2°, que la antigüedad máxima para los vehículos que operen en el Perímetro de Exclusión respectivo, será la indicada en cada una de las disposiciones que los regulan, por lo que al establecer la prórroga propuesta, no existe discordancia con dicha normativa.

En tal sentido, cabe precisar que el artículo 3° de la Ley N° 18.696, en su inciso segundo, previene, en lo pertinente, lo siguiente: "...en caso de requerir un ordenamiento y/o mejora en la calidad de los servicios de transporte público de pasajeros, o bien incorporar el efecto de subsidios u otros beneficios en las tarifas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá disponer, en determinadas zonas urbanas y/o rurales donde no se encuentre vigente una concesión de uso de vías, el establecimiento de un perímetro de exclusión, que 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 de los demás lugares y espacios donde se desplacen o transitén los vehículos de acuerdo a lo señalado en el inciso primero, y otras exigencias, restricciones, diferenciaciones o regulaciones específicas, tales como tarifas, estructuras tarifarias, programación vial, regularidad, frecuencia, antigüedad, requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otras."



De acuerdo a lo anterior, se puede advertir que mediante el precepto legal referido se faculta en forma expresa al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con la finalidad de efectuar un ordenamiento, mejora en la calidad de los servicios, o incorporar efectos de subsidios o tarifas, a establecer en determinadas áreas geográficas, una regulación y diferenciaciones particulares, precisando específicamente la antigüedad de los vehículos dentro de ellas. Por tanto, advirtiendo que esta solicitud se funda en la necesidad de mantener la continuidad de los servicios, y evitar de dicha manera un perjuicio a los usuarios, atendido a circunstancias de hecho que han implicado que no se renueven oportunamente los buses, y previendo además que el Ministerio cuenta con la facultad legal para ello."

19º- Que, la operación de los buses de entrada baja implica un costo operacional mayor al taxibus corriente que regula el Perímetro de Exclusión del Gran Concepción.

Por lo que, se hace pertinente incluir la posibilidad de que el Ministerio pueda ajustar el monto del subsidio operacional, si el Operador de Transporte presenta al menos un porcentaje mínimo de la flota con buses de entrada baja. En razón a compensar el costo operacional adicional que se generará para los operadores de transporte que incurran en la implementación de buses de entrada baja. Lo anterior solo se realizará si el operador presenta un 10% de su flota con buses de entrada baja a incorporar. Este subsidio compensatorio será analizado y determinado en base a un informe técnico de los proveedores de buses.

Según lo anterior, es necesario modificar y agregar un párrafo en el numeral 6.1 referente al porcentaje mínimo de flota de buses de entrada baja o Low Entry.

20º- Que, por otro lado, de igual forma los montos de subsidio que se mencionan en el numeral 6.1 "Sobre los montos" de las Condiciones de Operación, corresponden a los montos de tarifa y de operación. Donde los montos de subsidio de operación no recogen las actualizaciones que han presentado los indicadores económicos durante los últimos 3 años, que datan desde la firma de actas y la toma de razón del acto administrativo.

En adhesión a lo anterior, cabe precisar que el Subsidio a la Operación, corresponde a una compensación por la implementación de tecnología asociada a un sistema GPS de obtención de datos de los recorridos, cámaras de seguridad, seguros e identificación para conductores. Todo esto determinado mediante precios de mercado, con base en Unidades de Fomento (U.F.) de diciembre de 2020, por lo que requieren ajustarse a montos recientes, para lo cual se utiliza la Unidad de Fomento con fecha 31 de diciembre de 2023.

21º- Que, en base a lo expuesto en el considerando precedente, el subsidio de tarifa no es necesario actualizarlo debido a que el último párrafo del numera 6.2 de las Condiciones de Operación, considera una metodología de actualización del Subsidio Tarifario. No obstante lo anterior, debido a que es necesario actualizar la tabla contenida en el numeral 6.1, es que la parte resolutiva considerará los valores actualizados al año 2024, tanto para el subsidio de tarifa como de operación.

22º- Que, por otro lado, en el punto 8 sobre "Sanciones, procedimientos y garantías", numerales 8.1 y 8.2 que hacen referencia a los "procedimientos sancionatorios" y "de los incumplimientos y sus sanciones" respectivamente, se requiere precisar que la Secretaría Regional Ministerial de la Región del Biobío, mantiene capacidad técnica y de personal suficiente para asumir la responsabilidad sancionadora del ejercicio de los procedimientos establecidos en las Condiciones de Operación, y en lo dispuesto en la Ley N° 19.880. Además, de acuerdo con los lineamientos de descentralización, se hace pertinente transferir las competencias relacionadas a iniciar y llevar a cabalidad la totalidad de los procesos sancionatorios, indicados en el numeral 8 de las referidas Condiciones de Operación.



23º- Que, el numeral 10 sobre "Evaluación de los Servicios" indica que el Ministerio elaborará mensualmente un indicador de evaluación mensual de los servicios, en base a los datos obtenidos por los sistemas AVL implementados por el operador y según lo definido en las Condiciones de Operación. Anualmente, y desde el inicio de prestación de los servicios bajo Perímetro de Exclusión, se calculará un índice de evaluación anual (IEA), definido como el promedio simple de los indicadores de evaluación mensual, redondeado al segundo decimal.

Agrega el referido numeral, que el Ministerio podrá poner término anticipado a la operación de todos aquellos servicios que tengan un IEA bajo cierto umbral.

Sin embargo, producto de las experiencias de regulaciones previas y otros Perímetros de Exclusión a nivel nacional, se decide otorgar una holgura para el primer año de operación para esta nueva regulación. Por lo que, para el primer año de operación y cuando se deba aplicar el primer ranking anual, el umbral de corte corresponderá a 0,7. Desde el segundo año en adelante, el umbral corresponderá a 0,8; como se encuentra previsto en la Resolución N° 29, ya citada.

24º- Que, producto de la modificación de los montos de subsidios de cada Unidad de Negocio, individualizados en la cláusula tercera de cada contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión, posterior a la total tramitación del presente acto se dispondrá la firma de una modificación de cada Contrato. Por lo anterior, se incorpora en la parte resolutiva un formato de modificación de Contrato.

25º- Que, con fecha 26 de diciembre de 2024, las Unidades de Negocio pertenecientes a este Perímetro de Exclusión, firmaron declaraciones juradas indicando conformidad y estar de acuerdo con las modificaciones propuestas a la citada Resolución N° 29 y detalladas en la parte dispositiva de este acto administrativo.

26º- Que, el artículo 52 de la Ley N° 19.880, establece que los actos administrativos no tendrán efecto retroactivo, salvo cuando produzcan consecuencias favorables para los interesados y no lesionen derechos de terceros.

Dicho precepto consagra, en el orden del procedimiento administrativo, el principio de la irretroactividad de los actos de la Administración, habilitando a las autoridades, sólo de manera excepcional, para dictar actos que puedan tener efectos retroactivos, en la medida, por cierto, que concurren los supuestos que la referida norma exige.

Ahora bien, en cuanto a las consecuencias temporales de la presente modificación, y solo en lo que respecta al ajuste en el calendario de salida de los vehículos (detallado en el considerado 18º anterior), en la especie resulta aplicable lo prescrito en el artículo mencionado puesto que se cumplen todos los supuestos que la norma contempla, ya que con la continuidad de la flota solo se producen consecuencias favorables para los interesados, esto es, usuarios del transporte público, operadores, el mismo Ministerio, en el entendido de que no se verá afectado el flujo normal de los servicios que operan en el área regulada; y no se lesionan, de forma alguna, derechos de terceros.

27º- Que, de acuerdo a lo señalado en los considerandos precedentes y a lo requerido en este acto administrativo, resulta necesario modificar la Resolución N° 29 de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

RESUELVO:

1º - MODIFÍCASE la Resolución N° 29, de 2022, 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, establecido en las comunas del Gran Concepción: Penco, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Hualpén, San Pedro de la Paz y Talcahuano, Región del Biobío, en la forma que se indica a continuación:

- a) Reemplázase**, de acuerdo a lo señalado en el considerando 11º del presente acto administrativo, el punto 1.4 denominado "*Área geográfica de aplicación y servicios regulados*", por lo siguiente:

"El Perímetro de Exclusión, y la determinación de su área geográfica, se encuentra definido en la Resolución Exenta N° 1006 de 2017, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Considerando la extensión y características del Área Regulada, los servicios contemplados para su operación dentro del Perímetro de Exclusión serán los siguientes:

Unidad de Negocio	Servicio DTPR	Servicio Usuario	Tipo Servicio
UN02	02AD	02AD	Normal
	02KP	02KP	Normal
	02C	02C	Normal
	02L	02L	Normal
UN10	10AN	10AN	Normal
	10BO	10BO	Normal
	10CP	10CP	Normal
	10DM	10DM	Normal
	10JL	10JL	Normal
	10TK	10TK	Normal
UN11	11CM	11CM	Normal
	11EQ	11EQ	Normal
	11FR	11FR	Normal
UN12	12QA	12QA	Normal
	12RB	12RB	Normal
UN13	13GS	13GS	Normal
UN14	14HT	14HT	Normal
	14ZU	14ZU	Normal
UN16	16HK	16HK	Normal
	16IV	16IV	Normal
UN17	17AW	17AW	Normal
	17MC	17MC	Normal
	17OX	17OX	Normal
UN18	18PY	18PY	Normal
UN20	20JL	20JL	Normal
	20TM	20TM	Normal
	20VA	20VA	Normal
	20ZW	20ZW	Normal
UN21	21QB	21QB	Normal
UN22	22JO	22JO	Normal



	22KD	22KD	Normal
	22RC	22RC	Normal
	22SN	22SN	Normal
	22XE	22XE	Normal
UN23	23AQ	23AQ	Normal
	23EV	23EV	Normal
	23LP	23LP	Normal
	23NT	23NT	Normal
	23BS	23BS	Normal
	23CH	23CH	Normal
UN24	24MF	24MF	Normal
	24TR	24TR	Normal
UN30	30MB	30MB	Normal
	30NC	30NC	Normal
	30QE	30QE	Normal
	30RD	30RD	Normal
UN31	31DF	31DF	Normal
UN32	32EG	32EG	Normal
	32JK	32JK	Normal
UN40	40BP	40BP	Normal
	40GN	40GN	Normal
UN41	41CR	41CR	Normal
	41QV	41QV	Normal
UN42	42FW	42FW	Normal
	42UH	42UH	Normal
UN43	43JT	43JT	Normal
UN44	44AB	44AB	Normal
	44EU	44EU	Normal
UN50	50SU	50SU	Normal
	50YP	50YP	Normal
UN52	52AD	52AD	Normal
UN56	56VO	56VO	Normal
UN60	60XL	60XL	Normal
	60YK	60YK	Normal
	60ZM	60ZM	Normal
UN62	62HM	62HM	Normal
	62ON	62ON	Normal
UN63	63FH	63FH	Normal
	63IG	63IG	Normal
	63KP	63KP	Normal
	63LB	63LB	Normal
UN65	65DQ	65DQ	Normal
	65ER	65ER	Normal
	65FS	65FS	Normal
UN70	70IF	70IF	Normal
	70JG	70JG	Normal
	70KH	70KH	Normal
UN71	71ZI	71ZI	Normal
UN72	72JW	72JW	Normal
	72KZ	72KZ	Normal
UN80	80JQ	80JQ	Normal
	80KH	80KH	Normal
	80LZ	80LZ	Normal
	80J-Y	80J-Y	Inyección
UN81	81SC	81SC	Normal
UN90	90EJ	90EJ	Normal
	90YX	90YX	Normal
UNB0	B02	B02	Normal

TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E174785/2025

Fecha: 15/10/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República



Las vías que conforman el trazado de los servicios, se encuentran determinados en el anexo denominado Programa de Operación.”

b) Reemplázase, de acuerdo a lo indicado en el considerando 12º, el punto 3.2.4 sobre “Ajuste de subsidio por modificación al Programa de Operación”, en el punto 3.2.4.1, sobre “Definiciones”, en sus definiciones Pk y Pb, por lo siguiente:

- *Pk: Precio por kilómetro comercial recorrido establecido para la regulación, con un valor de \$371,6. Se actualizará anualmente de acuerdo al polinomio de tarifas, transcurrido 1 año de vigencia desde iniciado el Perímetro de Exclusión.*
- *Pb: Precio por bus¹:Se calculará considerando el promedio de tres cotizaciones del tipo de bus, entrada baja o Low Entry, que se incorporará, al momento de una modificación que involucre una variación al alza de la flota total.*

c) Reemplázase, de acuerdo a lo indicado en el considerando N° 13, el punto 3.2.5 sobre “Modificación Transitoria del Programa de Operación”, en su literal a) “Por causa sobreviniente”, la última frase por la siguiente:

“Los Programas de Operación Transitorios podrán tener una vigencia de hasta nueve meses, siempre y cuando las causas excepcionales, extraordinarias o coyunturales; se mantengan por el plazo indicado, previo informe fundado del(la) Secretario(a) Regional Ministerial correspondiente.”

d) Reemplázase, de acuerdo a lo indicado en el considerando 14º, el punto 3.2.5 sobre “Modificación Transitoria del Programa de Operación”, en su literal b) “Por situaciones de Emergencia”, en su cuarto párrafo, por lo siguiente:

“El operador de los servicios deberá poner a disposición el (o los) vehículo (s) materia de esta regulación, según lo que informe la Secretaría Regional, por medio telefónico o escrito, lo que podría implicar en una compensación por modificaciones transitorias al plan operacional, que se sumará al subsidio calculado en el punto 5.1. (S_M). El valor de dicha compensación será igual a:

$$\text{Compensación}_t = (1 + x) * KME_t * \sum_i IPK_{i,t} * \text{Tarifa}_{i,t}$$

Donde,

Compensación_t: Es el monto de subsidio adicional a entregar por compensación en situaciones de emergencia para cada unidad de negocio en el mes t, en caso que el ministerio lo disponga. Se debe redondear al entero más cercano.

x: Es un ponderador que puede tomar valores entre 0 y 1, el cual definirá el Ministerio para cada situación de emergencia.

KME_t: Son los Kilómetros realizados en función de las emergencias por cada unidad de negocio en el mes t, fuera del programa de operación transitorio, realizados por los vehículos que el operador debió poner a disposición, según lo que informe la Secretaría Regional.

IPK_{i,t}: Es el índice de pasajeros por kilómetros de cada unidad de negocio para tipo de usuario i calculado según la fórmula de este punto para el mes t.

Tarifa_{i,t}: Es la tarifa efectiva de cada unidad de negocio para cada tipo de usuario i en el mes t.

¹ El monto de la cuota se pagará por un máximo de 48 cuotas o hasta el término del contrato, lo que ocurra primero.



Conforme a lo anterior, y para efectos de cálculo del factor de pago, en aquellos meses en que se introduzcan modificaciones transitorias al programa de operación con motivo de situaciones de emergencia, los indicadores de cumplimiento operacional considerarán únicamente las expediciones contempladas en los respectivos planes transitorios. En tanto, los kilómetros recorridos en el marco de dichas emergencias serán verificados mediante los Sistemas de Localización Automática de Vehículos (AVL, por sus siglas en inglés: Automatic Vehicle Location).

Se entenderá por Índice de Pasajeros por Kilómetro, para cada tipo de usuario y unidad de negocio, aquel valor que se determinará mediante la siguiente fórmula:

$$IPK_{i,t} = \frac{\text{Pasajeros}_{i,t}}{KM_t}$$

Donde,

IPK_{i,t}: Es el índice de pasajeros por kilómetros de cada unidad de negocio para cada tipo de usuario *i* en el mes *t*. Se debe redondear a dos decimales.

Pasajeros_{i,t}: Son los pasajeros transportados del tipo de usuario *i* en el mes *t* en los kilómetros comerciales totales realizados por el operador en dicho mes. Se estimarán en base a los datos que el Ministerio disponga en el momento de realizar el cálculo.

KM_t: Son los kilómetros comerciales totales realizados por el operador en el mes *t* del programa de operación transitorio para cada unidad de negocio."

e) Reemplázase, según lo señalado en el considerando 15°, en el punto 3.4 "Implementación de nuevos servicios", el pie de página Nº2, por el siguiente:

"Se excluyen de este numeral los servicios tipo variante e inyección"

f) Modifíquese, de acuerdo a lo indicado en el considerando 16°, el punto 3.7.1 "Tarifa", en el siguiente tenor:

- Se reemplaza el término "tarifa máxima" por "tarifa";

g) Modifíquese, de acuerdo a lo indicado en el considerando 16°, el punto 3.7.2 sobre "Polinomio de Reajustabilidad de Tarifa MÁXIMA", en el siguiente tenor:

- Se reemplaza el título "Polinomio de Reajustabilidad Tarifa MÁXIMA" por "Polinomio de Reajustabilidad de Tarifa";
- Se reemplaza en el primer párrafo, el concepto de "La tarifa máxima (...)" por "La tarifa (...)"

h) Modifíquese, de acuerdo a lo indicado en los considerandos 16° y 17°, el punto 3.7.2.3 sobre "Metodología de reajustabilidad, aplicada a la Tarifa", en el sentido de reemplazar el segundo y tercer párrafo por lo siguiente:

"Donde:

*T_t: es la Tarifa Adulta vigente a partir del mes *t* y resultante del proceso de reajustabilidad.*

*T_{t-1}: es la Tarifa Adulta en el período correspondiente al mes que antecede al período de cálculo mensual (*t*), donde *t* ≥ 1.*

Las nuevas tarifas se aproximarán al múltiplo de 10 más cercano. En caso de que el valor resultante corresponda a un número entero, cuyo último dígito sea cinco (5), dicho valor se convertirá al múltiplo de 10 inmediatamente superior."

- i) **Incorpórase**, de acuerdo a lo indicado en el considerando 18°, luego del último párrafo del punto 3.9 de las Condiciones de Operación "Respecto de la Flota", lo siguiente:

"Excepcionalmente, los vehículos cuyo año de modelo corresponda al 2006, 2007 y 2008, se regirán por el siguiente calendario de salida:

Año Modelo	Fecha de retiro
2006	30 junio 2025
2007	30 junio 2026
2008	30 junio 2027

- j) **Reemplázase**, de acuerdo a los indicado en los considerandos 20° y 21°, la tabla inserta en el punto 6.1, denominado "Sobre los montos", por la siguiente:

Unidad de Negocio	Monto Desglosado Anual de Subsidio (en pesos)		Monto Total Anual de Subsidio (en pesos)
	Subsidio Tarifa	Subsidio Operacional	
UN02	\$392.280.000 Trescientos noventa y dos millones doscientos ochenta mil pesos.	\$50.450.485 Cincuenta millones cuatrocientos cincuenta mil cuatrocientos ochenta y cinco pesos.	\$442.730.485 Cuatrocientos cuarenta y dos millones setecientos treinta mil cuatrocientos ochenta y cinco pesos.
UN10	\$1.062.336.000 Mil sesenta y dos millones trescientos treinta y seis mil pesos.	\$133.333.426 Ciento treinta y tres millones trescientos treinta y tres mil cuatrocientos veintiséis pesos.	\$1.195.669.426 Mil ciento noventa y cinco millones seiscientos sesenta y nueve mil cuatrocientos veintiséis pesos.
UN11	\$768.468.000 Setecientos sesenta y ocho millones cuatrocientos sesenta y ocho mil pesos.	\$81.681.738 Ochenta y un millones seiscientos ochenta y un mil setecientos treinta y ocho pesos.	\$850.149.738 Ochocientos cincuenta millones ciento cuarenta y nueve mil setecientos treinta y ocho pesos.
UN12	\$389.136.000 Trescientos ochenta y nueve millones ciento treinta y seis mil pesos.	\$48.048.081 Cuarenta y ocho millones cuarenta y ocho mil ochenta y un pesos.	\$437.184.081 Cuatrocientos treinta y siete millones ciento ochenta y cuatro mil ochenta y un pesos.
UN13	\$465.732.000 Cuatrocientos sesenta y cinco millones setecientos treinta y dos mil pesos.	\$54.054.092 Cincuenta y cuatro millones cincuenta y cuatro mil noventa y dos pesos.	\$519.786.092 Quinientos diecinueve millones setecientos ochenta y seis mil noventa y dos pesos.



UN14	\$727.380.000 Setecientos veintisiete millones trescientos ochenta mil pesos.	\$78.078.132 Setenta y ocho millones setenta y ocho mil ciento treinta y dos pesos.	\$805.458.132 Ochocientos cinco millones cuatrocientos cincuenta y ocho mil ciento treinta y dos pesos.
UN16	\$373.980.000 Trescientos setenta y tres millones novecientos ochenta mil pesos.	\$49.249.283 Cuarenta y nueve millones doscientos cuarenta y nueve mil doscientos ochenta y tres pesos.	\$423.229.283 Cuatrocientos veintitrés millones doscientos veintinueve mil doscientos ochenta y tres pesos.
UN17	\$732.276.000 Setecientos treinta y dos millones doscientos setenta y seis mil pesos.	\$86.486.547 Ochenta y seis millones cuatrocientos ochenta y seis mil quinientos cuarenta y siete pesos.	\$818.762.547 Ochocientos dieciocho millones setecientos sesenta y dos mil quinientos cuarenta y siete pesos.
UN18	\$335.424.000 Trescientos treinta y cinco millones cuatrocientos veinticuatro mil pesos.	\$39.639.667 Treinta y nueve millones seiscientos treinta y nueve mil seiscientos sesenta y siete pesos.	\$375.063.667 Trescientos setenta y cinco millones sesenta y tres mil seiscientos sesenta y siete pesos.
UN20	\$932.340.000 Novecientos treinta y dos millones trescientos cuarenta mil pesos.	\$91.291.355 Noventa y un millones doscientos noventa y un mil trescientos cincuenta y cinco pesos.	\$1.023.631.355 Mil veintitrés millones seiscientos treinta y un mil trescientos cincuenta y cinco pesos.
UN21	\$304.956.000 Trescientos cuatro millones novecientos cincuenta y seis mil pesos.	\$34.834.859 Treinta y cuatro millones ochocientos treinta y cuatro mil ochocientos cincuenta y nueve pesos.	\$339.790.859 Trescientos treinta y nueve millones setecientos noventa mil ochocientos cincuenta y nueve pesos.
UN22	\$1.155.288.000 Mil ciento cincuenta y cinco millones doscientos ochenta y ocho mil pesos.	\$140.540.638 Ciento cuarenta millones quinientos cuarenta mil seiscientos treinta y ocho pesos.	\$1.295.828.638 Mil doscientos noventa y cinco millones ochocientos veintiocho mil seiscientos treinta y ocho pesos.
UN23	\$780.936.000 Setecientos ochenta millones novecientos treinta y seis mil pesos.	\$78.078.132 Setenta y ocho millones setenta y ocho mil ciento treinta y dos pesos.	\$859.014.132 Ochocientos cincuenta y nueve millones catorce mil ciento treinta y dos pesos.
UN24	\$628.224.000 Seiscientos veintiocho millones doscientos veinticuatro mil pesos.	\$64.864.910 Sesenta y cuatro millones ochocientos sesenta y cuatro mil novecientos diez pesos.	\$693.088.910 Seiscientos noventa y tres millones ochenta y ocho mil novecientos diez pesos.
UN30	\$1.195.212.000 Mil ciento noventa y cinco millones doscientos doce mil pesos.	\$106.906.981 Ciento seis millones novecientos seis mil novecientos ochenta y un pesos.	\$1.302.118.981 Mil trescientos dos millones ciento dieciocho mil novecientos ochenta y un pesos.



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E174785/2025

Fecha: 15/10/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

UN31	\$439.836.000 Cuatrocientos treinta y nueve millones ochocientos treinta y seis mil pesos.	\$ 42.042.071 Cuarenta y dos millones cuarenta y dos mil setenta y un pesos.	\$481.878.071 Cuatrocientos ochenta y un millones ochocientos setenta y ocho mil setenta y un pesos.
UN32	\$574.008.000 Quinientos setenta y cuatro millones ocho mil pesos.	\$ 64.864.910 Sesenta y cuatro millones ochocientos sesenta y cuatro mil novecientos diez pesos.	\$638.872.910 Seiscientos treinta y ocho millones ochocientos setenta y dos mil novecientos diez pesos.
UN40	\$779.988.000 Setecientos setenta y nueve millones novecientos ochenta y ocho mil pesos.	\$ 82.882.940 Ochenta y dos millones ochocientos ochenta y dos mil novecientos cuarenta pesos.	\$862.870.940 Ochocientos sesenta y dos millones ochocientos setenta mil novecientos cuarenta pesos.
UN41	\$507.828.000 Quinientos siete millones ochocientos veintiocho mil pesos.	\$58.858.900 Cincuenta y ocho millones ochocientos cincuenta y ocho mil novecientos pesos.	\$566.686.900 Quinientos sesenta y seis millones seiscientos ochenta y seis mil novecientos pesos.
UN42	\$649.404.000 Seiscientos cuarenta y nueve millones cuatrocientos cuatro mil pesos.	\$67.267.314 Sesenta y siete millones doscientos sesenta y siete mil trescientos catorce pesos.	\$716.671.314 Setecientos dieciséis millones seiscientos setenta y un mil trescientos catorce pesos.
UN43	\$404.508.000 Cuatrocientos cuatro millones quinientos ocho mil pesos.	\$39.639.667 Treinta y nueve millones seiscientos treinta y nueve mil seiscientos sesenta y siete pesos.	\$444.147.667 Cuatrocientos cuarenta y cuatro millones ciento cuarenta y siete mil seiscientos sesenta y siete pesos.
UN44	\$498.684.000 Cuatrocientos noventa y ocho millones seiscientos ochenta y cuatro mil pesos.	\$46.846.879 Cuarenta y seis millones ochocientos cuarenta y seis mil ochocientos setenta y nueve pesos.	\$545.530.879 Quinientos cuarenta y cinco millones quinientos treinta mil ochocientos setenta y nueve pesos.
UN50	\$481.620.000 Cuatrocientos ochenta y un millones seiscientos veinte mil pesos.	\$51.651.688 Cincuenta y un millones seiscientos cincuenta y un mil seiscientos ochenta y ocho pesos.	\$533.271.688 Quinientos treinta y tres millones doscientos setenta y un mil seiscientos ochenta y ocho pesos.
UN52	\$309.816.000 Trescientos nueve millones ochocientos dieciséis mil pesos.	\$31.231.253 Treinta y un millones doscientos treinta y un mil doscientos cincuenta y tres pesos.	\$341.047.253 Trescientos cuarenta y un millones cuarenta y siete mil doscientos cincuenta y tres pesos.
UN56	\$335.772.000 Trescientos treinta y cinco millones setecientos setenta y dos mil pesos.	\$32.432.455 Treinta y dos millones cuatrocientos treinta y dos mil cuatrocientos cincuenta y cinco pesos.	\$368.204.455 Trescientos sesenta y ocho millones doscientos cuatro mil cuatrocientos cincuenta y cinco pesos.



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E174785/2025

Fecha: 15/10/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

UN60	\$728.244.000 Setecientos veintiocho millones doscientos cuarenta y cuatro mil pesos.	\$88.888.951 Ochenta y ocho millones ochocientos ochenta y ocho mil novecientos cincuenta y un pesos.	\$817.132.951 Ochocientos diecisiete millones ciento treinta y dos mil novecientos cincuenta y un pesos.
UN62	\$769.092.000 Setecientos sesenta y nueve millones noventa y dos mil pesos.	\$84.084.142 Ochenta y cuatro millones ochenta y cuatro mil ciento cuarenta y dos pesos.	\$853.176.142 Ochocientos cincuenta y tres millones ciento setenta y seis mil ciento cuarenta y dos pesos.
UN63	\$837.636.000 Ochocientos treinta y siete millones seiscientos treinta y seis mil pesos.	\$86.486.547 Ochenta y seis millones cuatrocientos ochenta y seis mil quinientos cuarenta y siete pesos.	\$924.122.547 Novecientos veinticuatro millones ciento veintidós mil quinientos cuarenta y siete pesos.
UN65	\$555.720.000 Quinientos cincuenta y cinco millones setecientos veinte mil pesos.	\$60.060.102 Sesenta millones sesenta mil ciento dos pesos.	\$615.780.102 Seiscientos quince millones setecientos ochenta mil ciento dos pesos.
UN70	\$1.162.872.000 Mil ciento sesenta y dos millones ochocientos setenta y dos mil pesos	\$104.504.577 Ciento cuatro millones quinientos cuatro mil quinientos setenta y siete pesos.	\$1.267.376.577 Mil doscientos sesenta y siete millones trescientos setenta y seis mil quinientos setenta y siete pesos.
UN71	\$273.180.000 Doscientos setenta y tres millones ciento ochenta mil pesos.	\$30.030.051 Treinta millones treinta mil cincuenta y un pesos.	\$303.210.051 Trescientos tres millones doscientos diez mil cincuenta y un pesos.
UN72	\$229.452.000 Doscientos veintinueve millones cuatrocientos cincuenta y dos mil pesos.	\$30.030.051 Treinta millones treinta mil cincuenta y un pesos.	\$259.482.051 Doscientos cincuenta y nueve millones cuatrocientos ochenta y dos mil cincuenta y un pesos.
UN80	\$1.226.940.000 Mil doscientos veintiséis millones novecientos cuarenta mil pesos.	\$115.315.395 Ciento quince millones trescientos quince mil trescientos noventa y cinco pesos.	\$1.342.255.395 Mil trescientos cuarenta y dos millones doscientos cincuenta y cinco mil trescientos noventa y cinco pesos.
UN81	\$299.520.000 Doscientos noventa y nueve millones quinientos veinte mil pesos.	\$38.438.465 Treinta y ocho millones cuatrocientos treinta y ocho mil cuatrocientos sesenta y cinco pesos.	\$337.958.465 Trescientos treinta y siete millones novecientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos sesenta y cinco pesos.
UN90	\$469.680.000 Cuatrocientos sesenta y nueve millones seiscientos ochenta mil pesos.	\$45.645.677 Cuarenta y cinco millones seiscientos cuarenta y cinco mil seiscientos setenta y siete pesos.	\$515.325.677 Quinientos quince millones trescientos veinticinco mil seiscientos setenta y siete pesos.
UNB0	\$75.480.000 Setenta y cinco millones cuatrocientos ochenta mil pesos.	\$20.420.435 Veinte millones cuatrocientos veinte mil cuatrocientos treinta y cinco pesos.	\$95.900.435 Noventa y cinco millones novecientos mil cuatrocientos treinta y cinco pesos.



TOMADO DE RAZÓN CON ALCANCES

Oficio: E174785/2025

Fecha: 15/10/2025

DOROTHY AURORA PEREZ GUTIERREZ

Contralora General de la República

k) Incorpórese, de acuerdo a lo indicado en el considerando N°19, en el punto 6.1 "Sobre los montos", posterior a la tabla, quedando como segundo párrafo, lo siguiente:

"Respecto al subsidio operacional, el Ministerio podrá ajustar dicho subsidio de las Unidades antes descritas, si aquellas presentan al menos un 10% de su flota mínima con buses de entrada baja o Low Entry. Lo anterior, se ajustará a razón de compensar el costo operacional adicional que se generará por los buses entrantes, lo cual deberá estar respaldado con informe técnico del proveedor de buses. Posterior a la primera alza que se realice y, en el caso que la Unidad de Negocio siga incrementando su flota con buses de entrada baja o Low Entry, se reajustará el subsidio operacional en el mes de enero de cada año, para recoger adicionalmente los buses de entrada baja o Low Entry que se hayan sumado a la flota, los que deberán estar inscritos en el Registro al 30 de Noviembre de cada año."



l) Modifíquese, de acuerdo a lo especificado en el considerando 22º, lo referido a numerales 8.1 y 8.2, sobre "Procedimientos Sancionatorios" y "De los Incumplimientos y sus Sanciones" respectivamente, de acuerdo a lo siguiente:

- Reemplazar en punto 8.1 "Procedimientos sancionatorio", en el tercer párrafo, lo siguiente: "la Secretaría Regional Ministerial Competente o la Subsecretaría de Transportes, según corresponda (...)", por "la Secretaría Regional Ministerial Competente (...)" ;
- Reemplazar en punto 8.1 "Procedimientos sancionatorio", en el cuarto párrafo, lo siguiente: "la Secretaría Regional o la Subsecretaría de Transportes, según corresponda (...)", por "la Secretaría Regional Competente (...)" ;
- Reemplazar en el punto 8.2 "De los incumplimientos y sus sanciones", en el literal a) "de la cancelación", lo siguiente: "Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del contrato, por parte de la Subsecretaría de Transportes (...)" por "Podrá proceder la sanción de Cancelación del servicio y/o Caducidad del contrato, por parte de la Secretaría Regional Competente (...)"
- Eliminar en el punto 8.2 "De los incumplimientos y sus sanciones", en el literal d) "de las multas", en su primer párrafo, la frase "o la Subsecretaría de Transportes según corresponda..."



m) Reemplázase, de acuerdo a lo indicado en el considerando número 23º, el décimo tercer párrafo del numeral 10, sobre "Evaluación de los Servicios", por el siguiente párrafo:



"En base a este ranking anual, el Ministerio podrá poner término anticipado a la operación de todos aquellos servicios que tengan un IEA menor o igual a 0,7; para el primer año de operación; y 0,8 desde el segundo año en adelante; lo anterior, sin perjuicio de las sanciones dispuestas en el punto 8.2 del presente acto."

2º- Se deja constancia que la presente modificación y solo en lo que respecta al calendario de salida de los vehículos (modificación contenido en el literal i) del resuelvo 1º), comenzará a regir a partir del 1 de enero de 2025, en conformidad a lo indicado en el numeral 26 de la parte considerativa del presente acto administrativo.



3º- **APRUEBESE** el formato de modificación de contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en Perímetro de Exclusión, según lo indicado en el considerando N° 24, cuyo texto se transcribe a continuación:



FORMATO DE MODIFICACIÓN AL CONTRATO DE ADSCRIPCIÓN AL SERVICIO Y OTORGAMIENTO DE SUBSIDIO EN PERÍMETRO DE EXCLUSIÓN

En Santiago, República de Chile a [DIA] de [MES] de [AÑO], entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante e indistintamente "el Ministerio", representado por el Ministro, don [NOMBRE MINISTRO(A)], R.U.T. N° [NÚMERO], ambos domiciliados en calle Amunátegui N°139, de la comuna y ciudad de Santiago, y [EMPRESA], R.U.T. N° [RUT EMPRESA], representada por [REPRESENTANTE LEGAL], R.U.T. N° [RUT], ambos domiciliados en [DIRECCIÓN], de la ciudad y comuna de [CIUDAD], región del [REGION], en adelante e indistintamente el "OPERADOR", vienen a suscribir el siguiente contrato:

PRIMERA: ANTECEDENTES Y OBJETO

Con fecha [fecha], se celebró entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y [EMPRESA], un contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio en perímetro de exclusión de la Ley N°18.696 en la comuna de [COMUNA], que fue aprobado mediante [ACTO ADMINISTRATIVO], del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Mediante [ACTO ADMINISTRATIVO], se aprobó la modificación a la Resolución N° 29 de 2022, ambas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que involucra una serie de modificaciones a las Condiciones de Operación, entre ellas una actualización de los subsidios asociados al Perímetro de Exclusión, y de cada Unidad de Negocio regulada bajo esta modalidad, y que significa modificar el monto actual del contrato de transporte mencionado.

Las partes han acordado modificar el contrato mencionado en esta cláusula según lo expuesto en las cláusulas siguientes.

SEGUNDA: MODIFICACIONES

Por este acto, las partes convienen en modificar la cláusula tercera del contrato mencionado en la cláusula primera, por lo siguiente:

El presente contrato considera el otorgamiento de un subsidio por un monto máximo mensual de \$[MONTO SUBSIDIO OPERACIÓN], sin perjuicio de las posibles actualizaciones y reajuste que contempla la resolución que establece el Perímetro de Exclusión o las correspondientes condiciones de operación del mismo, o sus modificaciones.

Conforme a la información presentada y transmitida o lo que determine el Ministerio conforme a sus análisis, el Ministerio generará el estado de pago correspondiente al mes informado. El subsidio se pagará mensualmente por períodos vencidos.

TERCERA: MANTENIMIENTO DE LAS CONDICIONES DEL CONTRATO

Las partes convienen en que, salvo por las cláusulas expresamente modificadas mediante el presente instrumento, todas las demás disposiciones del contrato original permanecen plenamente vigentes y sin alteración.

CUARTA: NOMBRAMIENTO Y PERSONERÍA

El nombramiento de [NOMBRE MINISTRO(A)] como Ministro(a) de Transportes y Telecomunicaciones consta [ACTO EN QUE CONSTE LA REPRESENTACIÓN].

La personería de don [representante legal], para representar legalmente y obligar a la Sociedad [EMPRESA], consta en [ESCRITURA], con fecha [fecha].



QUINTA: EJEMPLARES DEL CONTRATO

El presente contrato se suscribe en dos ejemplares de igual tenor y validez, quedando una en poder de cada una de las partes.

**NOMBRE MINISTRO(A)
MINISTRO(A) DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**REPRESENTANTE LEGAL
EMPRESA**

4º- En todo lo no modificado por el presente acto, rigen las Condiciones de Operación, establecidas por Resolución N° 29 de 2022, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.



5º- NOTIFIQUESE el presente acto administrativo, a los representantes legales de las Unidades de Negocio que conforman el Perímetro de Exclusión en las comunas del Gran Concepción.



6º- PUBLÍQUESE el presente acto administrativo íntegramente en el sitio web www.dtpr.gob.cl.



**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN,
Y NOTIFIQUESE**



V
CPA

**CLAUDIO ARAYA SAN MARTÍN
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES (S)**

CPA / DRP / ZOM / POM / PSS / ASN / MRO / MFA / MMC / CBG / fpm

Distribución:

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

1283197

E218298/2024

